

# **BOMBARDIER INC.**

**ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES  
(Non audités)**

**Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020**

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2020

(Non audités)

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

<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	60
<b>Notes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	68
1. MODE DE PRÉSENTATION	68
2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	69
3. INFORMATION SECTORIELLE	73
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	77
5. AUTRES REVENUS	77
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	78
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	80
8. RÉSULTAT PAR ACTION	81
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	82
10. SOLDES DES CONTRATS	83
11. STOCKS	84
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	84
13. AUTRES ACTIFS	85
14. PROVISIONS	86
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	88
16. AUTRES PASSIFS	89
17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	89
18. CÉSSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE	90
19. CÉSSION D'ACTIVITÉS	90
20. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	91
21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	92
22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	93
23. FACILITÉS DE CRÉDIT	94
24. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	94
25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	98
26. TRANSACTION	102
27. RECLASSEMENT	103
28. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE	103

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited		
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec		
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
É.-U.	États-Unis		
IAS	Normes comptables internationales		
IASB	International Accounting Standards Board		
IFRS	Normes internationales d'information financière	R.-U.	Royaume-Uni
ECC	Écart de conversion cumulé	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
R et D	Recherche et développement	UAD	Unités d'actions différées
RAI	Résultat avant impôts sur le résultat	UAI	Unités d'actions incessibles
RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat	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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Revenus		<b>2 702 \$</b>	4 314 \$	<b>6 393 \$</b>	7 830 \$
Coût des ventes	11	<b>2 925</b>	3 818	<b>6 278</b>	6 878
<b>Marge brute</b>		<b>(223)</b>	496	<b>115</b>	952
Charges de vente et d'administration		<b>194</b>	263	<b>416</b>	531
R et D	4	<b>65</b>	69	<b>138</b>	117
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>(51)</b>	(23)	<b>(63)</b>	(40)
Autres revenus	5	<b>(4)</b>	(19)	<b>(9)</b>	(33)
Éléments spéciaux	6	<b>(453)</b>	(165)	<b>(549)</b>	(678)
<b>RAII</b>		<b>26</b>	371	<b>182</b>	1 055
Charges de financement	7	<b>231</b>	269	<b>557</b>	560
Revenus de financement	7	<b>(20)</b>	(22)	<b>(14)</b>	(102)
<b>RAI</b>		<b>(185)</b>	124	<b>(361)</b>	597
Impôts sur le résultat		<b>38</b>	160	<b>62</b>	394
<b>Résultat net</b>		<b>(223) \$</b>	(36) \$	<b>(423) \$</b>	203 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		<b>(298) \$</b>	(83) \$	<b>(556) \$</b>	112 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		<b>75</b>	47	<b>133</b>	91
		<b>(223) \$</b>	(36) \$	<b>(423) \$</b>	203 \$
<b>RPA (en dollars)</b>	8				
De base et dilué		<b>(0,13) \$</b>	(0,04) \$	<b>(0,24) \$</b>	0,04 \$

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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
<b>Résultat net</b>	<b>(223) \$</b>	<b>(36) \$</b>	<b>(423) \$</b>	<b>203 \$</b>
<b>AERG</b>				
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>				
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>				
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	2	(1)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	18	65	(89)	62
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	24	18	39	12
Impôts sur le résultat	(2)	(7)	30	(14)
	<b>43</b>	<b>76</b>	<b>(18)</b>	<b>59</b>
<b>Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG</b>				
Gain net non réalisé	8	3	9	7
<b>ECC</b>				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(14)	(67)	(116)	33
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>				
<b>Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG</b>				
Gain net non réalisé	11	—	1	3
<b>Avantages de retraite</b>				
Réévaluation des régimes à prestations définies	(1 027)	(229)	(433)	(693)
Impôts sur le résultat	64	(5)	41	34
	<b>(952)</b>	<b>(234)</b>	<b>(391)</b>	<b>(656)</b>
<b>Total des AERG</b>	<b>(915)</b>	<b>(222)</b>	<b>(516)</b>	<b>(557)</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>(1 138) \$</b>	<b>(258) \$</b>	<b>(939) \$</b>	<b>(354) \$</b>
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 264) \$	(327) \$	(1 090) \$	(434) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	126	69	151	80
	<b>(1 138) \$</b>	<b>(258) \$</b>	<b>(939) \$</b>	<b>(354) \$</b>

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	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019 <sup>(1)</sup>
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		1 674 \$	2 578 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 834	1 844	1 575
Actifs sur contrat	10	2 650	2 485	2 617
Stocks	11	4 893	4 599	4 402
Autres actifs financiers	12	284	195	210
Autres actifs	13	361	473	357
Actifs détenus en vue de la vente <sup>(2)</sup>	17	885	1 309	—
<b>Actifs courants</b>		<b>12 581</b>	<b>13 483</b>	<b>12 348</b>
Immobilisations corporelles		1 666	1 781	2 111
Outillage des programmes aéronautiques		4 582	4 616	4 519
Goodwill		1 923	1 936	1 948
Impôts sur le résultat différés		568	546	746
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		557	1 059	2 211
Autres actifs financiers	12	1 011	989	1 030
Autres actifs	13	590	562	599
<b>Actifs non courants</b>		<b>10 897</b>	<b>11 489</b>	<b>13 164</b>
		<b>23 478 \$</b>	<b>24 972 \$</b>	<b>25 512 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Emprunts <sup>(3)</sup>		564 \$	— \$	— \$
Fournisseurs et autres créditeurs		4 071	4 682	4 634
Provisions	14	962	1 060	1 390
Passifs sur contrat	10	5 222	5 739	4 262
Tranche courante de la dette à long terme		476	8	9
Autres passifs financiers <sup>(4)</sup>	15	570	617	701
Autres passifs <sup>(4)</sup>	16	1 280	1 441	1 499
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente <sup>(2)</sup>	17	1 380	1 768	—
<b>Passifs courants</b>		<b>14 525</b>	<b>15 315</b>	<b>12 495</b>
Provisions	14	293	311	1 110
Passifs sur contrat	10	1 430	1 417	1 933
Dette à long terme		8 857	9 325	9 052
Avantages de retraite		2 764	2 445	2 381
Autres passifs financiers <sup>(4)</sup>	15	1 522	1 605	2 032
Autres passifs <sup>(4)</sup>	16	613	465	523
<b>Passifs non courants</b>		<b>15 479</b>	<b>15 568</b>	<b>17 031</b>
		<b>30 004</b>	<b>30 883</b>	<b>29 526</b>
<b>Capitaux propres (déficit)</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(8 818)	(7 667)	(5 563)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		2 292	1 756	1 549
		<b>(6 526)</b>	<b>(5 911)</b>	<b>(4 014)</b>
		<b>23 478 \$</b>	<b>24 972 \$</b>	<b>25 512 \$</b>

Engagements et éventualités

25

<sup>(1)</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2019.

