

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES
(Non audités)

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020

(Non audités)

(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

États financiers consolidés intermédiaires	50
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	57
1. MODE DE PRÉSENTATION	57
2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	58
3. INFORMATION SECTORIELLE	62
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	65
5. AUTRES REVENUS	65
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	66
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	67
8. RÉSULTAT PAR ACTION	68
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	69
10. SOLDES DES CONTRATS	70
11. STOCKS	70
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	71
13. AUTRES ACTIFS	71
14. PROVISIONS	72
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	73
16. AUTRES PASSIFS	73
17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	74
18. CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE	76
19. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	76
20. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	77
21. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	78
22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	79
23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	83
24. TRANSACTION	87
25. RECLASSEMENT	87

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	pdb	Points de base
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	R et D	Recherche et développement
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
ECC	Écart de conversion cumulé	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
IASB	International Accounting Standards Board	UAD	Unités d'actions différées
IFRS	Normes internationales d'information financière	UAR	Unités d'actions liées au rendement

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)

	Notes	Trimestres clos les 31 mars	
		2020	2019
Revenus		3 691 \$	3 516 \$
Coût des ventes	11	3 353	3 060
Marge brute		338	456
Charges de vente et d'administration		222	268
R et D	4	73	48
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(12)	(17)
Autres revenus	5	(5)	(14)
Éléments spéciaux	6	(96)	(513)
RAII		156	684
Charges de financement	7	341	311
Revenus de financement	7	(9)	(100)
RAI		(176)	473
Impôts sur le résultat		24	234
Résultat net		(200) \$	239 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(258) \$	195 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		58	44
		(200) \$	239 \$
RPA (en dollars)	8		
De base et dilué		(0,11) \$	0,08 \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains)

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Résultat net	(200) \$	239 \$
AERG		
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net		
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie		
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	(1)
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(107)	(3)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	15	(6)
Impôts sur le résultat	32	(7)
	(61)	(17)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG		
Gain net non réalisé	1	4
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(102)	100
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(10)	3
Avantages de retraite		
Réévaluation des régimes à prestations définies	594	(464)
Impôts sur le résultat	(23)	39
	561	(422)
Total des AERG	399	(335)
Total du résultat global	199 \$	(96) \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	174 \$	(107) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	25	11
	199 \$	(96) \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 026 \$	2 578 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 866	1 844	1 575
Actifs sur contrat	10	2 589	2 485	2 617
Stocks	11	5 061	4 599	4 402
Autres actifs financiers	12	322	195	210
Autres actifs	13	469	473	357
Actifs détenus en vue de la vente	17	1 315	1 309	—
Actifs courants		13 648	13 483	12 348
Immobilisations corporelles		1 682	1 781	2 111
Outils des programmes aéronautiques		4 601	4 616	4 519
Goodwill		1 878	1 936	1 948
Impôts sur le résultat différés		528	546	746
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		526	1 059	2 211
Autres actifs financiers	12	607	989	1 030
Autres actifs	13	657	562	599
Actifs non courants		10 479	11 489	13 164
		24 127 \$	24 972 \$	25 512 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 541 \$	4 682 \$	4 634 \$
Provisions	14	856	1 060	1 390
Passifs sur contrat	10	5 360	5 739	4 262
Autres passifs financiers ⁽²⁾	15	1 065	625	710
Autres passifs ⁽²⁾	16	1 294	1 441	1 499
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	17	1 625	1 768	—
Passifs courants		14 741	15 315	12 495
Provisions	14	196	311	1 110
Passifs sur contrat	10	1 451	1 417	1 933
Dettes à long terme		9 312	9 325	9 052
Avantages de retraite		2 087	2 445	2 381
Autres passifs financiers ⁽²⁾	15	1 268	1 605	2 032
Autres passifs ⁽²⁾	16	437	465	523
Passifs non courants		14 751	15 568	17 031
		29 492	30 883	29 526
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(7 532)	(7 667)	(5 563)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		2 167	1 756	1 549
		(5 365)	(5 911)	(4 014)
		24 127 \$	24 972 \$	25 512 \$
Engagements et éventualités	23			

⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location* qui s'est traduite par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation, dans Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives, dans Autres passifs financiers, totalisant respectivement 554 millions \$ et 568 millions \$ au 1^{er} janvier 2019.

⁽²⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers au 31 mars 2020. Voir la Note 25 – Reclassement.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2019	347 \$	2 648 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	185 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(258)	—	—	—	—	—	(258)	58	(200)
AERG	—	—	—	—	571	—	(9)	(61)	(69)	432	(33)	399
	—	—	—	(258)	571	—	(9)	(61)	(69)	174	25	199
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—
Annulation de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	—	7
Au 31 mars 2020	347 \$	2 649 \$	73 \$	(8 376) \$	(2 204) \$	421 \$	— \$	(112) \$	(330) \$	(7 532) \$	2 167 \$	(5 365) \$
Au 1 ^{er} janvier 2019	347 \$	2 623 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	176 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	195	—	—	—	—	—	195	44	239
AERG	—	—	—	—	(425)	—	7	(17)	133	(302)	(33)	(335)
	—	—	—	195	(425)	—	7	(17)	133	(107)	11	(96)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Options exercées	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	16	—	—	—	16	—	16
Au 31 mars 2019	347 \$	2 624 \$	343 \$	(6 106) \$	(2 730) \$	192 \$	6 \$	(85) \$	(251) \$	(5 660) \$	1 560 \$	(4 100) \$

⁽¹⁾ La Caisse a investi à hauteur de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco. Voir la Note 19 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.

⁽²⁾ Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains)

		Trimestres clos les 31 mars	
	Notes	2020	2019
Activités opérationnelles			
Résultat net		(200) \$	239 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽¹⁾		111	91
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	11	—
Impôts sur le résultat différés		35	204
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	—	(1)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	5, 6	(119)	(520)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(12)	(17)
Charge à base d'actions	20	7	16
Perte sur remboursement de dette à long terme	7	—	80
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		2	1
Variation nette des soldes hors caisse	21	(1 378)	(1 000)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(1 543)	(907)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(99)	(142)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	5
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	18	531	532
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC	18	(100)	(110)
Autres		6	15
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		338	300
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	1 960
Remboursement de dette à long terme		—	(1 586)
Variation nette des emprunts à court terme		413	284
Païement d'obligations locatives ⁽²⁾		(26)	(22)
Dividendes versés – actions privilégiées		(5)	(5)
Émission de participations ne donnant pas le contrôle	19	386	—
Autres		—	1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		768	632
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(123)	67
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(560)	92
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽³⁾		2 629	3 187
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽³⁾		2 069 \$	3 279 \$
Information supplémentaire			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		129 \$	174 \$
Impôts sur le résultat		21 \$	20 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		12 \$	6 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	— \$

⁽¹⁾ Comprend 26 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre des droits d'utilisation pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (25 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

⁽²⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ont totalisé 37 millions \$ (37 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

⁽³⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020

(Non audités)

(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société » ou « nos » ou « nous ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs d'activité distincts : Aviation et Transport.

