

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES
(Non audités)

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	61
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	69
1. MODE DE PRÉSENTATION	69
2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	70
3. INFORMATION SECTORIELLE	75
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	79
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	79
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	80
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	82
8. RÉSULTAT PAR ACTION	83
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	84
10. SOLDES DES CONTRATS	85
11. STOCKS	85
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	86
13. AUTRES ACTIFS	87
14. PROVISIONS	88
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	90
16. AUTRES PASSIFS	91
17. DETTE À LONG TERME	91
18. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	92
19. CESSIION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE	92
20. CESSIION D'ACTIVITÉS	93
21. ACTIVITÉS ABANDONNÉES	94
22. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	97
23. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	98
24. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	99
25. FACILITÉS DE CRÉDIT	100
26. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	100
27. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	104
28. RECLASSEMENT	108

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	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
IASB	International Accounting Standards Board	UAD	Unités d'actions différées
IFRS	Normes internationales d'information financière	UAI	Unités d'actions incessibles
ECC	Écart de conversion cumulé	UAR	Unités d'actions liées au rendement
R et D	Recherche et développement		
RAI	Résultat avant impôts sur le résultat		
RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat		

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2020	2019 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2020	2019 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus		1 405 \$	1 547 \$	4 150 \$	5 076 \$
Coût des ventes	11	1 237	1 327	3 723	4 338
Marge brute		168	220	427	738
Charges de vente et d'administration		97	136	303	431
R et D	4	76	29	176	91
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		—	13	(2)	22
Autres charges (revenus)	5	6	(7)	(4)	(38)
Éléments spéciaux	6	18	(6)	(525)	(708)
RAII		(29)	55	479	940
Charges de financement	7	234	246	844	766
Revenus de financement	7	(7)	(28)	(23)	(139)
RAI		(256)	(163)	(342)	313
Impôts sur le résultat		(232)	5	(187)	326
Résultat net lié aux activités poursuivies		(24) \$	(168) \$	(155) \$	(13) \$
Résultat net lié aux activités abandonnées	21	216	77	(76)	125
Résultat net		192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		111 \$	(139) \$	(445) \$	(27) \$
Participations ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾		81	48	214	139
		192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.					
Activités poursuivies		(24) \$	(168) \$	(155) \$	(13) \$
Activités abandonnées	21	135	29	(290)	(14)
		111 \$	(139) \$	(445) \$	(27) \$
RPA (en dollars)	8				
Activités poursuivies – de base et dilué		(0,01) \$	(0,07) \$	(0,07) \$	(0,01) \$
Activités abandonnées – de base et dilué	21	0,06 \$	0,01 \$	(0,12) \$	(0,01) \$
Total du RPA de base et dilué		0,05 \$	(0,06) \$	(0,19) \$	(0,02) \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées, voir la Note 21 – Activités abandonnées et la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.

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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Résultat net	192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidences des fluctuations de taux de change	(1)	(1)	1	(2)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	46	(72)	(43)	(10)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(7)	24	32	36
Impôts sur le résultat	(12)	10	18	(4)
	26	(39)	8	20
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(1)	1	8	8
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(32)	34	(148)	67
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net non réalisé	—	—	1	3
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	(125)	(330)	(558)	(1 023)
Impôts sur le résultat	8	46	49	80
	(117)	(284)	(508)	(940)
Total des AERG	(124)	(288)	(640)	(845)
Total du résultat global	68 \$	(379) \$	(871) \$	(733) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(99) \$	(365) \$	(1 189) \$	(799) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	167	(14)	318	66
	68 \$	(379) \$	(871) \$	(733) \$
Total du résultat global attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.				
Activités poursuivies	(119) \$	(326) \$	(623) \$	(560) \$
Activités abandonnées ⁽¹⁾	20	(39)	(566)	(239)
	(99) \$	(365) \$	(1 189) \$	(799) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

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 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		1 160 \$	2 578 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs		447	1 844	1 575
Actifs sur contrat	10	57	2 485	2 617
Stocks	11	4 648	4 599	4 402
Autres actifs financiers	12	191	195	210
Autres actifs	13	151	473	357
Actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	18,21	10 708	1 309	—
Actifs courants		17 362	13 483	12 348
Immobilisations corporelles		706	1 781	2 111
Outillage des programmes aéronautiques		4 535	4 616	4 519
Goodwill		—	1 936	1 948
Impôts sur le résultat différés		363	546	746
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		—	1 059	2 211
Autres actifs financiers	12	851	989	1 030
Autres actifs	13	292	562	599
Actifs non courants		6 747	11 489	13 164
		24 109 \$	24 972 \$	25 512 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		1 709	4 682	4 634
Provisions	14	132	1 060	1 390
Passifs sur contrat	10	2 607	5 739	4 262
Tranche courante de la dette à long terme	17	837	8	9
Autres passifs financiers ⁽³⁾	15	269	617	701
Autres passifs ⁽³⁾	16	430	1 441	1 499
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	18,21	10 587	1 768	—
Passifs courants		16 571	15 315	12 495
Provisions	14	252	311	1 110
Passifs sur contrat	10	1 279	1 417	1 933
Dette à long terme	17	9 203	9 325	9 052
Avantages de retraite		1 684	2 445	2 381
Autres passifs financiers ⁽³⁾	15	1 139	1 605	2 032
Autres passifs ⁽³⁾	16	429	465	523
Passifs non courants		13 986	15 568	17 031
		30 557	30 883	29 526
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(8 906)	(7 667)	(5 563)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		2 458	1 756	1 549
		(6 448)	(5 911)	(4 014)
		24 109 \$	24 972 \$	25 512 \$
Engagements et éventualités	27			

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

⁽²⁾ Les 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.

⁽³⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 28 – 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-critption	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 30 juin 2020	347 \$	2 643 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	412 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	111	—	—	—	—	—	111	81	192
AERG	—	—	—	—	(117)	—	(1)	26	(118)	(210)	86	(124)
	—	—	—	111	(117)	—	(1)	26	(118)	(99)	167	68
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	28	—	—	—	(28)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	17	—	—	—	17	—	17
Au 30 septembre 2020	347 \$	2 671 \$	73 \$	(8 576) \$	(3 284) \$	401 \$	18 \$	(43) \$	(513) \$	(8 906) \$	2 458 \$	(6 448) \$
Au 30 juin 2019	347 \$	2 598 \$	343 \$	(6 196) \$	(2 964) \$	232 \$	9 \$	(9) \$	(340) \$	(5 980) \$	1 628 \$	(4 352) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(139)	—	—	—	—	—	(139)	48	(91)
AERG	—	—	—	—	(284)	—	1	(39)	96	(226)	(62)	(288)
	—	—	—	(139)	(284)	—	1	(39)	96	(365)	(14)	(379)
Options exercées	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	33	—	—	—	(33)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 30 septembre 2019	347 \$	2 632 \$	343 \$	(6 335) \$	(3 248) \$	203 \$	10 \$	(48) \$	(244) \$	(6 340) \$	1 660 \$	(4 680) \$