<sup>(2)</sup> Les actifs détenus en vue de la vente et les passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 comprenaient respectivement 476 millions \$ et 447 millions \$ liés à la vente du programme d'avions CRJ.

<sup>(3)</sup> Représentent les emprunts à court terme en vertu de la facilité de Transport.

<sup>(4)</sup> Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 27 – 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 sous-critique	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
<b>Au 31 mars 2020</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 649 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(8 376) \$</b>	<b>(2 204) \$</b>	<b>421 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(112) \$</b>	<b>(330) \$</b>	<b>(7 532) \$</b>	<b>2 167 \$</b>	<b>(5 365) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(298)	—	—	—	—	—	(298)	75	(223)
AERG	—	—	—	—	(963)	—	19	43	(65)	(966)	51	(915)
	—	—	—	(298)	(963)	—	19	43	(65)	(1 264)	126	(1 138)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	(15)	—	—	—	(15)	—	(15)
<b>Au 30 juin 2020</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 649 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(8 681) \$</b>	<b>(3 167) \$</b>	<b>406 \$</b>	<b>19 \$</b>	<b>(69) \$</b>	<b>(395) \$</b>	<b>(8 818) \$</b>	<b>2 292 \$</b>	<b>(6 526) \$</b>
<b>Au 31 mars 2019</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 624 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>(6 106) \$</b>	<b>(2 730) \$</b>	<b>192 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>(85) \$</b>	<b>(251) \$</b>	<b>(5 660) \$</b>	<b>1 560 \$</b>	<b>(4 100) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(83)	—	—	—	—	—	(83)	47	(36)
AERG	—	—	—	—	(234)	—	3	76	(89)	(244)	22	(222)
	—	—	—	(83)	(234)	—	3	76	(89)	(327)	69	(258)
Options exercées	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
<b>Au 30 juin 2019</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 625 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>(6 196) \$</b>	<b>(2 964) \$</b>	<b>205 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(9) \$</b>	<b>(340) \$</b>	<b>(5 980) \$</b>	<b>1 628 \$</b>	<b>(4 352) \$</b>

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

**BOMBARDIER INC.**
**ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

(Non audités)

Pour les semestres 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 ré-évaluation	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	—	—	—	(556)	—	—	—	—	—	(556)	133	(423)	
AERG	—	—	—	—	(392)	—	10	(18)	(134)	(534)	18	(516)	
	—	—	—	(556)	(392)	—	10	(18)	(134)	(1 090)	151	(939)	
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle <sup>(1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386	
Dividendes	—	—	—	(13)	—	—	—	—	—	(13)	—	(13)	
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—	
Annulation de bons de souscription <sup>(2)</sup>	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)	
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	(8)	—	—	—	(8)	—	(8)	
<b>Au 30 juin 2020</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 649 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(8 681) \$</b>	<b>(3 167) \$</b>	<b>406 \$</b>	<b>19 \$</b>	<b>(69) \$</b>	<b>(395) \$</b>	<b>(8 818) \$</b>	<b>2 292 \$</b>	<b>(6 526) \$</b>	
Au 1 <sup>er</sup> 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	—	—	—	112	—	—	—	—	—	112	91	203	
AERG	—	—	—	—	(659)	—	10	59	44	(546)	(11)	(557)	
	—	—	—	112	(659)	—	10	59	44	(434)	80	(354)	
Options exercées	—	2	—	—	—	(1)	—	—	—	1	—	1	
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)	
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30	
<b>Au 30 juin 2019</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 625 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>(6 196) \$</b>	<b>(2 964) \$</b>	<b>205 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(9) \$</b>	<b>(340) \$</b>	<b>(5 980) \$</b>	<b>1 628 \$</b>	<b>(4 352) \$</b>	

<sup>(1)</sup> La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco. Voir la Note 20 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> 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)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
<b>Activités opérationnelles</b>					
Résultat net		(223) \$	(36) \$	(423) \$	203 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement <sup>(1)</sup>		108	106	219	197
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	5,6	8	(4)	19	(4)
Impôts sur le résultat différés		(7)	105	28	309
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	5	1	(6)	1	(7)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	5,6	(496)	(219)	(615)	(739)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(51)	(23)	(63)	(40)
Charge (revenu) à base d'actions	21	(15)	14	(8)	30
Perte sur remboursement de dette à long terme	6,7	—	4	—	84
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		23	18	25	19
Variation nette des soldes hors caisse	22	(305)	(248)	(1 683)	(1 248)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>(957)</b>	<b>(289)</b>	<b>(2 500)</b>	<b>(1 196)</b>
<b>Activités d'investissement</b>					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(82)	(151)	(181)	(293)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		3	11	3	16
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC	18	—	(125)	(100)	(235)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	18,19	580	294	1 111	826
Autres		(6)	(15)	—	—
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>495</b>	<b>14</b>	<b>833</b>	<b>314</b>
<b>Activités de financement</b>					
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	—	—	1 956
Remboursement de dette à long terme		—	(176)	—	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme		138	204	551	488
Paiement d'obligations locatives <sup>(2)</sup>		(26)	(34)	(52)	(56)
Dividendes versés – actions privilégiées		(5)	(5)	(10)	(10)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	20	—	—	386	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(1)	(1)	(1)	(1)
Autres		(1)	(4)	(1)	1
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>105</b>	<b>(16)</b>	<b>873</b>	<b>616</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		12	(31)	(111)	36
<b>Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(345)</b>	<b>(322)</b>	<b>(905)</b>	<b>(230)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période<sup>(3)</sup></b>		<b>2 069</b>	<b>3 279</b>	<b>2 629</b>	<b>3 187</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période<sup>(3)</sup></b>		<b>1 724 \$</b>	<b>2 957 \$</b>	<b>1 724 \$</b>	<b>2 957 \$</b>
<b>Information supplémentaire</b>					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		243 \$	168 \$	372 \$	342 \$
Impôts sur le résultat		26 \$	49 \$	47 \$	69 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		2 \$	7 \$	14 \$	13 \$
Impôts sur le résultat		16 \$	2 \$	17 \$	2 \$