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2020 a été autorisée par le conseil d'administration le 6 mai 2020.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

La Société est exposée à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des revenus, des charges, des actifs et des passifs de ses établissements à l'étranger utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe, et de la conversion d'opérations libellées en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

Les taux de change des principales monnaies utilisées pour dresser les états financiers consolidés intermédiaires se présentaient comme suit :

	Taux de change aux		
	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Euro	1,1034	1,1234	1,1450
Dollar canadien	0,7061	0,7696	0,7337
Livre sterling	1,2412	1,3204	1,2800

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les	
	31 mars 2020	31 mars 2019
Euro	1,1024	1,1366
Dollar canadien	0,7455	0,7522
Livre sterling	1,2803	1,2996

2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative sur l'économie mondiale, perturbant les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, créant une incertitude économique importante et perturbant les marchés financiers.

Réponse à la COVID-19

La Société surveille étroitement l'évolution de la pandémie de COVID-19, met en œuvre et révisé activement les mesures nécessaires pour y répondre et pour tenir compte des répercussions de celle-ci sur ses employés, ses activités, l'économie mondiale et la demande pour ses produits et services. La Société a créé un comité composé de l'équipe de la haute direction et de ses principaux dirigeants pour surveiller quotidiennement l'évolution de la pandémie, évaluer les mesures mises en place par les gouvernements locaux et nationaux et leurs incidences sur la Société et mettre en œuvre en temps réel les plans d'intervention nécessaires à mesure que la situation actuelle évolue, l'accent étant mis sur trois priorités : protéger la santé et la sécurité des employés; soutenir les clients au meilleur de ses capacités et s'assurer de pouvoir traverser avec succès cette crise mondiale. Les mesures de la Société sont dans tous les cas étroitement alignées sur les mandats de santé et de sécurité et les programmes de soutien qui ont été annoncés par les gouvernements locaux dans chaque région où elle exerce ses activités.

La pandémie de COVID-19 a commencé à se répercuter sur plusieurs activités de Bombardier partout sur la planète, notamment à des endroits clés en Europe et en Amérique du Nord dans la deuxième moitié du mois de mars 2020. Le 24 mars 2020, la Société a annoncé qu'en appui aux mandats des gouvernements du Québec et de l'Ontario pour aider à freiner la propagation de la pandémie de COVID-19, elle avait suspendu tous les emplois non essentiels de la plupart de ses installations au Canada et avait mis à pied les employés du siège social dont les fonctions de soutien étaient moins essentielles à court terme. Pendant cette période d'arrêt, le chef de la direction et l'équipe de la haute direction de Bombardier renoncent à leur salaire, et le président et les membres du conseil d'administration de Bombardier ont convenu de renoncer à leur rémunération d'administrateurs pour le reste de l'exercice 2020.

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

Les activités dans les installations au Canada, nommément l'assemblage et la livraison des avions *Global* et *Challenger*, ont été suspendues pendant la dernière semaine de mars 2020 du fait de la pandémie de COVID-19, tout comme les principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast, touchant un total d'environ 15 000 employés d'Aviation à l'échelle mondiale.

En raison de cette réduction d'activités et des restrictions de voyages, certaines livraisons d'avions prévues au premier trimestre ont été reportées. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse de commandes liée à l'incertitude économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie opérationnels.

La COVID-19 devrait également entraîner une réduction importante de la demande d'avions d'affaires pour 2020 en raison des protocoles de confinement instaurés à grande échelle et du fait que l'incertitude économique réduit l'utilisation des biréacteurs d'affaires partout dans le monde. La Société modélise un certain nombre de scénarios aux fins de planification en fonction du carnet de commandes actuel et de la demande prévue des clients et apportera les ajustements nécessaires à la cadence de production en fonction de la reprise graduelle des activités. Comme il a été annoncé le 28 avril 2020, à compter du 4 mai 2020, la plupart des employés d'Aviation retourneront au travail dans les semaines suivantes.

Incidences de la COVID-19 sur Transport

La production a été suspendue temporairement à plusieurs endroits, notamment à des installations clés dans l'ensemble des marchés les plus importants de Transport en Europe et dans les Amériques au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Environ 10 000 employés de Transport à l'échelle mondiale ont été touchés par ces fermetures.

En raison de cette réduction d'activités ainsi que des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, d'importants jalons de production et d'homologation ont été reportés après le premier trimestre. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse de commandes liée à la crise économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie opérationnels.

Mesures pour augmenter les liquidités en réponse à la pandémie de COVID-19

La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, ce qui implique le recours au jugement, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, de la disponibilité des facilités de lettres de crédit et autres facilités semblables, des besoins de fonds de roulement, du respect des clauses financières restrictives stipulées dans les facilités de crédit de Transport, de la disponibilité de mesures de financement du fonds de roulement et du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers.

En réponse à la pandémie de COVID-19, la Société a pris ou prend les mesures suivantes pour s'adapter au contexte actuel et gérer les liquidités :

- La Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, notamment la réduction des dépenses non essentielles et le report de dépenses en immobilisations discrétionnaires.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport. Relativement à cet apport, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa lettre de facilité de crédit. Cette modification apporte, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières.
- Les conditions de clôture relatives à l'acquisition du programme d'avions régionaux Canadair (CRJ) par Mitsubishi ont été satisfaites, et les parties ont convenu de clôturer la transaction le 1^{er} juin 2020, laquelle générera un produit au comptant d'environ 550 millions \$.
- La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse comme prévu et devrait être conclue au cours des mois à venir, ce qui améliorera la situation financière de la Société d'environ 500 millions \$.
- Les cadences de production d'Aviation sont en cours d'alignement sur la demande du marché, laquelle devrait être inférieure de 30 % à 35 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui reflète le ralentissement marqué des commandes au mois de mars 2020 et le contexte de la demande prévue pour le reste de l'année. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Transport établit de nouveaux calendriers d'ingénierie et de production avec les clients et les fournisseurs pour optimiser la génération de trésorerie.
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 31 mars 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 875 millions \$, dont 363 millions \$ étaient liés à Aviation et 512 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par

les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 10 – Solde des contrats, et la Note 21 – Variation nette des soldes hors caisse).