⁽¹⁾ La Société et la Caisse ont investi un montant en capital de 150 millions € (164 millions \$) en fonction de leur quote-part respective d'instruments de capitaux propres au 26 septembre 2019.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2019	347 \$	2 634 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	199 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(445)	—	—	—	—	—	(445)	214	(231)
AERG	—	—	—	—	(509)	—	9	8	(252)	(744)	104	(640)
	—	—	—	(445)	(509)	—	9	8	(252)	(1 189)	318	(871)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes	—	—	—	(19)	—	—	—	—	—	(19)	—	(19)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	37	—	—	—	(37)	—	—	—	—	—	—
Annulation de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	9
Au 30 septembre 2020	347 \$	2 671 \$	73 \$	(8 576) \$	(3 284) \$	401 \$	18 \$	(43) \$	(513) \$	(8 906) \$	2 458 \$	(6 448) \$
Au 1 ^{er} janvier 2019	347 \$	2 596 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	203 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	139	112
AERG	—	—	—	—	(943)	—	11	20	140	(772)	(73)	(845)
	—	—	—	(27)	(943)	—	11	20	140	(799)	66	(733)
Options exercées	—	3	—	—	—	(1)	—	—	—	2	—	2
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	33	—	—	—	(33)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	34	—	—	—	34	—	34
Au 30 septembre 2019	347 \$	2 632 \$	343 \$	(6 335) \$	(3 248) \$	203 \$	10 \$	(48) \$	(244) \$	(6 340) \$	1 660 \$	(4 680) \$

⁽¹⁾ La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco. Voir la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.

⁽²⁾ Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus, voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

⁽³⁾ La Société et la Caisse ont investi un montant en capital de 150 millions € (164 millions \$) en fonction de leur quote-part respective d'instruments de capitaux propres au 26 septembre 2019.

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

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Notes	2020	2019	2020	2019
Activités opérationnelles					
Résultat net		192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement ⁽¹⁾		125	96	344	293
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles		6	—	25	(4)
Impôts sur le résultat différés		(210)	(23)	(182)	286
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles		(2)	—	(1)	(7)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités des entreprises associées	6	(4)	—	(619)	(739)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(29)	(7)	(92)	(47)
Charge à base d'actions		17	4	9	34
Perte sur remboursement de dette à long terme	6,7	—	—	—	84
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		2	1	27	20
Variation nette des soldes hors caisse	24	(741)	(537)	(2 424)	(1 785)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles⁽²⁾		(644)	(557)	(3 144)	(1 753)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(67)	(125)	(248)	(417)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		5	—	8	15
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC	19	—	(115)	(100)	(350)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités des entreprises associées	19,20	9	—	1 120	826
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées		—	(12)	—	(12)
Autres		9	(3)	9	(3)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement⁽²⁾		(44)	(255)	789	59
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	17	707	—	707	1 956
Remboursement de dette à long terme		—	—	—	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme		180	45	731	533
Paiement d'obligations locatives ⁽³⁾		(25)	(25)	(77)	(81)
Dividendes versés – actions privilégiées		(4)	(5)	(14)	(15)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	22	—	49	386	49
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(1)	(3)	(2)	(4)
Autres		—	2	(1)	3
Flux de trésorerie liés aux activités de financement⁽²⁾		857	63	1 730	679
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(23)	47	(134)	83
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		146	(702)	(759)	(932)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽⁴⁾		1 724	2 957	2 629	3 187
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽⁴⁾		1 870 \$	2 255 \$	1 870 \$	2 255 \$
Information supplémentaire					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		140 \$	129 \$	512 \$	471 \$
Impôts sur le résultat		28 \$	48 \$	75 \$	117 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		3 \$	8 \$	17 \$	21 \$
Impôts sur le résultat		— \$	6 \$	17 \$	8 \$

⁽¹⁾ Comprend 22 millions \$ et 72 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (27 millions \$ et 78 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

⁽²⁾ Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées.

⁽³⁾ 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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 ont totalisé 34 millions \$ et 107 millions \$ (39 millions \$ et 127 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

⁽⁴⁾ 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'actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 21 – Activités abandonnées 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 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. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails. À cet égard, l'information comparative pour les périodes précédentes présentée à l'état du résultat consolidé a été retraitée.

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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 a été autorisée par le conseil d'administration le 4 novembre 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 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Euro	1,1702	1,1234	1,1450
Dollar canadien	0,7475	0,7696	0,7337
Livre sterling	1,2865	1,3204	1,2800

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2020	30 septembre 2019	30 septembre 2020	30 septembre 2019
Euro	1,1690	1,1126	1,1239	1,1244
Dollar canadien	0,7509	0,7578	0,7391	0,7525
Livre sterling	1,2919	1,2343	1,2712	1,2734

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 ont été 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 52 millions \$ pour la période de neuf mois de 2020, dont une tranche de 10 millions \$ au troisième 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 de l'effectif et des dépenses non essentielles ainsi que 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, le RAIL 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 sur le RAIL s'élevait à 156 millions \$, dont une tranche de 66 millions \$ relative à Transport.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport au premier trimestre. 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 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^{er} juin 2020.
- 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.
- Au troisième trimestre, la Société a obtenu un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$ de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC, 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.
- Des progrès ont été réalisés à l'égard de la clôture de la vente de Transport à Alstom.
 - 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.
 - Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse, ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport à Alstom. La signature de l'entente de vente et d'achat fait suite à la réalisation des consultations obligatoires des comités d'entreprise. La clôture de la transaction devrait désormais avoir lieu au premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des derniers examens des organismes de réglementation et du respect des conditions de clôture habituelles.
 - Le 29 octobre 2020, Alstom a obtenu l'approbation des actionnaires d'Alstom lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires.

- Le 30 octobre 2020, la Société a clôturé la vente annoncée précédemment de ses activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.
- 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 septembre 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 861 millions \$, dont 220 millions \$ étaient liés à Aviation et 641 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 21 – Activités abandonnées et la Note 24 – 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 1,9 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,4 milliard \$ (montant inutilisé de 589 millions \$ au 30 septembre 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$ (montant inutilisé de 250 millions \$ au 30 septembre 2020), ainsi qu'à la contrepartie au comptant de 275 millions \$ provenant de la vente 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 trimestre 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 de la vente annoncée précédemment du secteur Transport à Alstom ainsi que 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 septembre 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 et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, la Société a mis à jour des estimations de projet qui ont entraîné une charge de respectivement 108 millions \$ et 566 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 au cours du deuxième trimestre de 2020. 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 la période de neuf mois clos le 30 septembre 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. Au troisième trimestre de 2020, la Société a procédé à une évaluation d'indicateurs de dépréciation et aucun indicateur n'a été trouvé. 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 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 septembre 2020, le taux d'actualisation pour les régimes canadiens était de 2,8 % par rapport à 2,9 % au 30 juin 2020, 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, à l'exception de Transport, de 702 millions \$ au 30 septembre 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, à l'exception de Transport, de 908 millions \$ au 30 septembre 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, le gain imposable prévu à la clôture des transactions, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 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^{er} 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 18 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 20 – 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. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails. Transport demeure un secteur isolable jusqu'à la clôture de la transaction de vente, la direction de la Société, y compris son principal décideur, poursuivant l'examen et la surveillance de ses résultats d'exploitation.