<sup>(1)</sup> Comprend 24 millions \$ et 50 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (26 millions \$ et 51 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

<sup>(2)</sup> 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 et le semestre clos le 30 juin 2020 ont totalisé 36 millions \$ et 73 millions \$ (51 millions \$ et 88 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

<sup>(3)</sup> 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 semestre clos le 30 juin 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 et le semestre clos le 30 juin 2020 a été autorisée par le conseil d'administration le 5 août 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		
	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Euro	1,1284	1,1234	1,1450
Dollar canadien	0,7323	0,7696	0,7337
Livre sterling	1,2327	1,3204	1,2800

  

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les semestres clos les	
	30 juin 2020	30 juin 2019	30 juin 2020	30 juin 2019
Euro	1,1001	1,1240	1,1013	1,1303
Dollar canadien	0,7213	0,7475	0,7332	0,7499
Livre sterling	1,2418	1,2863	1,2610	1,2930

## 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 lorsque des activités ont été considérablement réduites ou suspendues pendant plusieurs semaines. À compter des dernières semaines d'avril et au cours du mois de mai, les activités ont repris graduellement à l'échelle mondiale avec la mise en place de nouvelles mesures de sécurité.

#### 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 temporairement pendant la dernière semaine de mars 2020 et pendant plusieurs semaines au cours du deuxième trimestre 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.

Le 5 juin 2020, Bombardier Aviation a annoncé des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19. Les prévisions de livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 30 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier ajuste ses activités et ses effectifs pour s'assurer de sortir de la crise actuelle sur des bases solides. Par conséquent, Bombardier Aviation a pris la décision difficile de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés. La majorité de ces réductions ont une incidence sur les activités de fabrication au Canada et seront mises en place progressivement tout au long de 2020. Les activités de service à la clientèle de Bombardier à l'échelle mondiale se sont poursuivies en grande partie sans interruption au cours de la pandémie. Bombardier a comptabilisé une charge spéciale de 41 millions \$ au deuxième trimestre de 2020 pour cet ajustement d'effectifs.

#### 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 et pendant plusieurs semaines au cours du deuxième trimestre, 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.

## 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 garanties et des facilités de lettres de crédit, 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. Pour le semestre clos le 30 juin 2020, le RAII a été touché de façon défavorable par les coûts des perturbations liés à la pandémie de COVID-19, dans lesquels la Société a comptabilisé des subventions salariales dont l'incidence s'élevait à environ 70 millions \$.
- Au premier trimestre, l'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport. De plus, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul pour la période de quatre trimestres consécutifs de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- La Société a obtenu un engagement de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC visant l'octroi d'un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'un plus 1,0 milliard \$, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
  - Il est prévu que la facilité sera en place au troisième trimestre de 2020 et qu'elle fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où Bombardier réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité aura une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. Bombardier aura le droit de rembourser volontairement par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, la vente de Bombardier Transport donnera lieu à un remboursement obligatoire de 50 % du montant principal alors prélevé sur la Facilité. Le montant prélevé en vertu de la Facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et comptes débiteurs. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive de nature financière.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1<sup>er</sup> juin 2020.
- Des progrès ont été réalisés à l'égard de la vente de Transport à Alstom. Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle de la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.

- La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse comme prévu et devrait être conclue cet automne, ce qui améliorera la situation financière de la Société d'environ 500 millions \$.
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, laquelle est prévue être inférieure d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent du fait de la pandémie, ce qui reflète les interruptions extraordinaires du secteur et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- 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 30 juin 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 905 millions \$, dont 321 millions \$ étaient liés à Aviation et 584 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 22 – 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 1,7 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,3 milliard \$ (montant inutilisé de 738 millions \$ au 30 juin 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$, ainsi qu'au produit prévu qui sera versé à la clôture de la vente annoncée précédemment des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, 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, 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 la période close le 30 juin 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. Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, la Société a mis à jour des estimations de projet qui ont entraîné une charge de 435 millions \$ liée en grande partie à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à de nombreux projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. 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 et le semestre clos le 30 juin 2020.

**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 deuxième trimestre 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 semestre clos le 30 juin 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 semestre clos le 30 juin 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. 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. La méthodologie utilisée pour déterminer les taux d'actualisation était la même que celle utilisée au 31 décembre 2019.

Au 30 juin 2020, le taux d'actualisation pour les régimes canadiens était de 2,9 % par rapport à 4,2 % au 31 mars 2020 et 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 745 millions \$ au 30 juin 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 915 millions \$ au 30 juin 2020.

**Évaluation des actifs d'impôt différé** – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la Société a estimé 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.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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 différé 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 jusqu'à la cession des activités le 1<sup>er</sup> juin 2020 et le biturbopropulseur Q400 le 31 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 et la Note 19 – Cession d'activités 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 30 juin 2020				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
<b>Résultats opérationnels</b>				
Revenus externes	1 479 \$	1 223 \$	— \$	2 702 \$
Revenus intersectoriels	—	—	—	—
Total des revenus	1 479	1 223	—	2 702
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>				
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	(6)	(462)	15	(453)
<b>RAI</b>	(377) \$	442 \$	(39) \$	26
Charges de financement				231
Revenus de financement				(20)
<b>RAI</b>				(185)
Impôts sur le résultat				38
<b>Résultat net</b>				(223) \$
<b>Autres informations</b>				
R et D <sup>(2)</sup>	15 \$	50 \$	— \$	65 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(51) \$	1 \$	(1) \$	(51) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	21 \$	58 \$	— \$	79 \$
Amortissement	33 \$	75 \$	— \$	108 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(4)</sup>	— \$	8 \$	— \$	8 \$

  

Trimestre clos le 30 juin 2019				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
<b>Résultats opérationnels</b>				
Revenus externes	2 193 \$	2 120 \$	1 \$	4 314 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	2 194	2 120	—	4 314
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>				
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	111	151	(56)	206
<b>RAI</b>	87 \$	340 \$	(56) \$	371
Charges de financement				269
Revenus de financement				(22)
<b>RAI</b>				124
Impôts sur le résultat				160
<b>Résultat net</b>				(36) \$
<b>Autres informations</b>				
R et D <sup>(2)</sup>	30 \$	39 \$	— \$	69 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32) \$	(1) \$	10 \$	(23) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	36 \$	103 \$	1 \$	140 \$
Amortissement	35 \$	72 \$	(1) \$	106 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(4)</sup>	(4) \$	(1) \$	1 \$	(4) \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.