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de la Société à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, la Société est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 2,1 milliards \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,3 milliard \$ (montant inutilisé de 859 millions \$ au 31 mars 2020), ainsi qu'au produit prévu d'environ 1,1 milliard \$ qui sera versé à la clôture des ventes annoncées précédemment du programme *CRJ* et des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins, sans s'y limiter, 12 mois à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités. De plus, la vente annoncée précédemment de Transport dont la clôture est prévue au premier semestre de 2021 devrait générer un produit net important qui sera affecté au remboursement de la dette et au renforcement de la situation de liquidités.

Cependant, compte tenu des incertitudes inhérentes, il est difficile d'estimer l'ampleur de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de la Société. Par conséquent, l'évaluation susmentionnée a nécessité le recours à une part importante de jugement, y compris un éventail de prévisions opérationnelles à l'égard de nos deux secteurs d'activité, qui reposaient sur la reprise graduelle de la production au deuxième trimestre et le nouveau calendrier de production d'Aviation mentionné ci-dessus, le calendrier de clôture des ventes d'activités annoncées précédemment, ainsi que sur les scénarios de tests de sensibilité connexes afin d'évaluer l'adéquation des liquidités et la conformité aux clauses restrictives financières au cours de la période. Bien que la Société soit d'avis que les jugements posés sont raisonnables dans les circonstances, si la perturbation économique est plus importante qu'il n'a été supposé, elle pourrait avoir une incidence défavorable sur notre évaluation.

Utilisation d'estimations et de jugements dans l'application des méthodes comptables

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés, et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Outre les jugements susmentionnés sur la gestion des liquidités, la Société a jugé l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur diverses autres estimations et divers autres jugements critiques.

Outre les estimations et les jugements présentés dans les états financiers consolidés annuels de 2019, les éléments suivants qui font l'objet de jugements et d'estimations ont été mis à jour.

Contrats à long terme – Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, pour le trimestre clos le 31 mars 2020, la Société a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre clos le 31 mars 2020. Selon l'examen des modalités contractuelles, notamment les clauses de force majeure, et les décrets gouvernementaux, aucun ajustement important n'a été comptabilisé dans notre estimation des coûts des contrats. Cependant, des incertitudes subsistent quant à l'incidence que les fermetures d'usines et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la COVID-19 pourraient avoir sur la rentabilité des contrats.

Outillage des programmes aéronautiques – Un test de dépréciation annuel a été effectué à l'égard du programme d'avion *Global 7500* au quatrième trimestre de 2019 et, à la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation. Au premier semestre de 2020, la Société a revu cette évaluation essentiellement pour prendre en compte les arrêts de production et l'incidence sur les prévisions à court terme des calendriers de livraisons. La Société a également revu les coûts d'approvisionnement et les coûts de main-d'œuvre futurs. Conformément à l'analyse du quatrième trimestre de 2019, un taux d'actualisation après impôts de 9 % a été utilisé. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées :

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour le trimestre clos le 31 mars 2020.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour le trimestre clos le 31 mars 2020 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada de la Société est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance.

La volatilité importante des marchés et les perturbations des marchés financiers attribuables à la pandémie de COVID-19 ont augmenté l'incertitude des estimations entourant l'hypothèse des taux d'actualisation. Compte tenu du nombre relativement faible d'obligations de sociétés cotées AA aux échéances à plus long terme au Canada, la détermination des taux d'actualisation nécessite une modélisation et une extrapolation. Plus particulièrement, une réduction du rendement des obligations d'État et une augmentation des écarts de rendement des obligations de sociétés par rapport aux obligations d'État ont introduit une complexité supplémentaire dans ce processus de modélisation et d'extrapolation. Une fourchette plus large de résultats de taux d'actualisation pour le Canada a été observée au 31 mars 2020. La méthodologie utilisée pour déterminer les taux d'actualisation était la même que celle utilisée au 31 décembre 2019. Au 31 mars 2020, le taux d'actualisation pour les régimes canadiens était de 4,2 % par rapport à 3,2 % au 31 décembre 2019.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées :

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une diminution du passif lié aux avantages de retraite de la Société de 477 millions \$ au 31 mars 2020.

Une baisse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une augmentation du passif lié aux avantages de retraite de la Société de 698 millions \$ au 31 mars 2020.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes.

Au premier trimestre de 2020, la Société a revu cette évaluation en fonction des prévisions révisées. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'aucune dépréciation importante d'actifs d'impôt n'était nécessaire.

3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société est composée de deux secteurs isolables : Aviation et Transport. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes, dans la plupart des cas.

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur Q400 jusqu'à la cession des activités en mai 2019, et conçoit, développe et fabrique des composantes importantes de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes. Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

Transport

Transport offre une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

Siège social et Autres

Siège social et Autres comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés entre les secteurs, la participation dans un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220 jusqu'à la cession de la participation en février 2020 et d'autres ajustements. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations se présentaient comme suit :

Trimestre clos le 31 mars 2020				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	2 168 \$	1 523 \$	— \$	3 691 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	2 169	1 523	(1)	3 691
RAI avant éléments spéciaux	51	25	(16)	60
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	18	(114)	(96)
RAI	51 \$	7 \$	98 \$	156
Charges de financement				341
Revenus de financement				(9)
RAI				(176)
Impôts sur le résultat				24
Résultat net				(200) \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	23 \$	50 \$	— \$	73 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(10) \$	1 \$	(3) \$	(12) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	23 \$	76 \$	— \$	99 \$
Amortissement	34 \$	77 \$	— \$	111 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	— \$	11 \$	— \$	11 \$

Trimestre clos le 31 mars 2019				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	2 106 \$	1 410 \$	— \$	3 516 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	2 107	1 410	(1)	3 516
RAI avant éléments spéciaux	83	144	(56)	171
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	(520)	7	(513)
RAI	83 \$	664 \$	(63) \$	684
Charges de financement				311
Revenus de financement				(100)
RAI				473
Impôts sur le résultat				234
Résultat net				239 \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	25 \$	23 \$	— \$	48 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(17) \$	2 \$	(2) \$	(17) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	28 \$	108 \$	1 \$	137 \$
Amortissement	32 \$	58 \$	1 \$	91 \$
Charges (reprise) de dépréciation des immobilisations corporelles	(1) \$	— \$	1 \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.