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 19 – 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 RAII et le RAII avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations se présentaient comme suit :

Trimestre clos le 30 septembre 2020						
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 120 \$	1 405 \$	— \$	3 525 \$	(2 120) \$	1 405 \$
Revenus intersectoriels	—	—	—	—	—	—
Total des revenus	2 120	1 405	—	3 525	(2 120)	1 405
RAII avant éléments spéciaux	62	19	(30)	51	(62)	(11)
Éléments spéciaux ⁽²⁾	18	10	8	36	(18)	18
RAII	44 \$	9 \$	(38) \$	15	(44)	(29)
Charges de financement ⁽³⁾				246	(16)	234
Revenus de financement ⁽³⁾				(245)	242	(7)
RAI				14	(270)	(256)
Impôts sur le résultat				(178)	(54)	(232)
Résultat lié aux activités poursuivies						(24) \$
Résultat lié aux activités abandonnées					(216) \$	216 \$
Résultat net				192 \$		192 \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	22 \$	76 \$	— \$	98 \$	(22) \$	76 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29) \$	— \$	— \$	(29) \$	29 \$	— \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	26 \$	36 \$	— \$	62 \$	(26) \$	36 \$
Amortissement	30 \$	95 \$	— \$	125 \$	(30) \$	95 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	— \$	2 \$	4 \$	6 \$	— \$	6 \$
Trimestre clos le 30 septembre 2019						
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total ⁽⁷⁾
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 175 \$	1 548 \$	(1) \$	3 722 \$	(2 175) \$	1 547 \$
Revenus intersectoriels	—	10	(10)	—	—	—
Total des revenus	2 175	1 558	(11)	3 722	(2 175)	1 547
RAII avant éléments spéciaux	110	93	(44)	159	(110)	49
Éléments spéciaux ⁽²⁾	22	(3)	(3)	16	(22)	(6)
RAII	88 \$	96 \$	(41) \$	143	(88)	55
Charges de financement ⁽³⁾				261	(19)	246
Revenus de financement ⁽³⁾				(28)	4	(28)
RAI				(90)	(73)	(163)
Impôts sur le résultat				1	4	5
Résultat lié aux activités poursuivies						(168) \$
Résultat lié aux activités abandonnées					(77) \$	77 \$
Résultat net				(91) \$		(91) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	21 \$	29 \$	— \$	50 \$	(21) \$	29 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(20) \$	1 \$	12 \$	(7) \$	20 \$	13 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	48 \$	87 \$	(10) \$	125 \$	(48) \$	77 \$
Amortissement	34 \$	61 \$	1 \$	96 \$	(34) \$	62 \$

⁽¹⁾Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾Les montants présentés comme total partiel peuvent ne pas correspondre à la somme des montants reclassés à titre d'activités abandonnées et au total, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement, et inversement, sont nécessaires.

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

⁽⁵⁾D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

⁽⁷⁾Retraité pour la vente de Transport. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Neuf mois clos le 30 septembre 2020

	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	5 767 \$	4 151 \$	— \$	9 918 \$	(5 767) \$	4 151 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—	(1)	(1)
Total des revenus	5 768	4 151	(1)	9 918	(5 768)	4 150
RAII avant éléments spéciaux	(270)	24	(70)	(316)	270	(46)
Éléments spéciaux ⁽²⁾	12	(434)	(91)	(513)	(12)	(525)
RAII	(282) \$	458 \$	21 \$	197	282	479
Charges de financement ⁽³⁾				737	(58)	844
Revenus de financement ⁽³⁾				(193)	335	(23)
RAI				(347)	5	(342)
Impôts sur le résultat				(116)	(71)	(187)
Résultat lié aux activités poursuivies						(155) \$
Résultat lié aux activités abandonnées					76 \$	(76) \$
Résultat net				(231) \$		(231) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	60 \$	176 \$	— \$	236 \$	(60) \$	176 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(90) \$	2 \$	(4) \$	(92) \$	90 \$	(2) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	70 \$	170 \$	— \$	240 \$	(70) \$	170 \$
Amortissement	97 \$	247 \$	— \$	344 \$	(97) \$	247 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	— \$	21 \$	4 \$	25 \$	— \$	25 \$

Neuf mois clos le 30 septembre 2019

	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total ⁽⁷⁾
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 474 \$	5 078 \$	— \$	11 552 \$	(6 474) \$	5 078 \$
Revenus intersectoriels	2	10	(12)	—	(2)	(2)
Total des revenus	6 476	5 088	(12)	11 552	(6 476)	5 076
RAII avant éléments spéciaux	304	388	(156)	536	(304)	232
Éléments spéciaux ⁽²⁾	46	(712)	4	(662)	(46)	(708)
RAII	258 \$	1 100 \$	(160) \$	1 198	(258)	940
Charges de financement ⁽³⁾				821	(71)	766
Revenus de financement ⁽³⁾				(130)	7	(139)
RAI				507	(194)	313
Impôts sur le résultat				395	(69)	326
Résultat lié aux activités poursuivies						(13) \$
Résultat lié aux activités abandonnées					(125) \$	125 \$
Résultat net				112 \$		112 \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	76 \$	91 \$	— \$	167 \$	(76) \$	91 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(69) \$	2 \$	20 \$	(47) \$	69 \$	22 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	112 \$	298 \$	(8) \$	402 \$	(112) \$	290 \$
Amortissement	101 \$	191 \$	1 \$	293 \$	(101) \$	192 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	(5) \$	(1) \$	2 \$	(4) \$	5 \$	1 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Les montants présentés comme total partiel peuvent ne pas correspondre à la somme des montants reclassés à titre d'activités abandonnées et au total, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement, et inversement, sont nécessaires.

