



## RÉSULTATS FINANCIERS DU PREMIER TRIMESTRE 2018

---

3 mai 2018

**BOMBARDIER**

PRÉSENTATION AUX  
INVESTISSEURS

La présente présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de l'entreprise, sa situation financière, ses croyances, ses perspectives, ses plans, ses attentes, ses anticipations, ses estimations et ses intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales; les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; la position de l'entreprise en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et ses activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la clôture et l'échéancier prévu de l'opération avec Airbus SE (Airbus) décrite aux présentes ainsi que l'obtention des approbations des organismes de réglementation et autres approbations nécessaires dans le cadre de cette opération et l'échéancier prévu pour l'obtention de celles-ci; la gouvernance, le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); l'incidence et les avantages escomptés de l'opération avec Airbus décrite aux présentes, sur les activités de la Société, son infrastructure, ses capacités, son développement, sa croissance et autres occasions, sa présence et sa dimension géographiques, son empreinte, sa situation financière, son accès à des capitaux et sa stratégie générale; et l'incidence de cette opération sur le bilan et la situation financière de la Société.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension des activités de la Société de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer les activités de la Société. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent présentation relativement à l'opération avec Airbus décrite aux présentes comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de l'opération dans les délais prévus, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation et des autres approbations; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération selon l'échéancier prévu; la capacité de la Société à maintenir son plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de l'évaluation par la Société des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente présentation, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier de l'entreprise pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

En ce qui a trait spécifiquement à l'opération avec Airbus faisant l'objet des présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : les risques associés à la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou d'autres approbations ou au retard dans la réception de celles-ci ou au non-respect des conditions rattachées à la réalisation de l'opération ou au retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien l'opération; les changements touchant les modalités de l'opération; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; l'incidence de l'annonce de l'opération sur les relations de la Société avec les tiers, notamment les contreparties commerciales, les employés et les concurrents, ainsi que sur les relations stratégiques, les résultats d'exploitation et les entreprises en général; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de l'opération ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; la capacité de la Société à maintenir son plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet.

Parmi les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale (y compris les modifications potentielles à l'Accord de libre-échange nord-américain actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique qui fait l'objet de discussions, ou son abrogation); à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à la capacité de la Société de mettre en œuvre et de réaliser avec succès sa stratégie et son plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à la dépendance de la Société à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion du rapport financier de l'entreprise pour l'exercice clos le 31 décembre 2017. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente présentation, voir la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion du rapport financier de l'entreprise pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que l'opération proposée avec Airbus se concrétisera ni que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans cette présentation sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Tous les montants de cette présentation sont en dollars américains, sauf indication contraire. Cette présentation doit être lue conjointement avec le premier rapport trimestriel de 2018. Cette présentation contient à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans le premier rapport trimestriel de 2018 et à la fin de cette présentation. Voir la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation.



	T1 2017 (Retraité pour norme IFRS 15) <sup>1</sup>	T1 2018	FAITS SAILLANTS
<b>REVENUS</b>	3,6 G\$	4,0 G\$	<ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Croissance de 12 %, 6 % hors effet de change</li> <li>▣ Croissance de 21 % chez BT, incluant l'effet de change</li> <li>▣ 31 livraisons chez BAA, croissance des revenus 9 %</li> <li>▣ 13 livraisons chez BAC, incluant 5 <i>C-Series</i></li> </ul>
<b>RAII</b> Avant éléments spéciaux <sup>2</sup>	173 M\$	201 M\$	<ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Marge<sup>2</sup> de 5,0 % pour le T1, nette de la perte de 73 M\$ de BAC                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Marge BT de 8,0 %</li> <li>➤ Marge BAA de 8,8 %</li> <li>➤ Marge BASI de 10,5 %</li> </ul> </li> </ul>
<b>RPA ajusté<sup>2</sup></b>	0,01 \$	0,01 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Résultat supérieur contrebalancé par charge d'impôts supérieure</li> </ul>
<b>FTD<sup>2</sup></b>	(593) M\$	(721)M\$	<ul style="list-style-type: none"> <li>▣ ~600 M\$ d'investissement en fonds de roulement pour soutenir l'accélération des livraisons</li> <li>▣ Inclut 250 M\$ de dépenses en immobilisations, surtout chez BAA</li> </ul>