⁽³⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

⁽⁴⁾ Comprennent les charges de dépréciation liées aux actifs au titre des droits d'utilisation. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Le rapprochement du total des actifs et des passifs aux actifs et passifs sectoriels se présentait comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actifs			
Total des actifs	24 127 \$	24 972 \$	25 512 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 069	2 629	3 187
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	79	90	49
Impôts sur le résultat différés	635	677	746
Actifs sectoriels	21 344	21 576	21 530
Passifs			
Total des passifs	29 492	30 883	29 526
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	209	150	138
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	159	202	173
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 320	9 333	9 061
Passifs sectoriels	19 804 \$	21 198 \$	20 154 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	348 \$	(385) \$	(440) \$
Aviation	1 643 \$	577 \$	835 \$
Siège social et Autres	(451) \$	186 \$	981 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁴⁾ La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Aviation		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽¹⁾	849 \$	646 \$
Services ⁽²⁾	273	323
Avions commerciaux ⁽³⁾	221	241
Aérostructures et Services d'ingénierie	180	200
	1 523	1 410
Transport		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	1 451	1 407
Services ⁽⁵⁾	486	488
Signalisation ⁽⁶⁾	232	212
	2 169	2 107
Siège social et Autres	(1)	(1)
	3 691 \$	3 516 \$

⁽¹⁾ Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽²⁾ Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

⁽³⁾ Comprend la fabrication, les services et autres.

⁽⁴⁾ Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport collectif et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽⁵⁾ Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁶⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les charges de R et D, nettes de l'aide gouvernementale, se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Coûts de R et D	58 \$	98 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(31)	(69)
	27	29
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	46	19
	73 \$	48 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(5) \$	(15) \$
Gains sur vente d'activités	—	(4)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	—	4
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	—	(1)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	—	1
Autres	—	1
	(5) \$	(14) \$

⁽¹⁾ Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications d'estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, excluant les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Gain sur le retrait de SCAC et des activités d'aérostructures connexes ⁽¹⁾	(119) \$	— \$
Coûts de transaction ⁽²⁾	12	—
Coûts des perturbations ⁽³⁾	10	—
Charges de restructuration ⁽⁴⁾	5	5
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁵⁾	(4)	(9)
Gain sur cession d'activités – Activités de formation ⁽⁶⁾	—	(516)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁷⁾	—	80
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽⁸⁾	—	7
Impôts sur le résultat	6	133
	(90) \$	(300) \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	(96) \$	(513) \$
Charge de financement – perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁷⁾	—	80
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	6	133
	(90) \$	(300) \$

1. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 119 millions \$. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
2. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions à venir annoncées précédemment pour la vente du programme d'avions *CRJ* à MHI et des activités de Transport à Alstom SA.
3. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges du trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 14 millions \$. Une tranche de 10 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux, s'agissant de coûts directs et supplémentaires liés aux mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
4. Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, représentent une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 11 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, nettes de la reprise des indemnités de départ de 6 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020. Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, représentaient des indemnités de départ de 11 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions \$ comptabilisées antérieurement.
5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 4 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
6. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).

7. Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
8. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 7 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Charges de financement		
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	81 \$	— \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	20	3
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	17	18
Désactualisation d'autres passifs financiers	15	11
Désactualisation des avances	9	8
Charge d'intérêt des obligations locatives	8	8
Désactualisation des provisions	3	5
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	3	4
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	80
Autres	19	24
	175	161
Charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	166	150
	341 \$	311 \$
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	— \$	(82) \$
Autres	(5)	(5)
	(5)	(87)
Revenu tiré des placements dans des titres	(2)	(2)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(10)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(1)
	(4)	(13)
	(9) \$	(100) \$

⁽¹⁾ Comprend les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽²⁾ Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

8. RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base et dilué a été calculé comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(258) \$	195 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)	(7)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(264) \$	188 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 398 860	2 374 850
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des bons de souscription	—	61 502
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 398 860	2 436 352
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,11) \$	0,08 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 474 110 706 pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (228 022 367 pour le trimestre clos le 31 mars 2019), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse pour le trimestre clos le 31 mars 2020 dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers et leur valeur comptable et juste valeur se présentaient comme suit aux :

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 mars 2020							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 026 \$	— \$	2 026 \$	2 026 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 866	—	1 866	1 866
Autres actifs financiers	325	—	232	156	216	929	929
	325 \$	— \$	232 \$	4 048 \$	216 \$	4 821 \$	4 821 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	9 \$	— \$	s. o.	4 532 \$	— \$	4 541 \$	4 541 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 320	—	9 320	6 815
Autres passifs financiers	298	217	s. o.	1 488	322	2 325	2 275
	307 \$	217 \$	s. o.	15 340 \$	322 \$	16 186 \$	13 631 \$
31 décembre 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 578 \$	— \$	2 578 \$	2 578 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 844	—	1 844	1 844
Autres actifs financiers	723	—	250	101	110	1 184	1 184
	723 \$	— \$	250 \$	4 523 \$	110 \$	5 606 \$	5 606 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 682 \$	— \$	4 682 \$	4 682 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	9 660
Autres passifs financiers	378	468	s. o.	1 219	157	2 222	2 239
	378 \$	468 \$	s. o.	15 234 \$	157 \$	16 237 \$	16 581 \$
1^{er} janvier 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	597 \$	438 \$	s. o.	15 105 \$	288 \$	16 428 \$	16 405 \$

⁽¹⁾ Comprend les placements en instruments de capitaux propres désignés à la juste valeur par le biais des AERG.

