



RÉSULTATS FINANCIERS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2017

2 NOVEMBRE 2017

BOMBARDIER

PRÉSENTATION
AUX PARTIES PRENANTES

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 Bombardier Inc. (la « Société »), 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 et 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 la Société en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur la Société 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 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, de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la SCACS et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « Caisse ») dans Transport 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 et de ces investissements sur le bilan de la Société et sa situation financière.

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 lorsqu'il est question de Bombardier et de la SCACS. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés des objectifs, priorités stratégiques, attentes et plans actuels de la Société, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de ses activités et de l'environnement dans lequel elle prévoit exercer ses activités. 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 les résultats réels de périodes futures de Bombardier et de la SCACS 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 la présente 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 (y compris à l'égard des lois antitrust) 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 le 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 son évaluation 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 les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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 (y compris à l'égard des lois antitrust) 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; l'incapacité 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; 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 du 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 dans la section Autres du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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 la Société ne connaît pas ou qu'elle considère 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 de la présente présentation et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie 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 la présente présentation sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

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 d'autres entreprises 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.

Tous les montants de cette présentation sont en dollars américains, sauf indication contraire.

Cette présentation doit être lue conjointement avec le troisième rapport trimestriel 2017.

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 troisième rapport trimestriel 2017 de la Société 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.

FAITS SAILLANTS



Marges RAII^{1,2} du T3 d'au moins **8,5 %** chez BT, BAA et BASI

Tendance vers la **partie supérieure** de la fourchette de prévision de RAII^{1,2} **630 M\$+**

Le partenariat avec Airbus permettra de valoriser le **plein potentiel** du programme *C Series*

Élan commercial: lettre d'intention visant jusqu'à **61 avions C Series**

4^e véhicule d'essais **Global 7000** en vol

	T3 2016	T3 2017	FAITS SAILLANTS
REVENUS	3,7 G\$	3,8 G\$	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 20 % de croissance des revenus chez BT ▣ 31 livraisons d'avions chez BAA ▣ 16 livraisons d'avions chez BAC, incluant 5 avions <i>C Series</i>
RAII avant éléments spéciaux ¹	87 M\$	165 M\$	<ul style="list-style-type: none"> ▣ Hausse de la marge² de tous les secteurs d'activité: <ul style="list-style-type: none"> ➤ 8,5 % chez BT ➤ 8,8 % chez BAA ➤ 9,3 % chez BASI
RPA AJUSTÉ ¹	0,00 \$	(0,01) \$	<ul style="list-style-type: none"> ▣ Hausse des impôts sur le résultat causée par une combinaison de pays défavorable
FTD ¹	(320)M\$	(495) M\$	<ul style="list-style-type: none"> ▣ Investissement dans les stocks de 450M \$ pour soutenir la croissance: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projets clés chez BT ➤ Accélération de la production d'avions <i>C Series</i> ➤ Chaîne d'assemblage d'avions <i>Global 7000</i>

Note 1: Mesures non conformes 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 rapport de gestion du troisième rapport trimestriel 2017 de l'entreprise et à la fin de cette présentation.

Note 2: RAI, marge RAI ou marge désigne RAI avant éléments spéciaux ou marge RAI avant éléments spéciaux.

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

	T3	REVENUS	RAII ^{1,2}	MARGE RAII % ^{1,2}	FAITS SAILLANTS
BT	2017	2,1 G\$	181 M\$	8,5 %	<ul style="list-style-type: none"> □ Croissance de 20 % des revenus comparé à T3 2016, de 17 % sans tenir compte de l'incidence des taux de change □ Croissance de 30 % du RAI^{1,2} comparé à T3 2016 <ul style="list-style-type: none"> □ Meilleures marges sur les revenus tirés des systèmes □ Solides coentreprises □ En bonne voie d'atteindre la prévision de marge RAI^{1,2} de ~8,0 %
	2016	1,8 G\$	140 M\$	7,9 %	
BAA	2017	1,1 G\$	96 M\$	8,8 %	<ul style="list-style-type: none"> □ 96 livraisons d'avions depuis le début de l'exercice □ Croissance des activités après-vente, contrebalancée par une réduction du nombre d'avions d'occasion disponibles à la vente □ En bonne voie d'atteindre la prévision de marge RAI^{1,2} de ~8,0 %
	2016	1,3 G\$	84 M\$	6,4 %	
BAC	2017	0,5 G\$	(94) M\$	(17,9) %	<ul style="list-style-type: none"> □ 12 livraisons d'avions <i>C Series</i> depuis le début de l'exercice, ~20-22 livraisons prévues en 2017 □ Révision de la prévision de revenus de BAC à 2,5 G\$ □ En bonne voie de livrer ~50 avions Q400/CRJ
	2016	0,5 G\$	(107) M\$	(19,9) %	
BASI	2017	0.3 G\$	32 M\$	9,3 %	<ul style="list-style-type: none"> □ Croissance de la marge RAI^{1,2} à 9,3 % en raison de: <ul style="list-style-type: none"> □ Croissance des revenus tirés des activités après-vente □ Incidence positive des taux de change □ En bonne voie d'atteindre la prévision de marge RAI^{1,2} de ~8,0 %
	2016	0.3 G\$	29 M\$	8,6 %	

Note 1: Mesures non conformes 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 rapport de gestion du troisième rapport trimestriel 2017 de l'entreprise et à la fin de cette présentation.

Note 2: RAI^{1,2}, marge RAI^{1,2} ou marge désigne RAI^{1,2} avant éléments spéciaux ou marge RAI^{1,2} avant éléments spéciaux.