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

⁽⁵⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

⁽⁷⁾ Retraité pour la vente de Transport. Voir la Note 21 – Activités abandonnées 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 aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actifs			
Total des actifs	24 109 \$	24 972 \$	25 512 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 870	2 629	3 187
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	60	90	49
Impôts sur le résultat différés	926	677	746
Actifs sectoriels	21 253 \$	21 576 \$	21 530 \$
Passifs			
Total des passifs	30 557 \$	30 883 \$	29 526 \$
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	212	150	138
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	191	202	173
Dette à long terme	10 040	9 333	9 061
Impôts sur le résultat différés	7	—	—
Passifs sectoriels	20 107 \$	21 198 \$	20 154 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport ⁽⁴⁾	23 \$	(385) \$	(440) \$
Aviation	1 639 \$	577 \$	835 \$
Siège social et Autres	(516) \$	186 \$	981 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁴⁾ Voir la Note 21 – Activités abandonnées.

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Aviation				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽¹⁾	991 \$	812 \$	2 609 \$	2 523 \$
Services ⁽²⁾	234	302	736	943
Avions commerciaux ⁽³⁾	12	239	306	996
Aérostructures et Services d'ingénierie	168	205	500	626
	1 405	1 558	4 151	5 088
Transport⁽⁴⁾				
Matériel roulant et systèmes ⁽⁵⁾	1 345	1 405	3 543	4 302
Services ⁽⁶⁾	525	555	1 481	1 553
Signalisation ⁽⁷⁾	250	215	744	621
	2 120	2 175	5 768	6 476
Siège social et Autres	—	(11)	(1)	(12)
Résultat lié aux activités poursuivies	1 405 \$	1 547 \$	4 150 \$	5 076 \$
Résultat lié aux activités abandonnées⁽⁴⁾	2 120 \$	2 175 \$	5 768 \$	6 476 \$
Total	3 525 \$	3 722 \$	9 918 \$	11 552 \$

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

⁽²⁾ Comprend les revenus tirés du réseau de soutien et de services, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ 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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Coûts de R et D	29 \$	62 \$	95 \$	222 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(20)	(55)	(80)	(204)
	9	7	15	18
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	67	22	161	73
	76 \$	29 \$	176 \$	91 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	5 \$	(6) \$	(5) \$	(35) \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(1)	—	(1)	(5)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	—	—	—	1
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽³⁾	—	1	—	1
Autres	2	(2)	2	—
	6 \$	(7) \$	(4) \$	(38) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Gain sur cession d'activités – activités liées aux avions CRJ Series ⁽²⁾	— \$	— \$	(496) \$	— \$
Gains sur la sortie de SCAC et des activités liées aux aérostructures connexes ⁽³⁾	(4)	—	(123)	—
Charges de restructuration ⁽⁴⁾	16	—	62	38
Coûts de transaction ⁽⁵⁾	9	—	36	—
Coûts des perturbations ⁽⁶⁾	—	—	3	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁷⁾	(3)	(3)	(7)	(15)
Gain sur cession d'activités – activités de formation ⁽⁸⁾	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – activités liées aux avions Q Series ⁽⁹⁾	—	—	—	(219)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁰⁾	—	—	—	84
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽¹¹⁾	—	(3)	—	4
Impôts sur le résultat ⁽¹²⁾	(224)	—	(180)	243
	(206) \$	(6) \$	(705) \$	(381) \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	18 \$	(6) \$	(525) \$	(708) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	—	84
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(224)	—	(180)	243
	(206) \$	(6) \$	(705) \$	(381) \$

1. Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.
2. 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 20 – Cession d'activités pour plus de détails.
3. 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 4 millions \$ et de 123 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos les 30 septembre 2020. Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
4. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de 10 millions \$ et 52 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 6 millions \$ et 25 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de néant et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 19 millions \$.
Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentaient des indemnités de départ de néant et de 26 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, à la suite de l'épuisement du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 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.
5. 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.

6. 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 3 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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.
7. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (3 millions \$ et 15 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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.
8. 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 \$).
9. 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).
10. 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.
11. 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 reprise de la provision sur contrats de 3 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, une provision additionnelle sur contrats de 4 millions \$.
12. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 249 millions \$ en lien avec le gain prévu sur la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence sans effet sur la trésorerie.

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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Charges de financement				
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	6 \$	— \$	163 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	14	14	39	39
Désactualisation d'autres passifs financiers	14	15	46	40
Désactualisation des avances	11	10	31	27
Variations des taux d'actualisation des provisions	—	13	20	25
Charge d'intérêt des obligations locatives	6	5	18	18
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	—	8	—	10
Désactualisation des provisions	3	5	7	13
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	—	—	—	84
Autres	2	14	12	35
	56	84	336	291
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	178	162	508	475
	234 \$	246 \$	844 \$	766 \$
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	— \$	(9) \$	— \$	(87) \$
Autres	(2)	(7)	(10)	(16)
	(2)	(16)	(10)	(103)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	—	(9)	(6)	(27)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	—	—	(2)	(2)
Revenu tiré des placements dans des titres	(5)	(3)	(5)	(7)
	(5)	(12)	(13)	(36)
	(7) \$	(28) \$	(23) \$	(139) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAI, d'UAD et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.				
Activités poursuivies	(24) \$	(168) \$	(155) \$	(13) \$
Activités abandonnées	135	29	(290)	(14)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)	—	(19)	(14)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	105 \$	(139) \$	(464) \$	(41) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 410 975	2 386 781	2 404 679	2 379 795
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAI, des UAD et des bons de souscription	212	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 411 187	2 386 781	2 404 679	2 379 795
RPA (en dollars)				
Activités poursuivies – de base et dilué	(0,01) \$	(0,07) \$	(0,07) \$	(0,01) \$
Activités abandonnées – de base et dilué	0,06	0,01	(0,12)	(0,01)
Total du RPA de base et dilué	0,05 \$	(0,06) \$	(0,19) \$	(0,02) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAI et 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 404 069 547 et 435 334 625 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (respectivement 517 503 098 et 522 485 664 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
30 septembre 2020							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 160 \$	— \$	1 160 \$	1 160 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	447	—	447	447
Autres actifs financiers	574	—	251	192	25	1 042	1 042
	574 \$	— \$	251 \$	1 799 \$	25 \$	2 649 \$	2 649 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	10 \$	— \$	s. o.	1 699 \$	— \$	1 709 \$	1 709 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	10 040	—	10 040	7 853
Autres passifs financiers	32	573	s. o.	778	25	1 408	1 364
	42 \$	573 \$	s. o.	12 517 \$	25 \$	13 157 \$	10 926 \$
31 décembre 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 578 \$	— \$	2 578 \$	2 578 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 844	—	1 844	1 844
Autres actifs financiers	723	—	250	101	110	1 184	1 184
	723 \$	— \$	250 \$	4 523 \$	110 \$	5 606 \$	5 606 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 682 \$	— \$	4 682 \$	4 682 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	9 660
Autres passifs financiers	378	468	s. o.	1 219	157	2 222	2 239
	378 \$	468 \$	s. o.	15 234 \$	157 \$	16 237 \$	16 581 \$
1^{er} janvier 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	597 \$	438 \$	s. o.	15 105 \$	288 \$	16 428 \$	16 405 \$