<sup>1</sup> En raison de l'adoption de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

<sup>2</sup> Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables de IFRS est présenté dans le premier rapport trimestriel de 2018 et à la fin de cette présentation. RAI, marge RAI et RAI avant éléments spéciaux ou marge RAI avant éléments spéciaux

CALENDRIER DES FTD 2018



## S1 – UTILISATION FTD

## S2 – GÉNÉRATION FTD



PRÉVISION  
FTD 2018



NEUTRES  
±150 M\$

## PARTENARIAT AIRBUS

- Clôture plus tôt que prévu (d'ici la fin du T2 2018)
- Hors périmètre de consolidation après la clôture

## VENTE DE DOWNSVIEW

- Prix de l'opération: ~635 M\$ US
- Produit net / Gain: >550 M\$ US
- Clôture prévue au T2 2018

## FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

- Émission d' ~500 M\$ US de capitaux propres réalisée en mars
- Liquidités de 4,0 G\$ au 31 mars 2018
- Échéance des facilités bancaires prolongée d'un an jusqu'en 2021

# SOLIDE PERFORMANCE FINANCIÈRE DE TOUS LES SECTEURS D'ACTIVITÉ **BOMBARDIER**

	T1	REVENUS	RAII <sup>2</sup>	MARGE <sup>2</sup>	FAITS SAILLANTS
BT	2018	2,4 G\$	189 M\$	8,0 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Croissance de 21 % des revenus p.r. à ceux du T1 2017, 10 % hors effet de change</li> <li>□ Croissance de 3 % du RAII<sup>2</sup> p.r. à celui du T1 2017 en raison de l'incidence des taux de change, des résultats moins élevés des coentreprises et de la combinaison défavorable de contrats</li> </ul>
	2017 (Retraité pour IFRS 15) <sup>1</sup>	2,0 G\$	183 M\$	9,4 %	
BAA	2018	1,1 G\$	98 M\$	8,8 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 31 livraisons</li> <li>□ Croissance des activités de fabrication et de service après-vente contrebalancée par un nombre réduit d'avions d'occasion disponibles à la vente</li> <li>□ Amélioration de 80 pdb du RAII<sup>2</sup></li> </ul>
	2017 (Retraité pour IFRS 15) <sup>1</sup>	1,0 G\$	82 M\$	8,0 %	
BAC	2018	0,5 G\$	(73) M\$	(15,8) %	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 5 livraisons d'avions <i>CSeries</i></li> <li>□ 2 livraisons d'avions <i>Q400</i></li> <li>□ 6 livraisons d'avions <i>CRJ Series</i></li> </ul>
	2017 (Retraité pour IFRS 15) <sup>1</sup>	0,5 G\$	(56) M\$	(10,7) %	
BASI	2018	0,4 G\$	47 M\$	10,5 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Croissance de 12 % des revenus attribuable aux groupes de composants d'avions <i>CSeries</i> et à Avions d'affaires</li> </ul>
	2017 (Retraité pour IFRS 15) <sup>1</sup>	0,4 G\$	15 M\$	3,8 %	

<sup>1</sup> En raison de l'adoption de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

<sup>2</sup> Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables de IFRS est présenté dans le premier rapport trimestriel de 2018 et à la fin de cette présentation. RAII, marge RAII et RAII avant éléments spéciaux ou marge RAII avant éléments spéciaux



ACCÉLÉRER LES  
LIVRAISONS DE  
PROJETS FERROVIAIRES

---



CLORE LE PARTENARIAT  
AVEC AIRBUS ET LA VENTE  
DE DOWNSVIEW EN T2

---



CERTIFICATION ET  
MISE EN SERVICE DU  
*GLOBAL 7000*

**BOMBARDIER**



## MISE EN GARDE RELATIVE AU PROGRAMME D'AVIONS

### *GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000*

Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* est présentement à la phase de développement et est susceptible de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

## MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES NON CONFORMES AUX PCGR

La présente présentation repose sur les résultats établis selon les normes internationales d'information financière (IFRS). Toute référence aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) signifie IFRS, sauf indication contraire. Il repose également sur des mesures non conformes aux PCGR, dont le RAIIA, le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté, le résultat par action ajusté et les flux de trésorerie disponibles.