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

<sup>(3)</sup> D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

<sup>(4)</sup> Comprennent les charges de dépréciation d'actifs au titre de droits d'utilisation. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Semestre clos le 30 juin 2020				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
<b>Résultats opérationnels</b>				
Revenus externes	3 647 \$	2 746 \$	— \$	6 393 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	3 648	2 746	(1)	6 393
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>(332)</b>	<b>5</b>	<b>(40)</b>	<b>(367)</b>
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	(6)	(444)	(99)	(549)
<b>RAII</b>	<b>(326) \$</b>	<b>449 \$</b>	<b>59 \$</b>	<b>182</b>
Charges de financement				557
Revenus de financement				(14)
<b>RAI</b>				<b>(361)</b>
Impôts sur le résultat				62
<b>Résultat net</b>				<b>(423) \$</b>
<b>Autres informations</b>				
R et D <sup>(2)</sup>	38 \$	100 \$	— \$	138 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(61) \$	2 \$	(4) \$	(63) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	44 \$	134 \$	— \$	178 \$
Amortissement	67 \$	152 \$	— \$	219 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(4)</sup>	— \$	19 \$	— \$	19 \$

Semestre clos le 30 juin 2019				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
<b>Résultats opérationnels</b>				
Revenus externes	4 299 \$	3 530 \$	1 \$	7 830 \$
Revenus intersectoriels	2	—	(2)	—
Total des revenus	4 301	3 530	(1)	7 830
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>194</b>	<b>295</b>	<b>(112)</b>	<b>377</b>
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	24	(709)	7	(678)
<b>RAII</b>	<b>170 \$</b>	<b>1 004 \$</b>	<b>(119) \$</b>	<b>1 055</b>
Charges de financement				560
Revenus de financement				(102)
<b>RAI</b>				<b>597</b>
Impôts sur le résultat				394
<b>Résultat net</b>				<b>203 \$</b>
<b>Autres informations</b>				
R et D <sup>(2)</sup>	55 \$	62 \$	— \$	117 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(49) \$	1 \$	8 \$	(40) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	64 \$	211 \$	2 \$	277 \$
Amortissement	67 \$	130 \$	— \$	197 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(1)</sup>	(5) \$	(1) \$	2 \$	(4) \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.

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

<sup>(3)</sup> D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

<sup>(4)</sup> Comprennent les charges de dépréciation d'actifs au titre de 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, avant le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, se présentait comme suit :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	23 478 \$	24 972 \$	25 512 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 724	2 629	3 187
Impôts sur le résultat à recevoir <sup>(1)</sup>	69	90	49
Impôts sur le résultat différés	720	677	746
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>20 965</b>	<b>21 576</b>	<b>21 530</b>
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	30 004	30 883	29 526
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer <sup>(2)</sup>	155	150	138
Impôts sur le résultat à payer <sup>(3)</sup>	185	202	173
Dette à long terme	9 333	9 333	9 061
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>20 331 \$</b>	<b>21 198 \$</b>	<b>20 154 \$</b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
Transport	(140) \$	(385) \$	(440) \$
Aviation	1 255 \$	577 \$	835 \$
Siège social et Autres	(481) \$	186 \$	981 \$

<sup>(1)</sup> Inclus dans les autres actifs.

<sup>(2)</sup> Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

<sup>(3)</sup> Inclus dans les autres passifs.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
<b>Aviation</b>				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres <sup>(1)</sup>	769 \$	1 065 \$	1 618 \$	1 711 \$
Services <sup>(2)</sup>	229	318	502	641
Avions commerciaux <sup>(3)</sup>	73	516	294	757
Aérostructures et Services d'ingénierie	152	221	332	421
	1 223	2 120	2 746	3 530
<b>Transport</b>				
Matériel roulant et systèmes <sup>(4)</sup>	747	1 490	2 198	2 897
Services <sup>(5)</sup>	470	510	956	998
Signalisation <sup>(6)</sup>	262	194	494	406
	1 479	2 194	3 648	4 301
<b>Siège social et Autres</b>	—	—	(1)	(1)
	2 702 \$	4 314 \$	6 393 \$	7 830 \$

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

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Comprend la fabrication, les services et autres.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 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.

<sup>(6)</sup> 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Coûts de R et D	46 \$	117 \$	104 \$	215 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(29)	(80)	(60)	(149)
	17	37	44	66
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	48	32	94	51
	65 \$	69 \$	138 \$	117 \$

#### 5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(1)</sup>	(5) \$	(14) \$	(10) \$	(29) \$
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	1	(6)	1	(7)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(2)</sup>	—	—	—	4
Gain sur vente d'activités <sup>(2)</sup>	—	—	—	(4)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) <sup>(2)</sup>	—	—	—	1
Autres	—	1	—	2
	(4) \$	(19) \$	(9) \$	(33) \$

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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, l'incidence des cessions d'activités ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Gain sur cession d'activités – activités de la CRJ Series <sup>(1)</sup>	(496) \$	— \$	(496) \$	— \$
Gains sur la sortie de SCAC et des activités liées aux aérostructures connexes <sup>(2)</sup>	—	—	(119)	—
Charges de restructuration <sup>(3)</sup>	28	57	33	62
Coûts de transaction <sup>(4)</sup>	15	—	27	—
Coûts des perturbations <sup>(5)</sup>	—	—	10	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> <sup>(6)</sup>	—	(3)	(4)	(12)
Gain sur cession d'activités – activités de formation <sup>(7)</sup>	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – activités de la Q Series <sup>(8)</sup>	—	(219)	—	(219)
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(9)</sup>	—	4	—	84
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts <sup>(10)</sup>	—	—	—	7
Impôts sur le résultat	44	106	50	239
	<b>(409) \$</b>	<b>(55) \$</b>	<b>(499) \$</b>	<b>(355) \$</b>
<b>Présentés dans</b>				
Éléments spéciaux dans le RAI	(453) \$	(165) \$	(549) \$	(678) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	—	4	—	84
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	44	106	50	239
	<b>(409) \$</b>	<b>(55) \$</b>	<b>(499) \$</b>	<b>(355) \$</b>

1. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. 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.
3. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent des indemnités de départ de 35 millions \$ et 29 millions \$ principalement après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.  
Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentaient des indemnités de départ de 47 millions \$ et 58 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions \$ et 8 millions \$ comptabilisées antérieurement relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 10 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
4. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI.