⁽²⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	9 054 \$	9 930 \$	8 882 \$
Moins : avances et facturations progressives	(7 041)	(7 983)	(6 707)
	2 013	1 947	2 175
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	725	674	506
Moins : avances et facturations progressives	(149)	(136)	(64)
	576	538	442
	2 589 \$	2 485 \$	2 617 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 918 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 045	2 286	2 124
Autres revenus différés	848	852	996
	6 811 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	5 360 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 451	1 417	1 933
	6 811 \$	7 156 \$	6 195 \$

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 420 millions € (463 millions \$) au 31 mars 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Programmes aéronautiques	4 383 \$	3 990 \$	3 546 \$
Produits finis ⁽¹⁾	526	468	733
Autres	152	141	123
	5 061 \$	4 599 \$	4 402 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 102 millions \$ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 31 mars 2020 (58 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 1167 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (976 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019). Ces montants comprennent une moins-value de 35 millions \$ et une reprise de moins-value de néant pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (une moins-value de 28 millions \$ et une reprise de moins-value de 9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Instruments financiers dérivés	252 \$	287 \$	168 \$
Placements dans des titres	232	250	230
Créances à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	217	468	385
Créances sur contrats à long terme	91	99	75
Encaisse affectée	62	62	21
Solde de paiement à la cession d'activités ⁽²⁾	59	—	—
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	2	2	26
Parts sans droit de vote de SCAC ⁽³⁾	—	—	150
Placements dans des structures de financement	—	—	173
Autres	14	16	12
	929 \$	1 184 \$	1 240 \$
Dont la tranche courante	322 \$	195 \$	210 \$
Dont la tranche non courante	607	989	1 030
	929 \$	1 184 \$	1 240 \$

⁽¹⁾ Cette créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 15 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

⁽²⁾ Le solde du paiement à la cession d'activités représente un montant dû par Stelia Aerospace. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽³⁾ Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avantages de retraite	286 \$	193 \$	200 \$
Taxe de vente et autres taxes	269	249	212
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	224	217	195
Charges payées d'avance	138	141	107
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	91	105	131
Impôts sur le résultat à recevoir	79	90	49
Charges de financement différées	24	27	38
Autres	15	13	24
	1 126 \$	1 035 \$	956 \$
Dont la tranche courante	469 \$	473 \$	357 \$
Dont la tranche non courante	657	562	599
	1 126 \$	1 035 \$	956 \$

14. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres clos les 31 mars :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2019 ⁽²⁾	432 \$	90 \$	134 \$	1 008 \$	130 \$	1 794 \$
Additions	38	—	6 ⁽³⁾	10	18	72
Utilisation	(28)	—	(27)	(97)	(5)	(157)
Reprises	(6)	(3)	(12) ⁽³⁾	(202) ⁽⁴⁾	(1)	(224)
Charge de désactualisation	1	1	—	1	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	17	—	20
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(8)	(90)	(2)	(306)	(24)	(430)
Incidence des fluctuations de taux de change	(10)	—	(3)	(12)	(1)	(26)
Solde au 31 mars 2020	420 \$	— \$	96 \$	419 \$	117 \$	1 052 \$
Dont la tranche courante	321 \$	— \$	95 \$	351 \$	89 \$	856 \$
Dont la tranche non courante	99	—	1	68	28	196
	420 \$	— \$	96 \$	419 \$	117 \$	1 052 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	38	—	11 ⁽³⁾	13 ⁽⁶⁾	10	72
Utilisation	(48)	(96) ⁽⁷⁾	(24)	(70)	—	(238)
Reprises	(25)	(11)	(1)	(16) ⁽⁸⁾	(6)	(59)
Charge de désactualisation	1	3	—	1	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	—	—	2	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(3)	(5)	(1)	(14)
Solde au 31 mars 2019	477 \$	352 \$	209 \$	1 071 \$	160 \$	2 269 \$
Dont la tranche courante	378 \$	99 \$	161 \$	540 \$	135 \$	1 313 \$
Dont la tranche non courante	99	253	48	531	25	956
	477 \$	352 \$	209 \$	1 071 \$	160 \$	2 269 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente.

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽⁴⁾ Lié à la cession de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités des aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 et à la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽⁷⁾ Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.

⁽⁸⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Instruments financiers dérivés	620 \$	535 \$	885 \$
Obligations locatives ⁽¹⁾	449	487	609
Emprunts à court terme en vertu de la facilité de Transport	414	—	—
Avances gouvernementales remboursables ⁽²⁾	333	585	759
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	288	378	172
Coûts non récurrents des fournisseurs	100	112	136
Tranche courante de la dette à long terme	8	8	9
Incitatifs à la location	—	—	53
Autres	121	125	119
	2 333 \$	2 230 \$	2 742 \$
Dont la tranche courante	1 065 \$	625 \$	710 \$
Dont la tranche non courante	1 268	1 605	2 032
	2 333 \$	2 230 \$	2 742 \$

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 25 – Reclassement.

⁽²⁾ Dont une tranche de 217 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (468 millions \$ au 31 décembre 2019 et 385 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Voir la Note 12 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir de SCAC. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

La Société a conclu des contrats de location pour lesquels l'actif est toujours en construction et, par conséquent, les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives liés à ces contrats de location ne sont pas comptabilisés au 31 mars 2020, étant donné que le contrat de location n'a pas encore débuté. Les engagements au titre des contrats de location non actualisés de la Société étaient les suivants au :

	31 mars 2020
Moins de 1 an	— \$
De 1 an à 3 ans	6
Par la suite	580
	586 \$

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Avantages du personnel	538 \$	532 \$	643 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	391	398	443
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	379	389	389
Impôts sur le résultat à payer	159	202	173
Autres taxes à payer	44	165	181
Autres	220	220	193
	1 731 \$	1 906 \$	2 022 \$
Dont la tranche courante	1 294 \$	1 441 \$	1 499 \$
Dont la tranche non courante	437	465	523
	1 731 \$	1 906 \$	2 022 \$

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 25 – Reclassement.

17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

CRJ

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) ont annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle MHI fera l'acquisition du programme de biréacteurs régionaux de la Société, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions \$, sous réserve d'ajustements de clôture. MHI assumera également des passifs liés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle et aux incitatifs à la location d'un montant approximatif de 200 millions \$. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de la Société dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle est évaluée à environ 170 millions \$, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de commercialisation et de vente relatives aux avions *CRJ Series*, y compris le réseau de services et de soutien situé à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, et les centres de service à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Elle continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et à assembler les avions *CRJ* figurant au carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et de valeur résiduelle totalisant 288 millions \$ au 31 mars 2020, déduction faite des paiements de 95 millions \$ effectués au cours du trimestre clos le 31 mars 2020. Outre l'intérêt cumulé, ce montant est fixe, ne dépend pas des fluctuations futures de la valeur des avions et est payable principalement par Bombardier au cours des quatre prochains exercices. Le montant est compris dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociation à payer par MHI dans certaines circonstances.