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

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	— \$	9 930 \$	8 882 \$
Moins : avances et facturations progressives	—	(7 983)	(6 707)
	—	1 947	2 175
Contrats de service			
Coûts engagés et marges comptabilisées	57	674	506
Moins : avances et facturations progressives	—	(136)	(64)
	57	538	442
	57 \$	2 485 \$	2 617 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 501 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	11	2 286	2 124
Autres revenus différés	374	852	996
	3 886 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	2 607 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 279	1 417	1 933
	3 886 \$	7 156 \$	6 195 \$

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Programmes aéronautiques	4 082 \$	3 990 \$	3 546 \$
Produits finis ⁽¹⁾	566	468	733
Autres	—	141	123
	4 648 \$	4 599 \$	4 402 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 112 millions \$ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 30 septembre 2020 (58 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1153 millions \$ et 3307 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (respectivement 1163 millions \$ et 3728 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 38 \$ et 92 millions \$ et une reprise de moins-value de 7 millions \$ et 9 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (une moins-value de respectivement 43 millions \$ et 111 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement néant et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Créances à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	377 \$	468 \$	385 \$
Placements dans des titres	251	250	230
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	154	—	173
Encaisse affectée	115	62	21
participation dans une entreprise associée ⁽³⁾	46	—	—
Prêts liés à des avions ⁽²⁾	31	2	26
Instruments financiers dérivés	25	287	168
Créance à recevoir de MHI ⁽⁴⁾	21	—	—
Créances sur contrats à long terme	—	99	75
Parts sans droit de vote de SCAC ⁽⁵⁾	—	—	150
Autres	22	16	12
	1 042 \$	1 184 \$	1 240 \$
Dont la tranche courante	191 \$	195 \$	210 \$
Dont la tranche non courante	851	989	1 030
	1 042 \$	1 184 \$	1 240 \$

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

⁽²⁾ 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 20 – 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.

⁽³⁾ Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace. Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽⁴⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location de 13 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 15 – Autres passifs financiers et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Charges payées d'avance	103 \$	141 \$	107 \$
Taxe de vente et autres taxes	89	249	212
Créance à recevoir de MHI ⁽¹⁾	79	—	—
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	76	105	131
Avantages de retraite	50	193	200
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	36	217	195
Impôts sur le résultat à recevoir	2	90	49
Charges de financement différées	—	27	38
Autres	8	13	24
	443 \$	1 035 \$	956 \$
Dont la tranche courante	151 \$	473 \$	357 \$
Dont la tranche non courante	292	562	599
	443 \$	1 035 \$	956 \$

⁽¹⁾ 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 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

14. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2019 ⁽²⁾	432 \$	90 \$	134 \$	1 008 \$	130 \$	1 794 \$
Additions	69	7	53 ⁽³⁾	171	21	321
Utilisation	(61)	—	(53)	(111)	(6)	(231)
Reprises	(20)	(4)	(22) ⁽³⁾	(203) ⁽⁴⁾	(2)	(251)
Charge de désactualisation	1	1	—	2	—	4
Cession du programme d'avions CRJ ⁽⁵⁾	(8)	(12)	—	(4)	—	(24)
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	17	—	20
Incidence des fluctuations de taux de change	(3)	1	(3)	(11)	(1)	(17)
Solde au 30 juin 2020 ⁽²⁾	411 \$	85 \$	109 \$	869 \$	142 \$	1 616 \$
Additions	34	—	33 ⁽³⁾	6	4	77
Utilisation	(34)	(5)	(27)	(59)	(1)	(126)
Reprises	(13)	(1)	(3) ⁽³⁾	(4) ⁽⁴⁾	(2)	(23)
Charge de désactualisation	—	—	—	3	—	3
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(274)	—	(110)	(731)	(76)	(1 191)
Incidence des fluctuations de taux de change	8	—	4	14	2	28
Solde au 30 septembre 2020	132 \$	79 \$ ⁽⁷⁾	6 \$	98 \$	69 \$	384 \$
Dont la tranche courante	42 \$	— \$	6 \$	17 \$	67 \$	132 \$
Dont la tranche non courante	90	79	—	81	2	252
	132 \$	79 \$	6 \$	98 \$	69 \$	384 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

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

⁽⁵⁾ Voir la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁷⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société garde ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 13 – Autres actifs et la Note 20 – 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 ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	60	—	72 ⁽²⁾	31 ⁽³⁾	30	193
Utilisation	(80)	(304) ⁽⁴⁾	(83)	(185)	(45)	(697)
Reprises	(35)	(27)	(7) ⁽²⁾	(18) ⁽⁵⁾	(15)	(102)
Charge de désactualisation	1	5	—	1	1	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	9	—	12
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	—	(1)	(1)	(1)	(5)
Solde au 30 juin 2019	460 \$	132 \$	207 \$	983 \$	127 \$	1 909 \$
Additions	51	—	32 ⁽²⁾	3	3	89
Utilisation	(43)	(35) ⁽⁴⁾	(60)	(86)	(3)	(227)
Reprises	(18)	(2)	(5) ⁽²⁾	(8) ^{(3) (5)}	(6)	(39)
Charge de désactualisation	—	—	—	4	1	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	1	—	12	—	13
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	(7)	(96)	—	(5)	—	(108)
Incidence des fluctuations de taux de change	(11)	—	(4)	(5)	—	(20)
Solde au 30 septembre 2019	432 \$	— \$	170 \$	898 \$	122 \$	1 622 \$
Dont la tranche courante	350 \$	— \$	124 \$	414 \$	86 \$	974 \$
Dont la tranche non courante	82	—	46	484	36	648
	432 \$	— \$	170 \$	898 \$	122 \$	1 622 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽⁴⁾ 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.

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances gouvernementales remboursables ⁽¹⁾	531 \$	585 \$	759 \$
Obligations locatives ⁽²⁾	222	487	609
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	219	378	172
Passifs liés aux actifs de RASPRO ⁽³⁾	153	—	—
Coûts non récurrents des fournisseurs	89	112	136
Instruments financiers dérivés	57	535	885
Montant à payer à MHI ⁽⁴⁾	30	—	—
Avantages incitatifs à la location ⁽⁵⁾	13	—	53
Autres	94	125	119
	1 408 \$	2 222 \$	2 733 \$
Dont la tranche courante	269	617	701
Dont la tranche non courante	1 139	1 605	2 032
	1 408 \$	2 222 \$	2 733 \$

⁽¹⁾ Dont une tranche de 377 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (468 millions \$ au 31 décembre 2019 et 385 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Voir la Note 12 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir de SCAC. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

⁽²⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 28 – Reclassement.