5. 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. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 10 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. 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.
6. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de néant et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (3 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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.
7. 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 \$).
8. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
9. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
10. 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 semestre clos le 30 juin 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
<b>Charges de financement</b>				
Perte nette sur certains instruments financiers <sup>(1)</sup>	— \$	20 \$	66 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	16	15	33	33
Désactualisation d'autres passifs financiers	17	14	32	25
Désactualisation des avances	11	9	20	17
Variations des taux d'actualisation des provisions	—	9	20	12
Charge d'intérêt des obligations locatives	7	8	15	16
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	2	4	5	8
Désactualisation des provisions	1	3	4	8
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	4	—	84
Autres	13	20	32	44
	<b>67</b>	<b>106</b>	<b>227</b>	<b>247</b>
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	164	163	330	313
	<b>231 \$</b>	<b>269 \$</b>	<b>557 \$</b>	<b>560 \$</b>
<b>Revenus de financement</b>				
Gain net sur certains instruments financiers <sup>(1)</sup>	(15) \$	— \$	— \$	(62) \$
Autres	(3)	(6)	(10)	(11)
	<b>(18)</b>	<b>(6)</b>	<b>(10)</b>	<b>(73)</b>
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(9)	(2)	(19)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(5)	(2)	(6)
Revenu tiré des placements dans des titres	—	(2)	—	(4)
	<b>(2)</b>	<b>(16)</b>	<b>(4)</b>	<b>(29)</b>
	<b>(20) \$</b>	<b>(22) \$</b>	<b>(14) \$</b>	<b>(102) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	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.	(298) \$	(83) \$	(556) \$	112 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(13)	(14)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(305) \$	(90) \$	(569) \$	98 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 402 633	2 375 581	2 400 939	2 375 223
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des bons de souscription	—	—	—	60 615
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 402 633	2 375 581	2 400 939	2 435 838
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	(0,13) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	0,04 \$

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 respectivement 421 581 994 et 452 272 309 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 526 426 083 et 254 620 139 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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 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 <sup>(1)</sup>	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
<b>30 juin 2020</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 674 \$	— \$	1 674 \$	1 674 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 834	—	1 834	1 834
Autres actifs financiers	624	—	258	276	137	1 295	1 295
	<b>624 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>258 \$</b>	<b>3 784 \$</b>	<b>137 \$</b>	<b>4 803 \$</b>	<b>4 803 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Emprunts	— \$	— \$	s. o.	564 \$	— \$	564 \$	564 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	11	—	s. o.	4 060	—	4 071	4 071
Dettes à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	6 524
Autres passifs financiers	289	523	s. o.	1 100	180	2 092	1 979
	<b>300 \$</b>	<b>523 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>15 057 \$</b>	<b>180 \$</b>	<b>16 060 \$</b>	<b>13 138 \$</b>
<b>31 décembre 2019</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
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
	<b>723 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>4 523 \$</b>	<b>110 \$</b>	<b>5 606 \$</b>	<b>5 606 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 682 \$	— \$	4 682 \$	4 682 \$
Dettes à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	9 660
Autres passifs financiers	378	468	s. o.	1 219	157	2 222	2 239
	<b>378 \$</b>	<b>468 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>15 234 \$</b>	<b>157 \$</b>	<b>16 237 \$</b>	<b>16 581 \$</b>
<b>1er janvier 2019</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
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
	<b>846 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>230 \$</b>	<b>4 797 \$</b>	<b>129 \$</b>	<b>6 002 \$</b>	<b>5 999 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dettes à long terme	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	<b>597 \$</b>	<b>438 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>15 105 \$</b>	<b>288 \$</b>	<b>16 428 \$</b>	<b>16 405 \$</b>

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

s. o. : sans objet

## 10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	9 268 \$	9 930 \$	8 882 \$
Moins : avances et facturations progressives	(7 240)	(7 983)	(6 707)
	2 028	1 947	2 175
Contrats de service			
Coûts engagés et marges comptabilisées	727	674	506
Moins : avances et facturations progressives	(105)	(136)	(64)
	622	538	442
	2 650 \$	2 485 \$	2 617 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 745 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 038	2 286	2 124
Autres revenus différés	869	852	996
	6 652 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	5 222 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 430	1 417	1 933
	6 652 \$	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 343 millions € (386 millions \$) au 30 juin 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1<sup>er</sup> 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 :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Programmes aéronautiques	4 157 \$	3 990 \$	3 546 \$
Produits finis <sup>(1)</sup>	573	468	733
Autres	163	141	123
	<b>4 893 \$</b>	<b>4 599 \$</b>	<b>4 402 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 159 millions \$ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 30 juin 2020 (58 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2019).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 987 millions \$ et 2154 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 1589 millions \$ et 2565 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 19 millions \$ et 54 millions \$ et une reprise de moins-value de 2 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (une moins-value de respectivement 40 millions \$ et 68 millions \$ et une reprise de moins-value de 7 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

## 12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Créances à recevoir de SCAC <sup>(1)</sup>	332 \$	468 \$	385 \$
Placements dans des titres	258	250	230
Instruments financiers dérivés	166	287	168
Encaisse affectée	164	62	21
Placements dans des structures de financement <sup>(2)</sup>	151	—	173
Créances sur contrats à long terme	91	99	75
Solde de paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée <sup>(3)</sup>	54	—	—
Prêts liés à des avions <sup>(2)</sup>	30	2	26
Créance à recevoir de MHI <sup>(4)</sup>	15	—	—
Parts sans droit de vote de SCAC <sup>(5)</sup>	—	—	150
Autres	34	16	12
	<b>1 295 \$</b>	<b>1 184 \$</b>	<b>1 240 \$</b>
Dont la tranche courante	284 \$	195 \$	210 \$
Dont la tranche non courante	1 011	989	1 030
	<b>1 295 \$</b>	<b>1 184 \$</b>	<b>1 240 \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé une partie de ces autres actifs financiers et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 15 – Autres passifs financiers et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces actifs ont été présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