La Société et MHI ont convenu que toutes les conditions de clôture ont été respectées et la transaction visant l'acquisition du programme *CRJ* sera clôturée le 1^{er} juin 2020.

Actifs détenus en vue de la vente

La principale catégorie d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente se présentait comme suit au :

	31 mars 2020	31 décembre 2019
Actifs courants ⁽¹⁾	244 \$	236 \$
Actifs non courants ⁽²⁾	235	240
Total des actifs	479 \$	476 \$
Passifs courants ⁽³⁾	314 \$	319 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	116	128
Total des passifs	430 \$	447 \$

⁽¹⁾ Comprennent principalement les stocks et les créances clients et autres débiteurs.

⁽²⁾ Comprennent principalement les actifs du RASPRO.

⁽³⁾ Comprennent principalement les fournisseurs et autres créditeurs, les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle, les incitatifs à la location, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer, et les passifs sur contrat.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle, les incitatifs à la location, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer ainsi que les passifs sur contrat et autres passifs financiers.

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable Bombardier Aviation.

Secteur d'activité Aérostructures

Le 31 octobre 2019, la Société et Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente définitive en vertu de laquelle Spirit acquerra les activités de Bombardier liées aux aérostructures et aux services après-vente de Belfast, au R.-U., et de Casablanca, au Maroc, ainsi que les installations d'aérostructures de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants à Dallas, aux É.-U., pour une contrepartie en espèces de 500 millions \$ et la prise en charge de passifs, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite. Après la transaction, Spirit continuera de fournir des composants structuraux d'avions et des pièces de rechange pour soutenir la production et les avions en service des gammes *Learjet*, *Challenger* et *Global* de Bombardier Aviation.

La transaction fait suite à la création de Bombardier Aviation l'année dernière et allège son empreinte liée aux aérostructures pour se concentrer sur ses capacités stratégiques situées à Montréal, au Mexique et sur ses activités liées à l'aile d'avion *Global 7500* situées au Texas. La clôture de la transaction est prévue au cours des mois à venir, sous réserve de l'obtention des approbations réglementaires et des conditions usuelles de clôture.

Actifs détenus en vue de la vente

La principale catégorie d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente se présentait comme suit :

	31 mars 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie	43 \$	51 \$
Autres actifs courants ⁽¹⁾	366	334
Actifs non courants ⁽²⁾	427	448
Total des actifs	836 \$	833 \$
Passifs courants ⁽³⁾	353 \$	320 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	842	1 001
Total des passifs	1 195 \$	1 321 \$

⁽¹⁾ Comprennent principalement les stocks, les créances clients et autres débiteurs.

⁽²⁾ Comprennent principalement les immobilisations corporelles.

⁽³⁾ Comprennent principalement les fournisseurs et autres créditeurs et la provision pour contrats déficitaires.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement la provision pour contrats déficitaires, les passifs liés aux avantages de retraite s'élevant à 259 millions \$ et les avances gouvernementales remboursables s'élevant à 280 millions \$ (respectivement 414 millions \$ et 294 millions \$ au 31 décembre 2019).

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable Bombardier Aviation.

18. CESSIION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Le 12 février 2020, Bombardier a transféré sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec. Airbus détient désormais 75 % de SCAC, le gouvernement du Québec augmentant, lui, sa participation à 25 % sans aucune contrepartie en trésorerie. Le volume de travail de la Société pour le programme de l'A220 et l'A330 à Saint-Laurent, au Québec, a été transféré à Airbus, par l'intermédiaire de sa filiale Stelia Aerospace.

La Société recevra 591 millions \$, après ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture, et est libérée de sa future exigence de capital de financement au profit d'Airbus Canada. Finalement, l'entente prévoit l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier par Airbus.

Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Siège social et Autres.

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 531 millions \$. Un gain de 119 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

19. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente à la Caisse d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément BT Holdco. Aux termes de l'investissement, les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier, comme défini dans l'entente, à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$.

Comme cette exigence a été remplie pour chaque période concernée depuis la conclusion de l'investissement, l'obligation de Bombardier de maintenir une situation de trésorerie consolidée minimale et les obligations en cas de manque à gagner ont pris automatiquement fin le 11 février 2020.

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2020, la Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco en contrepartie de l'émission d'actions convertibles supplémentaires. Ces actions convertibles supplémentaires sont rachetables au gré de BT Holdco et ont quasiment les mêmes modalités que les actions convertibles détenues par la Caisse émises précédemment. La Société n'a pas participé à l'investissement en capital. Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport est de respectivement 63,66 % et 36,34 %.

20. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

Le nombre d'UAR et d'UAD a varié comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars			
	2020		2019	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	95 207 904	1 101 849	88 243 098	1 101 849
Attribuées	—	—	1 417 163	—
Droit acquis	(5 044 471)	—	—	—
Exercées	—	(117 354)	—	—
Annulées	(3 373 707)	—	(2 263 930)	—
Solde à la fin de la période	86 789 726	984 495 ⁽¹⁾	87 396 331	1 101 849 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 984 495 UAD étaient acquis au 31 mars 2020 (1 101 849 UAD au 31 mars 2019).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, s'est élevée à 1 million \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 (12 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2019).

Régimes d'options d'achat d'actions

Le nombre d'options émises et en cours visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) a varié comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Solde au début de la période	131 006 338	111 545 290
Attribuées	—	2 035 572
Exercées	—	(886 762)
Annulées	(367 398)	(2 655 693)
Échues	—	—
Solde à la fin de la période	130 638 940	110 038 407

Une charge de rémunération de 6 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (5 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

21. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

La variation nette des soldes hors caisse a été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Créances clients et autres débiteurs	(88) \$	6 \$
Stocks	(572)	(768)
Actifs sur contrat	(276)	(241)
Passifs sur contrat	(204)	266
Autres actifs et passifs financiers, montant net	23	(61)
Autres actifs	(94)	(53)
Fournisseurs et autres créditeurs	(26)	173
Provisions	(102)	(225)
Passif lié aux avantages de retraite	102	(11)
Autres passifs	(141)	(86)
	(1 378) \$	(1 000) \$

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 557 millions € (615 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 mars 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Des créances clients de 325 millions € (358 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 (519 millions € (590 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 360 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 875 millions \$ (dont 363 millions \$ étaient liés à Aviation et 512 millions \$ à Transport) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 4,42 % au 31 mars 2020 (respectivement 856 millions \$ et 6,40 % au 31 décembre 2019 et respectivement 839 millions \$ et 3,83 % au 1^{er} janvier 2019). Le montant des créditeurs dont les délais de règlement sont prorogés peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins, et les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées.