⁽³⁾ 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 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁴⁾ 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 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société conserve une partie de ces avantages incitatifs à la location et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 20 – 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 septembre 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 septembre 2020
Moins de 1 an	— \$
De 1 an à 3 ans	10
Par la suite	576
	586 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dont une tranche de néant est liée à Transport.

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	360 \$	389 \$	389 \$
Avantages du personnel	242	532	643
Impôts sur le résultat à payer	28	202	173
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	—	398	443
Autres taxes à payer	—	165	181
Autres	229	220	193
	859 \$	1 906 \$	2 022 \$
Dont la tranche courante	430 \$	1 441 \$	1 499 \$
Dont la tranche non courante	429	465	523
	859 \$	1 906 \$	2 022 \$

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 28 – Reclassement.

17. DETTE À LONG TERME

Le 19 août 2020, la Société a clôturé l'emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans de 1,0 milliard \$ (la « facilité ») avec HPS Investment Partners, LLC, agissant à titre d'agent administratif, d'agent de garantie et de prêteur principal pour un groupe qui incluait des fonds d'investissement et des comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC et Apollo Capital Management, L.P., ou leurs sociétés affiliées respectives, et des fonds d'initiatives spéciales et de prêts directs gérés par Ares Management LLC.

La facilité fournit les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où celle-ci réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité a une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. La Société aura le droit de rembourser par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, la réalisation de la vente de Transport obligera la Société à faire une offre de remboursement de 50 % du montant en capital alors emprunté sur la facilité. Le remboursement par anticipation du montant emprunté sur la facilité est assujéti à une indemnité de remboursement par anticipation qui diminue après la première année.

Le montant emprunté 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 débiteurs connexes. La facilité n'est assujéti à aucune clause restrictive financière. Un montant de 750 millions \$ était à payer au 30 septembre 2020, dont une tranche de 375 millions \$ est présentée à titre de passifs courants.

Les options de remboursement par anticipation de la Société constituent des dérivés qui ne sont pas étroitement liés à la facilité; elles ont été divisées et comptabilisées à la juste valeur au moment de la comptabilisation initiale et à la juste valeur par le biais du résultat net par la suite.

18. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Transport

Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les actifs et les passifs détenus en vue de la vente liés à Transport.

Secteur d'activité Aérostructures

Le 31 octobre 2019, la Société et Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) ont conclu une entente définitive. Le 26 octobre 2020, la Société et Spirit ont signé une entente définitive modifiée. Aux termes de l'entente modifiée, 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 de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'aérostructures à Dallas, aux É.-U., moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$, la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite d'une valeur de 824 millions \$, ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société. 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 clôture de la transaction a eu lieu le 30 octobre 2020.

Actifs détenus en vue de la vente

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

	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie	38 \$	51 \$
Actifs courants ⁽¹⁾	368	334
Actifs non courants ⁽²⁾	497	448
Total des actifs	903 \$	833 \$
Passifs courants ⁽³⁾	338 \$	320 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	1 081	1 001
Total des passifs	1 419 \$	1 321 \$

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

⁽²⁾ Comprennent principalement les immobilisations corporelles et les impôts sur le résultat différés.

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

⁽⁴⁾ Comprennent principalement la provision pour contrats déficitaires, les passifs liés aux avantages de retraite s'élevant à 524 millions \$ et les avances gouvernementales remboursables s'élevant à 300 millions \$ au 30 septembre 2020 (respectivement 414 millions \$ et 294 millions \$ au 31 décembre 2019).

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

19. CESSIION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

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

La Société recevra 591 millions \$, après ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture, et est libérée de sa future exigence de capital de financement au profit d'Airbus Canada. 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 cumulatif tiré de la vente s'est élevé à 545 millions \$ au 30 septembre 2020. Des gains de respectivement 4 millions \$ et 123 millions \$ ont été comptabilisés dans les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

20. CESSIION D'ACTIVITÉS

Le 1^{er} 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 a 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, comprenant notamment certains ajustements de clôture. Le produit net s'élevait à 575 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 496 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 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 avantages 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.

21. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

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. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport au moyen de la vente de la totalité du capital social de BT Holdco (l'« EVA ») sur la base d'une valeur d'entreprise de 8,4 milliards \$ (7,15 milliards €), ce qui reflète une réduction de prix de 350 millions \$ (300 millions €) sur le prix annoncé dans le protocole d'entente antérieur.

D'après la performance opérationnelle actuelle de Transport et les conditions du marché, le total du produit, déduction faite des éléments semblables à de la dette, des passifs transférés et d'ajustements de clôture estimés, devrait s'élever à 6,2 milliards \$, selon l'extrémité inférieure de la fourchette convenue aux termes de l'EVA. Après déduction des capitaux propres de la Caisse s'établissant à 2,2 milliards \$, Bombardier s'attend à recevoir un produit net d'environ 4,0 milliards \$. Ce montant inclut 585 millions \$ (500 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 supplémentaire en capitaux propres 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 supplémentaire en capitaux propres de 400 millions € (456 millions \$) fait par la Société dans les activités de Transport au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, voir la Note 22 – 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 non remboursé de ces investissements en capitaux propres, à condition que le total de ce montant non remboursé soit déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements du prix d'achat à la clôture et du solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020. L'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à l'exception d'un montant de 100 millions € (117 millions \$) qui serait affecté à la Société avec le solde de l'augmentation découlant du montant non remboursé de ces investissements en capitaux propres.

La transaction a reçu les approbations des organismes de réglementation de plusieurs pays, y compris celle de la Commission européenne qui, le 31 juillet 2020, a approuvé la transaction sous réserve des engagements proposés suivants :

- un transfert de l'apport de Bombardier Transport au train à très grande vitesse V300 *ZEFIRO* et une offre de licence à Hitachi pour la propriété intellectuelle du train codéveloppé par Hitachi et Bombardier Transport pour une utilisation dans les futurs appels d'offres portant sur des trains à très haute vitesse au R.-U.;
- les cessions du Coradia Polyvalent d'Alstom et du site de production de Reichshoffen en France;
- la cession de la plateforme *TALENT 3* de Bombardier et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf, en Allemagne; et
- la fourniture d'un accès à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquées de Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS) de Bombardier.

Ces cessions seront faites dans le respect des procédures sociales en vigueur et des consultations avec les organes de représentation des salariés.

Lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'Alstom ayant eu lieu le 29 octobre 2020, les actionnaires d'Alstom ont approuvé les résolutions nécessaires à la mise en œuvre des transactions prévues aux termes de l'EVA, y compris celles relatives à l'émission d'actions d'Alstom aux filiales applicables de la Société et de la Caisse.

Avec l'obtention des approbations des organismes de réglementation de plusieurs pays, la clôture de la transaction devrait avoir lieu au premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des derniers examens des organismes de réglementation et de la satisfaction des conditions de clôture habituelles.

Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et passifs connexes sont détenus en vue de la vente. Les résultats de Transport sont présentés ci-après :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Revenus	2 120 \$	2 175 \$	5 768 \$	6 476 \$
Coût des ventes	1 959	1 955	5 751	5 822
Marge brute	161	220	17	654
Charges de vente et d'administration	107	111	317	347
R et D	22	21	60	76
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29)	(20)	(90)	(69)
Autres revenus	(1)	(2)	—	(4)
Éléments spéciaux	18	22	12	46
RAII	44	88	(282)	258
Charges de financement ⁽¹⁾	16	19	58	71
Revenus de financement ⁽¹⁾	(242)	(4)	(335)	(7)
RAI	270	73	(5)	194
Impôts sur le résultat	54	(4)	71	69
Résultat net des activités abandonnées	216 \$	77 \$	(76) \$	125 \$
RPA lié aux activités abandonnées (en dollars)				
De base et dilué ⁽²⁾	0,06 \$	0,01 \$	(0,12) \$	(0,01) \$

⁽¹⁾ Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, comprend la désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite de respectivement 4 millions \$ et 11 millions \$ (4 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019), et le gain net sur certains instruments financiers de 242 millions \$ et 333 millions \$ (perte nette de néant et de 16 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

⁽²⁾ Pour le nombre total d'actions ordinaires utilisées pour calculer le RPA de base et dilué lié aux activités abandonnées, voir la Note 8 – Résultat par action.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration (reprises) ⁽¹⁾	18 \$	22 \$	6 \$	46 \$
Coûts des perturbations ⁽²⁾	—	—	6	—
Impôts sur le résultat	—	(2)	6	(6)
	18 \$	20 \$	18 \$	40 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	18 \$	22 \$	12 \$	46 \$
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	—	(2)	6	(6)
	18 \$	20 \$	18 \$	40 \$

1. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de 18 millions \$ et 6 millions \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentaient des indemnités de départ de 27 millions \$ et 59 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions \$ et 5 millions \$, et la reprise de charges de dépréciation de néant et de 8 millions \$ comptabilisées antérieurement relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment.
2. 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 6 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels de Transport, étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

Actifs détenus en vue de la vente

Les principales catégories d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente se présentaient comme suit au :

	30 septembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie	672 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 243
Actifs sur contrat ⁽¹⁾	2 992
Immobilisations corporelles	962
Goodwill	1 986
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	606
Impôts sur le résultat différés	392
Autres actifs ⁽²⁾	952
Total des actifs	9 805 \$
Emprunts	761 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	2 409
Passifs sur contrat	2 597
Provisions	846
Avantages de retraite	1 160
Autres passifs ⁽³⁾	1 395
Total des passifs	9 168 \$

⁽¹⁾ Comprennent des avances et facturations progressives de 7679 millions \$.

⁽²⁾ Comprennent principalement des stocks, des créances sur contrats à long terme, des instruments financiers dérivés et des actifs au titre des avantages de retraite de 44 millions \$.

⁽³⁾ Comprennent principalement des avantages du personnel, des frais courus relatifs aux contrats à long terme, des obligations locatives et des instruments financiers dérivés.

Le cumul des AERG était comme suit au :

	30 septembre 2020
ECC	(546) \$
Couvertures de flux de trésorerie	
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(14)
Impôts sur le résultat	(10)
	(24)
Avantages de retraite	
Réévaluation des avantages de retraite	(975)
Impôts sur le résultat	130
	(845)
Cumul des AERG	(1 415) \$

Les flux de trésorerie nets étaient comme suit aux :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(25) \$	(164) \$	(1 116) \$	(1 010) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(26)	(48)	(70)	(95)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	169	79	1 079	544
Rentrée (sortie) de trésorerie nette	118 \$	(133) \$	(107) \$	(561) \$

Renseignements supplémentaires

Contrats à long terme

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 289 millions € (338 millions \$) au 30 septembre 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport dispose de facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 504 millions € (590 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 septembre 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Des créances clients de respectivement 257 millions € (302 millions \$) et 807 millions € (908 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (respectivement 613 millions € (683 millions \$) et 1652 millions € (1857 millions \$) au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

Fournisseurs et autres crédateurs

Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 150 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 548 millions € (641 millions \$) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,93 % au 30 septembre 2020 (respectivement 488 millions € (548 millions \$) et 2,50 % au 31 décembre 2019 et respectivement 474 millions € (543 millions \$) et 2,41 % au 1^{er} janvier 2019). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais de règlement d'origine pour les crédateurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

22. 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.

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2020, la Société a investi un montant en capital de 100 millions € (118 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 auparavant par la Société émises. 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 septembre 2020 était de respectivement 65,88 % et 34,12 %.

Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Voir la Note 21 – Activités abandonnées.

23. 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 septembre			
			2020		2019	
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	84 744 074	984 496	2 282 609	120 802 488	1 101 849	—
Attribuées	—	—	—	3 789 770	—	—
Droit acquis	(15 097 795)	—	—	—	—	—
Exercées	—	—	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(17 813 227)	—	—	(4 015 381)	—	—
Solde à la fin de la période	51 833 052	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609	97 803 753	1 101 849 ⁽¹⁾	—

			Neuf mois clos les 30 septembre			
			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	41 065 407	—	—
Droit acquis	(20 142 266)	—	—	—	—	—
Exercées	—	(117 353)	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(23 232 586)	—	—	(8 731 628)	—	—
Solde à la fin de la période	51 833 052	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609	97 803 753	1 101 849 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 984 496 UAD étaient acquis au 30 septembre 2020 (1 101 849 UAD au 30 septembre 2019).

La charge (le recouvrement) de rémunération, à l'exclusion de Transport, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement une charge de 7 millions \$ et un recouvrement de 6 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (charge de rémunération de respectivement néant et 14 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	134 115 395	135 092 946	131 006 338	111 545 290
Attribuées	—	1 842 216	3 666 842	31 012 132
Exercées	—	(381 667)	—	(1 663 165)
Annulées	(2 488 119)	(276 415)	(3 014 071)	(4 617 177)
Échues	(762 468)	(1 898 148)	(794 301)	(1 898 148)
Solde à la fin de la période	130 864 808	134 378 932	130 864 808	134 378 932

Une charge de rémunération de respectivement 3 millions \$ et 12 millions \$, à l'exclusion de Transport, a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 5 millions \$ et 13 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

24. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020 ⁽¹⁾	2019 ⁽¹⁾	2020 ⁽¹⁾	2019 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	176 \$	(216) \$	193 \$	(359) \$
Stocks	71	(394)	(330)	(1 344)
Actifs sur contrat	(338)	137	(627)	(255)
Passifs sur contrat	(231)	283	(677)	940
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(319)	(12)	(413)	120
Autres actifs	23	111	206	7
Fournisseurs et autres créditeurs	(54)	(181)	(690)	125
Provisions	(68)	(157)	(22)	(746)
Passif lié aux avantages de retraite	4	(41)	7	(24)
Autres passifs	(5)	(67)	(71)	(249)
	(741) \$	(537) \$	(2 424) \$	(1 785) \$

⁽¹⁾ Comprend la variation nette des soldes hors caisse liés à Transport.