<sup>(3)</sup> Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

<sup>(4)</sup> Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux incitatifs à la location de 12 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 15 – Autres passifs financiers et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(5)</sup> Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

### 13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	238 \$	217 \$	195 \$
Taxe de vente et autres taxes	173	249	212
Charges payées d'avance	144	141	107
Avantages de retraite	122	193	200
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	88	105	131
Créance à recevoir de MHI <sup>(1)</sup>	85	—	—
Impôts sur le résultat à recevoir	69	90	49
Charges de financement différées	21	27	38
Autres	11	13	24
	<b>951 \$</b>	<b>1 035 \$</b>	<b>956 \$</b>
Dont la tranche courante	361 \$	473 \$	357 \$
Dont la tranche non courante	590	562	599
	<b>951 \$</b>	<b>1 035 \$</b>	<b>956 \$</b>

<sup>(1)</sup> Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle. Voir la Note 14 – Provisions et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

## 14. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2019 <sup>(2)</sup>	432 \$	90 \$	134 \$	1 008 \$	130 \$	1 794 \$
Additions	38	—	6 <sup>(3)</sup>	10	18	72
Utilisation	(28)	—	(27)	(97)	(5)	(157)
Reprises	(6)	(3)	(12) <sup>(3)</sup>	(202) <sup>(4)</sup>	(1)	(224)
Charge de désactualisation	1	1	—	1	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	17	—	20
Incidence des fluctuations de taux de change	(10)	—	(3)	(12)	(1)	(26)
Solde au 31 mars 2020 <sup>(2)</sup>	428 \$	90 \$	98 \$	725 \$	141 \$	1 482 \$
Additions	31	7	47 <sup>(3)</sup>	161	3	249
Utilisation	(33)	—	(26)	(14)	(1)	(74)
Reprises	(14)	(1)	(10) <sup>(3)</sup>	(1)	(1)	(27)
Charge de désactualisation	—	—	—	1	—	1
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente <sup>(5)</sup>	—	—	(30)	(308)	(23)	(361)
Cession du programme d'avions CRJ <sup>(6)</sup>	(8)	(12)	—	(4)	—	(24)
Incidence des fluctuations de taux de change	7	1	—	1	—	9
<b>Solde au 30 juin 2020</b>	<b>411 \$</b>	<b>85 \$ <sup>(7)</sup></b>	<b>79 \$</b>	<b>561 \$</b>	<b>119 \$</b>	<b>1 255 \$</b>
Dont la tranche courante	316 \$	6 \$	78 \$	471 \$	91 \$	962 \$
Dont la tranche non courante	95	79	1	90	28	293
	411 \$	85 \$	79 \$	561 \$	119 \$	1 255 \$

<sup>(1)</sup> Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

<sup>(4)</sup> 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.

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

<sup>(6)</sup> Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(7)</sup> Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société conserve ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 13 – Autres actifs et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	38	—	11 <sup>(2)</sup>	13 <sup>(3)</sup>	10	72
Utilisation	(48)	(96) <sup>(4)</sup>	(24)	(70)	—	(238)
Reprises	(25)	(11)	(1)	(16) <sup>(5)</sup>	(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 \$
Additions	22	—	61 <sup>(2)</sup>	18	20	121
Utilisation	(32)	(208) <sup>(4)</sup>	(59)	(115)	(45)	(459)
Reprises	(10)	(16)	(6)	(2) <sup>(5)</sup>	(9)	(43)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	1	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	7	—	9
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente <sup>(6)</sup>	(7)	(132)	—	(7)	(2)	(148)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	2	4	—	9
Solde au 30 juin 2019	453 \$	— \$	207 \$	976 \$	125 \$	1 761 \$
Dont la tranche courante	361 \$	— \$	159 \$	476 \$	88 \$	1 084 \$
Dont la tranche non courante	92	—	48	500	37	677
	453 \$	— \$	207 \$	976 \$	125 \$	1 761 \$

<sup>(1)</sup> Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.

<sup>(3)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

<sup>(6)</sup> Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

## 15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Avances gouvernementales remboursables <sup>(1)</sup>	475 \$	585 \$	759 \$
Instruments financiers dérivés	469	535	885
Obligations locatives <sup>(2)</sup>	445	487	609
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	291	378	172
Passifs liés aux actifs de RASPRO <sup>(3)</sup>	151	—	—
Coûts non récurrents des fournisseurs	95	112	136
Montant à payer à MHI <sup>(4)</sup>	28	—	—
Incitatifs à la location <sup>(5)</sup>	12	—	53
Autres	126	125	119
	<b>2 092 \$</b>	<b>2 222 \$</b>	<b>2 733 \$</b>
Dont la tranche courante	570 \$	617 \$	701 \$
Dont la tranche non courante	1 522	1 605	2 032
	<b>2 092 \$</b>	<b>2 222 \$</b>	<b>2 733 \$</b>

<sup>(1)</sup> Dont une tranche de 332 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (468 millions \$ au 31 décembre 2019 et 385 millions \$ au 1<sup>er</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 27 – Reclassement.

<sup>(3)</sup> La Société a conservé les actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) pour lequel la Société a transféré la participation au résultat net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(4)</sup> Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(5)</sup> Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société conserve une partie de ces incitatifs à la location et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces passifs ont été présentés à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

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 30 juin 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 :

	30 juin 2020
Moins de 1 an	— \$
De 1 an à 3 ans	15
Par la suite	571
	<b>586 \$</b>

## 16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019 <sup>(1)</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2019
Avantages du personnel	595 \$	532 \$	643 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	415	398	443
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	369	389	389
Impôts sur le résultat à payer	186	202	173
Autres taxes à payer	78	165	181
Autres	250	220	193
	<b>1 893 \$</b>	<b>1 906 \$</b>	<b>2 022 \$</b>
Dont la tranche courante	1 280 \$	1 441 \$	1 499 \$
Dont la tranche non courante	613	465	523
	<b>1 893 \$</b>	<b>1 906 \$</b>	<b>2 022 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 27 – Reclassement.