EN BONNE VOIE DE RÉALISER LE PLAN DE REDRESSEMENT



DÉMONSTRATION DE LA CAPACITÉ DE RÉDUIRE LES COÛTS,
D'AUGMENTER LA PRODUCTIVITÉ ET D'ACCROÎTRE LES MARGES

EXÉCUTION DES PROGRAMMES EN CROISSANCE ET DES PROJETS

VALORISATION DE NOTRE PORTEFEUILLE VIA DES MESURES
STRATÉGIQUES



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

Cette 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. Elle repose également sur des mesures non conformes aux PCGR, dont le RAI avant éléments spéciaux, la marge RAI avant éléments spéciaux, le RPA ajusté, les flux de trésorerie disponibles et l'utilisation des flux de trésorerie disponibles. Ces mesures non définies par les PCGR découlent directement 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, l'entreprise peut exclure d'autres éléments si l'entreprise croit que, ce faisant, cela améliore la transparence et la comparabilité de l'information. D'autres entités de l'industrie de l'entreprise peuvent définir de manière différente les mesures susmentionnées. Dans ces cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités au rendement de l'entreprise selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire. La direction croit que fournir certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de cette présentation et du rapport financier trimestriel de l'entreprise une meilleure compréhension des résultats et tendances connexes de l'entreprise, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de l'entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport financier de l'entreprise et de cette présentation analysent les résultats de l'entreprise d'après ces mesures financières. Par exemple, le RAI avant éléments spéciaux exclut des éléments qui ne reflètent pas le rendement de l'entreprise de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre les résultats de l'entreprise de la période. L'entreprise est d'avis que ces mesures aident les utilisateurs du rapport financier de l'entreprise et de cette présentation à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité des résultats de l'entreprise d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec les pairs de l'entreprise.

Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire du rapport de gestion du rapport financier de l'entreprise pour le trimestre clos le 30 septembre 2017 pour les définitions de ces indicateurs et se reporter ci-dessous pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS SECTORIELS ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

BOMBARDIER

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Avions d'affaires	1 095 \$	1 314 \$	3 488 \$	4 090 \$
Avions commerciaux	525	538	1 705	1 918
Aérostructures et Services d'ingénierie	343	337	1 157	1 230
Transport	2 134	1 782	6 032	5 626
Siège social et élimination	(262)	(235)	(879)	(905)
	3 835 \$	3 736 \$	11 503 \$	11 959 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	96 \$	84 \$	296 \$	269 \$
Avions commerciaux	(94)	(107)	(235)	(276)
Aérostructures et Services d'ingénierie	32	29	94	94
Transport	181	140	495	379
Siège social et élimination	(50)	(59)	(193)	(143)
	165 \$	87 \$	457 \$	323 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	3 \$	— \$	34 \$	(109) \$
Avions commerciaux	1	—	3	483
Aérostructures et Services d'ingénierie	(6)	9	(6)	(10)
Transport	52	15	284	144
Siège social et élimination	—	—	45	(53)
	50 \$	24 \$	360 \$	455 \$
RAII				
Avions d'affaires	93 \$	84 \$	262 \$	378 \$
Avions commerciaux	(95)	(107)	(238)	(759)
Aérostructures et Services d'ingénierie	38	20	100	104
Transport	129	125	211	235
Siège social et élimination	(50)	(59)	(238)	(90)
	115 \$	63 \$	97 \$	(132) \$

Note 1: Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la page 7 de cette présentation. Se reporter aussi à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans notre troisième rapport trimestriel pour la période close le 30 septembre 2017 pour des détails sur les éléments spéciaux.

Rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAI

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
RAII	115 \$	63 \$	97 \$	(132) \$
Amortissement	69	85	225	272
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	2	—	45	—
RAIIA	186	148	367	140
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	50	24	322	455
RAIIA avant éléments spéciaux	236 \$	172 \$	689 \$	595 \$

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net	(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	69	85	225	272
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	2	—	45	—
Impôts sur le résultat différés	35	(34)	40	(90)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(52)	(29)	(139)	(61)
Autres	14	4	2	3
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	27	30	30	110
Variation nette des soldes hors caisse	(186)	(34)	(465)	(198)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(208)	(72)	(706)	(686)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(287)	(248)	(952)	(874)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(495)	(320)	(1 658)	(1 560)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(127)	(195)	(432)	(512)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(368) \$	(125) \$	(1 226) \$	(1 048) \$

Note 1: Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la page 7 de cette présentation. Se reporter aussi à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans notre troisième rapport trimestriel pour la période close le 30 septembre 2017 pour des détails sur les éléments spéciaux.

RAPPROCHEMENT DU RÉSULTAT NET AJUSTÉ ET DU RÉSULTAT NET ET CALCUL DU RPA AJUSTÉ

BOMBARDIER

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(117) \$		(94) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	50	0,02 \$	24	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	21	0,01	16	0,01
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	11	0,01	—	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	7	0,00	50	0,02
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(1)	0,00	(6)	0,00
Résultat net ajusté	(29)		(10)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	26		15	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(10) \$		(2) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 195 330		2 210 085	
RPA ajusté (en dollars)	(0,01) \$		0,00 \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(444) \$		(722) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	360	0,16 \$	455	0,21 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	59	0,03	50	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	38	0,02	75	0,03
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	11	0,00	26	0,01
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse ⁽¹⁾	—	—	8	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(12)	(0,01)	(19)	0,00
Résultat net ajusté	12		(127)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	36		(49)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(19)		(18)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	29 \$		(194) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 254 047		2 217 102	
RPA ajusté (en dollars)	0,01 \$		(0,09) \$	

Note 1: Se reporter à la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la page 7 de cette présentation. Se reporter aussi à la rubrique Résultats opérationnels consolidés dans notre troisième rapport trimestriel pour la période close le 30 septembre 2017 pour des détails sur les éléments spéciaux.