Soldes des contrats

Voir la Note 10 – Soldes des contrats pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de la Société du montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel la Société a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de la Société. En l'absence d'un marché actif, la Société établit la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, la Société utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Méthodes et hypothèses

Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des éléments comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global sont les suivantes :

Prêts et créances liées à des contrats de location – avions et placements dans des structures de financement – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Placements dans des titres – La Société utilise des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des placements non cotés dans des titres à revenu fixe, en utilisant des données du marché comme les taux d'intérêt.

Créances sur contrats à long terme – La Société a recours à une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché pour les taux d'intérêt.

Incitatifs à la location – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur des incitatifs à la location engagés relativement à la vente d'avions commerciaux. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard des taux d'intérêt, des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, des probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et des différentiels de crédit de la Société. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée.

Avances gouvernementales remboursables – La Société a recours aux analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que la Société recevrait si elle cédait des contrats favorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la contrepartie, ou qu'elle devrait verser pour transférer des contrats défavorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la Société à la date de clôture. La Société utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme et des dérivés sur taux d'intérêt.

La Société utilise des modèles d'établissement de prix et des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des dérivés incorporés selon des données du marché applicables.

Option de conversion – La Société utilise un modèle d'évaluation interne pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur actuelle entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'organisation. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport.

Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des éléments comptabilisés au coût amorti sont les suivantes :

Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur – La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de l'encaisse affectée et des fournisseurs et autres créditeurs, évalués au coût amorti, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments, ou parce qu'ils portent intérêt à un taux variable, ou parce que les modalités s'y rattachant sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.

Dettes à long terme – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publiés, lorsqu'ils sont disponibles, ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

Avances gouvernementales remboursables et coûts non récurrents des fournisseurs – La Société a recours aux analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

Hiérarchie des justes valeurs

Les tableaux qui suivent présentent les actifs financiers et les passifs financiers évalués à la juste valeur sur une base récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

- des prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques (Niveau 1);
- des données d'entrée de marché observables autres que les prix cotés visés au Niveau 1, y compris les données indirectement observables (Niveau 2); et
- des données d'entrée relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables de marché (Niveau 3).

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	252 \$	— \$	252 \$	— \$
Placements dans des titres	232	27	205	—
Créance à recevoir de SCAC ⁽²⁾	217	—	—	217
Créance sur contrat à long terme	72	—	72	—
	773 \$	27 \$	529 \$	217 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	9 \$	— \$	— \$	9 \$
Avance gouvernementale remboursable ⁽²⁾	217	—	—	217
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	620	—	369	251
	846 \$	— \$	369 \$	477 \$

⁽¹⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de dérivés incorporés.

⁽²⁾ La créance à recevoir d'une partie liée correspond à un mécanisme de prêts adossés, intervenu entre la Société et SCAC, portant sur certaines avances gouvernementales remboursables.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les trimestres indiqués :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Fournisseurs et autres créditeurs	Option de conversion
31 décembre 2019 ⁽¹⁾	27 \$	197 \$	(41) \$	— \$	(325) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	1	(4)	7	—	68
Émissions	—	—	—	(9)	—
Règlements	—	(22)	3	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	6
Solde au 31 mars 2020	28 \$	171 \$	(31) \$	(9) \$	(251) \$
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(28)	(171)	31	—	—
Solde au 31 mars 2020	— \$	— \$	— \$	(9) \$	(251) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Parts sans droit de vote de SCAC	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	(314) \$	(235) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	1	—	7	(2)	(8)	—
Émissions	—	73	—	—	—	—
Règlements	—	—	1	4	—	37
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	6	—
Solde au 31 mars 2019	25 \$	223 \$	181 \$	(51) \$	(316) \$	(198) \$

⁽¹⁾ Le solde au 31 décembre 2019 ne tient pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente.

⁽²⁾ Représentent les actifs et les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures. Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses ne sont pas tirées de données observables de marché. Les hypothèses importantes développées en interne pour les instruments financiers de Niveau 3 du secteur d'activité Aviation ont trait au risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée et aux ajustements aux taux d'actualisation en fonction du risque de revente propre aux actifs financiers de la Société.

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 mars 2020 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre B- et CCC+ (B-)	Entre BB- et CCC+ (B)	Entre BB- et B- (BB-)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	13,25 %	Entre 2,77 % et 12,94 % (8,68 %)	s. o.

s. o. : sans objet

De même, les courbes de valeur résiduelle d'avions constituent des données d'entrée importantes pour l'évaluation de la juste valeur de certains instruments financiers. Ces courbes sont préparées par la direction en fonction d'informations tirées de rapports d'évaluation externes et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Le rendement futur projeté du secteur Transport est une donnée importante pour déterminer la juste valeur de l'option au titre du dérivé incorporé aux termes des actions convertibles émises à la Caisse. Le rendement futur projeté du secteur Transport est établi par la direction d'après le budget et le plan stratégique.

Sensibilité à certaines modifications d'hypothèses pour la hiérarchie du Niveau 3

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 mars 2020 :

Incidence sur le RAI		Modification d'hypothèses		
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :				
	Trimestre clos le 31 mars 2020	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	— \$	(1) \$	(2) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	(9) \$	(5) \$	(8) \$	(6) \$
Incitatifs à la location	6 \$	— \$	1 \$	— \$

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2020 de 42 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2020 de 43 millions \$.

23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	163 \$	163 \$	695 \$
Crédit	711	734	1 034
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(128)	(128)	(473)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	746 \$	769 \$	1 256 \$
Engagements de reprise	974 \$	998 \$	1 165 \$
Obligations de rachat conditionnelles	71 \$	73 \$	100 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$

⁽¹⁾ Certaines garanties de valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont arrivées à échéance sans avoir été exercées. Par conséquent, les garanties ne doivent pas être additionnées les unes aux autres aux fins du calcul de l'exposition maximale de la Société.