## 17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

### 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 cet automne, sous réserve 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 aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie	50 \$	51 \$
Autres actifs courants <sup>(1)</sup>	353	334
Actifs non courants <sup>(2)</sup>	482	448
<b>Total des actifs</b>	<b>885 \$</b>	<b>833 \$</b>
Passifs courants <sup>(3)(4)</sup>	379 \$	320 \$
Passifs non courants <sup>(4)</sup>	1 001	1 001
<b>Total des passifs</b>	<b>1 380 \$</b>	<b>1 321 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent principalement les stocks, les créances clients et autres débiteurs.

<sup>(2)</sup> Comprennent principalement les immobilisations corporelles.

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

<sup>(4)</sup> Comprennent principalement la provision pour contrats déficitaires, les passifs liés aux avantages de retraite s'élevant à 760 millions \$ et les avances gouvernementales remboursables s'élevant à 282 millions \$ au 30 juin 2020 (respectivement 414 millions \$ et 294 millions \$ au 31 décembre 2019).

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

## **18. CESSION 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. L'entente prévoyait 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 536 millions \$ au 30 juin 2020. Un gain de 119 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

## **19. CESSION D'ACTIVITÉS**

Le 1<sup>er</sup> juin 2020, la Société a confirmé la conclusion de la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI).

Dans le cadre de cette vente, MHI fait l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de marketing et de vente relatives aux avions CRJ Series, y compris les activités du réseau connexe de service et de soutien situées à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, et les centres de services situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les avions CRJ Series prévus au carnet de commandes pour le compte de MHI jusqu'au respect complet du calendrier du carnet de commandes actuel prévu d'ici la fin du premier trimestre de 2021.

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, notamment certains ajustements de clôture. Le produit net s'élevait à 575 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 496 millions \$ a été comptabilisé dans les Éléments spéciaux, voir la Note 6 – Éléments spéciaux (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt).

La Société a conservé certains passifs représentant des provisions de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle ainsi que des incitatifs à la location pour lesquels la Société a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. De plus, la Société a conservé certains actifs, principalement le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) pour lequel la Société a transféré la participation au résultat net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Aviation.

## **20. 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.

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, la Société a investi un montant en capital de 300 millions € (338 millions \$) indirectement dans BT Holdco en contrepartie de l'émission de nouvelles actions rachetables. Le rachat de ces nouvelles actions rachetables est au gré de BT Holdco et ces actions ont quasiment les mêmes modalités que les actions détenues par la Société émises précédemment. La Caisse n'a pas participé à cet investissement en capital.

Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport au 30 juin 2020 était de respectivement 65,35 % et 34,65 %.

## 21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 juin					
	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	86 789 726	984 496	—	87 396 331	1 101 849	—
Attribuées	—	—	2 282 609	35 858 474	—	—
Annulées	(2 045 652)	—	—	(2 452 317)	—	—
Solde à la fin de la période	84 744 074	984 496 <sup>(1)</sup>	2 282 609	120 802 488	1 101 849 <sup>(1)</sup>	—

  

	Semestres clos les 30 juin					
	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	95 207 904	1 101 849	—	88 243 098	1 101 849	—
Attribuées	—	—	2 282 609	37 275 637	—	—
Droit acquis	(5 044 471)	—	—	—	—	—
Exercées	—	(117 353)	—	—	—	—
Annulées	(5 419 359)	—	—	(4 716 247)	—	—
Solde à la fin de la période	84 744 074	984 496 <sup>(1)</sup>	2 282 609	120 802 488	1 101 849 <sup>(1)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 984 496 UAD étaient acquis au 30 juin 2020 (1 101 849 UAD au 30 juin 2019).

Le recouvrement de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 20 millions \$ et 19 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 (charge de rémunération de respectivement 9 millions \$ et 21 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019). Le recouvrement de rémunération est attribuable à la révision des hypothèses liées au rendement futur.

### 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
	Solde au début de la période	130 638 940	110 038 407	131 006 338
Attribuées	3 666 842	27 134 344	3 666 842	29 169 916
Exercées	—	(394 736)	—	(1 281 498)
Annulées	(158 554)	(1 685 069)	(525 952)	(4 340 762)
Échues	(31 833)	—	(31 833)	—
Solde à la fin de la période	134 115 395	135 092 946	134 115 395	135 092 946

Une charge de rémunération de respectivement 5 millions \$ et 11 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 5 millions \$ et 10 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

## 22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Créances clients et autres débiteurs	105 \$	(149) \$	17 \$	(143) \$
Stocks	171	(182)	(401)	(950)
Actifs sur contrat	(13)	(151)	(289)	(392)
Passifs sur contrat	(242)	391	(446)	657
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(117)	193	(94)	132
Autres actifs	277	(51)	183	(104)
Fournisseurs et autres créditeurs	(610)	133	(636)	306
Provisions	148	(364)	46	(589)
Passif lié aux avantages de retraite	(99)	28	3	17
Autres passifs	75	(96)	(66)	(182)
	<b>(305) \$</b>	<b>(248) \$</b>	<b>(1 683) \$</b>	<b>(1 248) \$</b>

### 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 518 millions € (585 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 juin 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1<sup>er</sup> janvier 2019). Des créances clients de respectivement 225 millions € (248 millions \$) et 550 millions € (606 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 520 millions € (584 millions \$) et 1039 millions € (1174 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 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 905 millions \$ (dont 321 millions \$ étaient liés à Aviation et 584 millions \$ à Transport) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 3,99 % au 30 juin 2020 (respectivement 856 millions \$ et 6,40 % au 31 décembre 2019 et respectivement 839 millions \$ et 3,83 % au 1<sup>er</sup> 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.

## 23. FACILITÉS DE CRÉDIT

Transport a obtenu d'autres modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications prévoient, notamment, des ajustements temporaires à certaines clauses financières restrictives au cours du troisième trimestre.

Le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport était de 750 millions €. Depuis juin 2020, le niveau minimum de liquidités varie maintenant entre 500 millions € (564 millions \$) et 750 millions € (846 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

Voir la Note 28 – Événement postérieur à la date de clôture pour plus de détails sur la nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 1 milliard \$.