La direction croit que fournir certaines mesures de performance non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de notre premier rapport trimestriel de 2018 une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Liquidités et sources de financement de la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats des sections de chaque secteur d'activité du premier rapport trimestriel de 2018 de la Société pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, nous pouvons exclure d'autres éléments si nous croyons que, ce faisant, cela améliore la transparence et la comparabilité de l'information. D'autres entités de notre industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités à notre rendement selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

Les noms, abréviations, logos, désignations de produit ou de service de Bombardier Inc. et de ses filiales sont des marques de commerce ou des noms commerciaux déposés ou non déposés de Bombardier ou de ses filiales. Les noms, abréviations, logos et indicatifs/codes de produit et service de Bombardier Inc. et ses filiales sont tous des marques de commerce déposées ou non déposées de leurs propriétaires respectifs. L'utilisation de noms, logos ou indicatifs/codes de produit et service d'autres entreprises n'implique aucunement une prise de position de Bombardier sur ces entreprises.

# RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS SECTORIELS ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

**BOMBARDIER**

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité <sup>(1)</sup>
<b>Revenus</b>		
Avions d'affaires	1 110 \$	1 022 \$
Avions commerciaux	463	525
Aérostructures et Services d'ingénierie	446	398
Transport	2 355	1 952
Siège social et élimination	(346)	(292)
	<b>4 028 \$</b>	<b>3 605 \$</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>2</sup></b>		
Avions d'affaires	98 \$	82 \$
Avions commerciaux	(73)	(56)
Aérostructures et Services d'ingénierie	47	15
Transport	189	183
Siège social et élimination	(60)	(51)
	<b>201 \$</b>	<b>173 \$</b>
<b>Éléments spéciaux</b>		
Avions d'affaires	1 \$	3 \$
Avions commerciaux	—	1
Aérostructures et Services d'ingénierie	1	—
Transport	(2)	19
Siège social et élimination	—	—
	<b>— \$</b>	<b>23 \$</b>
<b>RAII</b>		
Avions d'affaires	97 \$	79 \$
Avions commerciaux	(73)	(57)
Aérostructures et Services d'ingénierie	46	15
Transport	191	164
Siège social et élimination	(60)	(51)
	<b>201 \$</b>	<b>150 \$</b>

<sup>1</sup> En raison de l'adoption de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres du rapport de gestion de la Société pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

<sup>2</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour des détails sur les éléments spéciaux.

## Rapprochement du RAlIA avant éléments spéciaux et du RAlIA, par rapport au RAlI

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité<sup>(1)</sup></i>
<b>RAlI</b>	<b>201 \$</b>	150 \$
Amortissement	62	78
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	2	—
<b>RAlIA</b>	<b>265</b>	228
Éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	—	23
<b>RAlIA avant éléments spéciaux</b>	<b>265 \$</b>	251 \$

## Rapprochement de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<b>(471) \$</b>	(317) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	<b>(250)</b>	(276)
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles</b>	<b>(721) \$</b>	(593) \$

<sup>1</sup> En raison de l'adoption de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres du rapport de gestion de la Société pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

<sup>2</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour des détails sur les éléments spéciaux.

## Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté

	Trimestres clos les 31 mars			
	2018 (par action)		2017 (par action) <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	
<b>Résultat net</b>	<b>44 \$</b>		<b>6 \$</b>	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	—	— \$	23	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(26)	(0,01)	(8)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	19	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux <sup>(2)</sup> et des autres éléments d'ajustement	(2)	0,00	(2)	0,00
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>35</b>		<b>38</b>	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(6)		—	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(6)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	—		(4)	
<b>Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>	<b>22 \$</b>		<b>28 \$</b>	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	<b>2 370 351</b>		<b>2 246 152</b>	
<b>RPA ajusté (en dollars)</b>	<b>0,01 \$</b>		<b>0,01 \$</b>	

<sup>1</sup> En raison de l'adoption de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres du rapport de gestion de la Société pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

<sup>2</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour des détails sur les éléments spéciaux.