Les provisions pour pertes prévues totalisant 90 millions \$ au 31 mars 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 346 millions \$ au 31 mars 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 31 millions \$ au 31 mars 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location. L'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 mars 2020 relativement à l'annonce sur le programme d'avions CRJ, à l'exception d'un montant à payer de 288 millions \$ relativement à des garanties de crédit et de valeur résiduelle (378 millions \$ au 31 décembre 2019).

Litiges

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires devant diverses cours ou d'autres tribunaux, notamment en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. L'approche de la Société consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2020, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement et de services de signalisation à Azerbaijan Railways ADY (le « contrat d'ADY »). En octobre 2016, la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers en comptabilité judiciaire externes, sous la supervision des Affaires juridiques et de conseillers légaux externes. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de la Société, cette personne étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient sur elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision relative à toutes les accusations a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'est plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif. L'affaire est toujours en instance auprès de la Cour d'appel suédoise qui fixera probablement une date pour le procès en appel.

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification.

Comme ce qui a été rapporté publiquement dans les médias, le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

L'examen interne de la Société sur les allégations est en cours, mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire qu'un pot-de-vin ait été versé ou offert à un agent public ou que toute autre activité criminelle quelconque impliquant Bombardier ait eu lieu.

Dans le cas de cet examen en cours, la Société a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brésil »), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. BT Brésil a contesté sans succès devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre ces 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve de nature de comptabilité judiciaire.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour

« collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. La Société et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réel brésilien (6 millions \$), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Parallèlement à la poursuite décrite précédemment, la Société a mené un examen interne pour déterminer si un quelconque comportement anticoncurrentiel avait eu lieu. Cet examen n'a pas révélé de preuves de participation à une entente illicite d'attribution de marchés et d'influence du résultat de procédures d'appels d'offres concurrentielles comme l'a allégué l'autorité en matière de concurrence.

La Société est en profond désaccord avec les conclusions du conseil d'administration du CADE et BT Brésil a commencé à prendre des mesures visant à contester cette décision devant des tribunaux compétents en la matière et continue de se défendre vigoureusement contre les allégations.

Transnet

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (la « Commission Zondo »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la création de la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (« BTSA ») a été informée que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à l'acquisition des 1064 locomotives par Transnet en 2014.

Le 4 février 2019, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En décembre 2019, BTSA a déposé une autre soumission accompagnée d'affidavits. En juin 2019, l'Unité d'enquête spéciale a demandé à BTSA de fournir de l'information et une explication sur les coûts de la relocalisation à Durban. Bien que la déclaration écrite envoyée auparavant à la Commission Zondo ne puisse être transmise à l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni l'information en sa possession relativement à la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société

dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives TRAXX de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible. Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Les retards pris par le CNMC pour rendre une décision finale sur cette affaire sont actuellement suspendus en raison de divers appels en cours (y compris celui de BEI) déposés relativement à différentes décisions rendues par le CNMC concernant l'implication du client public, l'ADIF, dans le dossier.

La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. Comme cette enquête préliminaire est encore à un stade précoce, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou quel serait le montant d'une amende éventuelle, si elle était tenue responsable.

Recours collectif

Le 15 février 2019, une requête pour autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation de recours collectif ont été déposées contre la Société à la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et messieurs Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») visant à réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des représentations d'allégations mensongères et trompeuses sur les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présentation en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante recours collectif de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu certains de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et le recours collectif requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les codéfendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et messieurs Bellemare et Di Bert contestent cette Requête. Selon le point de vue préliminaire de la Société à ce stade-ci, la possibilité que ces poursuites devant les tribunaux obligent la Société à engager un passif monétaire important semble faible.

24. TRANSACTION

Le 17 février 2020, la Société a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Aux termes de la transaction prévue, la Société et la Caisse vendraient leurs participations dans Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 8,2 milliards \$ (7,45 milliards €). Après déduction des éléments semblables à de la dette et des passifs transférés, y compris les passifs de retraite, et déduction faite de la trésorerie de Transport, le total du produit aux termes de la transaction prévue devrait s'élever à environ 6,4 milliards \$, sous réserve d'ajustements à la hausse pouvant atteindre jusqu'à 440 millions \$ et d'autres ajustements de clôture, d'indemnités, de l'atteinte d'un solde de trésorerie minimal chez Transport à la fin de 2020 et des fluctuations du cours de change euro/dollar américain. Après déduction de la situation des capitaux propres de la Caisse s'établissant entre 2,1 milliards \$ et 2,3 milliards \$, la Société recevrait un produit net de 4,2 milliards \$ à 4,5 milliards \$, dont 550 millions \$ sous la forme d'actions d'Alstom (selon un prix de souscription fixe de 47,50 € par action), assorties d'une convention de blocage de trois mois après la clôture. Si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 350 millions € (386 millions \$ au cours de change de 1,1034) fait par la Caisse dans les activités de Transport, voir la Note 19 - Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, n'est pas remboursé avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant non remboursé, cette augmentation sera affectée à la Caisse, et ce montant non remboursé sera ajouté au solde de trésorerie minimal que Transport est tenu d'atteindre à la fin de 2020.

Aux termes des dispositions de la loi française, Alstom et Bombardier ont engagé des procédures d'information et de consultation auprès des comités d'entreprise avant la signature des documents de transaction. Par conséquent, et selon la pratique habituelle en vigueur en France, Alstom, Bombardier et la Caisse ont conclu une entente de principe sur les principales modalités de la transaction et ont conclu le protocole d'entente avant l'annonce de la transaction proposée. Le protocole d'entente organise le processus d'information et de consultation engagé par Bombardier et Alstom auprès de leur comité d'entreprise respectif et contient les engagements exclusifs pris par les deux parties. Ce processus est en cours et devrait durer jusqu'à l'été 2020. Par la suite et sous réserve de l'avis des comités d'entreprise, les parties prévoieraient conclure la convention d'achat d'actions officielle.

La conclusion de cette transaction est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris, mais sans s'y limiter, l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et la réalisation des consultations des comités d'entreprise concernés susmentionnés.

25. RECLASSEMENT

Les chiffres comparatifs ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle adoptée pendant la période considérée pour les obligations locatives, ce qui a entraîné leur reclassement des autres passifs aux autres passifs financiers.