## 24. 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 liés à des avions, placements dans des structures de financement, créance à recevoir de MHI, passifs liés aux actifs de RASPRO et montant à payer à MHI** – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou 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. En ce qui concerne la vente des activités du programme d'avions CRJ, les prêts liés à des avions sont régis par un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, tandis que pour les placements effectués dans

des structures de financement (RASPRO), la Société a transféré la participation au résultat net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Les passifs correspondants sont évalués selon le même modèle.

**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 des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés 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. En ce qui concerne à la vente des activités du programme d'avions CRJ, les incitatifs à la location sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI et l'actif correspondant est évalué selon le même modèle.

**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 liés à des 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 30 juin 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts liés à des avions <sup>(5)</sup>	28 \$	— \$	— \$	28 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	166	—	166	—
Placements dans des titres	258	35	223	—
Créance à recevoir de SCAC <sup>(2)</sup>	332	—	—	332
Créance à recevoir de MHI <sup>(3)</sup>	12	—	—	12
Créance sur contrat à long terme	72	—	72	—
Placements dans des structures de financement <sup>(4)</sup>	151	—	—	151
	<b>1 019 \$</b>	<b>35 \$</b>	<b>461 \$</b>	<b>523 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Fournisseurs et autres crédateurs	11 \$	— \$	— \$	11 \$
Incitatifs à la location <sup>(3)</sup>	12	—	—	12
Avance gouvernementale remboursable <sup>(2)</sup>	332	—	—	332
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	469	—	212	257
Passifs liés à RASPRO <sup>(4)</sup>	151	—	—	151
Montant à payer à MHI <sup>(5)</sup>	28	—	—	28
	<b>1 003 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>212 \$</b>	<b>791 \$</b>

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

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Cette créance à recevoir représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des incitatifs à la location.

<sup>(4)</sup> Les passifs liés à RASPRO comportent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement au transfert de la participation au résultat net liée aux placements dans des structures de financement.

<sup>(5)</sup> Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3, à l'exception des actifs et des passifs assortis d'un mécanisme de prêts adossés et de leurs actifs et passifs adossés correspondants, ont été comme suit pour les trimestres et les semestres indiqués :

	Fournisseurs et autres crédeurs	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2019	— \$	(325) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	—	68
Émissions	(9)	—
Règlements	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	6
Solde au 31 mars 2020	(9) \$	(251) \$
Émissions	(2)	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(6)
<b>Solde au 30 juin 2020</b>	<b>(11) \$</b>	<b>(257) \$</b>

	Prêts liés à des 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 <sup>er</sup> 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) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	2	10	8	(1)	(10)	10
Émissions	—	83	—	—	—	—
Règlements	—	—	(2)	4	—	42
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)	—
Solde au 30 juin 2019	27 \$	316 \$	187 \$	(48) \$	(329) \$	(146) \$
Reclassés comme des passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente <sup>(1)</sup>	(27)	—	(187)	48	—	—
Solde au 30 juin 2019	— \$	316 \$	— \$	— \$	(329) \$	(146) \$

<sup>(1)</sup> Représentent les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ.

### 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.

La valeur de l'option de conversion est déterminée par la valeur de la participation en instruments de capitaux propres de la Caisse dans Transport. Voir la Note 26 – Transaction.

## 25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2019
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle	107 \$	163 \$	695 \$
Crédit	657	734	1 034
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(100)	(128)	(473)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	664 \$	769 \$	1 256 \$
Engagements de reprise	895 \$	998 \$	1 165 \$
Obligations de rachat conditionnelles	68 \$	73 \$	100 \$
<b>Autres</b>			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$

<sup>(1)</sup>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 85 millions \$ au 30 juin 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. 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 12 millions \$ au 30 juin 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1<sup>er</sup> 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. En ce qui concerne la vente du programme d'avions CRJ, l'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI au 30 juin 2020.

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 291 millions \$ au 30 juin 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 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 30 juin 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.

Le 10 février 2020, l'avocat qui conseille Bombardier dans le cadre de la vérification réalisée par le Groupe de la Banque mondiale a reçu une lettre du ministère de la Justice des États-Unis dans laquelle on lui demandait de transmettre des documents et des renseignements relatifs au contrat d'ADY. Bombardier coopère avec le ministère de la Justice à cet égard et est en train de fournir les documents et les renseignements demandés.

L'examen interne de la Société sur les allégations relatives au projet d'ADY 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.

## 26. 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 minimal de trésorerie dans 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 \$ selon un cours de change de 1,1034) fait par la Caisse au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 et si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 300 millions € (338 millions \$) fait par la Société au cours du trimestre clos le 30 juin 2020 dans les activités de Transport, voir la Note 20 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, ne sont pas remboursés avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant net non remboursé, et l'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à condition que le total de ce montant non remboursé soit ajouté au solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020 et déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements des prix d'achat à la clôture.

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 être conclu durant l'été 2020. Par la suite et sous réserve de l'avis des comités d'entreprise, les parties devraient conclure la convention d'achat d'actions officielle.

Le 9 juillet 2020, la Société a confirmé son appui aux engagements d'Alstom relatifs à certaines préoccupations initiales de la Commission européenne concernant l'acquisition de sa division Transport par Alstom, y compris la cession de certains actifs détenus actuellement par Transport. Les engagements devant être présentés à la Commission européenne comportent notamment :

- un transfert de l'apport de Transport à la plateforme de train à très grande vitesse V300 *ZEFIRO*;
- la cession de la plateforme de train *TALENT 3* de Bombardier et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf, en Allemagne;
- la fourniture d'un accès à des tiers à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquées de Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS).

Les engagements proposés sont assujettis à l'approbation de la Commission européenne et toute cession sera faite dans le respect des procédures sociales requises et des consultations avec les organes appropriés de représentation des salariés.

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.

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.

## **27. 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.

## **28. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE**

La Société a obtenu un engagement auprès de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC visant l'octroi d'un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$, qui fournira les liquidités additionnelles requises pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de conclure les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.

Il est prévu que la facilité sera en place au troisième trimestre de 2020 et qu'elle fournira les liquidités additionnelles requises aux fins du fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Société au moment où Bombardier réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité aura une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. Bombardier aura le droit de rembourser volontairement par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, la vente de Bombardier Transport résultera en un remboursement obligatoire de 50 % du montant principal alors prélevé sur la Facilité. Le montant prélevé en vertu de la Facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et comptes débiteurs. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive de nature financière.