Fournisseurs et autres créditeurs

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pour Aviation 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 220 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 7,48 % au 30 septembre 2020 (respectivement 308 millions \$ et 6,70 % au 31 décembre 2019 et respectivement 279 millions \$ et 6,84 % au 1^{er} janvier 2019). Le montant des créditeurs dont les délais de règlement sont prorogés peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins, et les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais de règlement 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.

Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les délais de règlement de Transport.

25. FACILITÉS DE CRÉDIT

Transport a obtenu des 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 € (585 millions \$) et 750 millions € (878 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.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019.

Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur la vente du secteur Transport.

26. 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.

Avantages 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 avantages 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 la vente des activités du programme d'avions CRJ, les avantages 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 valeur actualisée de la différence entre la quote-part de la Caisse du produit tiré de la vente de Transport à Alstom et la valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle de la Caisse dans Transport. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur la vente 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 septembre 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts liés à des avions ⁽⁵⁾	30 \$	— \$	— \$	30 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	25	—	25	—
Placements dans des titres	251	36	215	—
Créance à recevoir de SCAC ⁽²⁾	377	—	—	377
Créance à recevoir de MHI ⁽³⁾	13	—	—	13
Placements dans des structures de financement ⁽⁴⁾	154	—	—	154
	850 \$	36 \$	240 \$	574 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	10 \$	— \$	— \$	10 \$
Avantages incitatifs à la location ⁽³⁾	13	—	—	13
Avance gouvernementale remboursable ⁽²⁾	377	—	—	377
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	57	—	57	—
Passifs liés à RASPRO ⁽⁴⁾	153	—	—	153
Montant à payer à MHI ⁽⁵⁾	30	—	—	30
	640 \$	— \$	57 \$	583 \$

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

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

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

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ 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 périodes de neuf mois indiqués :

	Fournisseurs et autres crédoeurs	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2019	— \$	(325) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	—	68
Émissions	(11)	—
Solde au 30 juin 2020	(11)	(257)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	—	242
Ventes	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(1)
Solde au 30 septembre 2020	(10)	(16)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	16
Solde au 30 septembre 2020	(10) \$	— \$

⁽¹⁾ Représentent les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de Transport.

	Prêts liés à des avions	Parts sans droit de vote de SCAC	Placements dans des structures de financement	Avantages incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	(314) \$	(235) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	3	10	15	(3)	(18)	10
Émissions	—	156	—	—	—	—
Règlements	—	—	(1)	8	—	79
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	3	—
Solde au 30 juin 2019	27 \$	316 \$	187 \$	(48) \$	(329) \$	(146) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	—	3	8	—	—	2
Émissions	—	78	—	—	—	—
Règlements	—	—	—	4	—	37
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	12	—
Solde au 30 septembre 2019	27 \$	397 \$	195 \$	(44) \$	(317) \$	(107) \$
Reclassés comme des passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(27)	—	(195)	44	—	—
Solde au 30 septembre 2019	— \$	397 \$	— \$	— \$	(317) \$	(107) \$

⁽¹⁾ 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 21 – Activités abandonnées.

27. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	102 \$	163 \$	695 \$
Crédit	631	734	1 034
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(94)	(128)	(473)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	639 \$	769 \$	1 256 \$
Engagements de reprise	765 \$	998 \$	1 165 \$
Obligations de rachat conditionnelles	66 \$	73 \$	100 \$
Autres			
Crédit ⁽²⁾	48 \$	48 \$	48 \$

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

⁽²⁾ En lien avec Transport.

Les provisions pour pertes prévues totalisant 79 millions \$ au 30 septembre 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les avantages incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 13 millions \$ au 30 septembre 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des avantages 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 septembre 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 219 millions \$ au 30 septembre 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 1^{er} 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 septembre 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 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.

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 ont coopéré dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et se sont défendues 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 de réaux brésiliens (environ 4 millions \$ au 30 septembre 2020), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Le 26 août 2020, le CADE s'est finalement prononcé sur la requête pour clarification de BT Brazil et a pris sa décision. En ce qui concerne BT Brazil, les décisions du CADE restent inchangées. La décision du CADE a clarifié que le paiement de l'amende serait exigible après 30 jours suivant la publication de la décision sous réserve d'un appel/poursuite devant les tribunaux. La décision finale du 26 août 2020 a été officiellement publiée le 2 septembre 2020, ouvrant la période de 30 jours pour le dépôt d'une poursuite devant les tribunaux. Cependant, en raison d'un problème de service auprès de l'un des codéfendeurs, l'échéance pour interjeter l'appel pour tous les codéfendeurs était fixée au 9 octobre 2020, et BT Brazil a déposé son appel en temps voulu.

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.

L'appel déposé par Bombardier auprès de l'Audiencia Nacional contre la décision du CNMC qui reconnaît l'ADIF (qui est un client de Bombardier) comme une partie intéressée a été rejeté le 4 septembre 2020. Le CNMC a ensuite décidé de lever la suspension de l'enquête.

Nous avons eu accès à l'avis d'opposition dans lequel le CNMC présente les preuves recueillies contre les divers participants au cartel présumé de l'activité de signalisation. Le retard prolongé pour la réponse expirait le 13 octobre 2020 et la Société a rendu sa réponse dans les délais, ce qui expose des arguments factuels et juridiques pour contester l'avis d'opposition. Après le dépôt de la réponse, le CNMC préparera une proposition de résolution qui pourrait inclure des sanctions auxquelles la Société pourra également répondre afin de classer l'affaire. La décision finale du CNMC concernant la proposition de résolution peut faire l'objet d'un appel auprès de l'Audiencia Nacional.

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.

Indonésie

En mai 2020, le Tribunal Indonésien en matière de corruption a condamné l'ancien PDG de Garuda Indonésie (Persero) TBK ainsi qu'un collaborateur pour corruption et blanchiment d'argent en lien avec cinq processus d'approvisionnement impliquant différents manufacturiers, incluant le processus se rapportant à l'acquisition et la location en 2011-2012 pour des appareils Bombardier CRJ1000 par Garuda Indonésie (Persero) TBK (les « Transactions Garuda »). Aucune accusation n'a été portée contre la Société ni contre aucun de ses officiers, dirigeants ou employés. La Société a immédiatement entrepris un processus interne de révision concernant les Transactions Garuda qui est conduit par des procureurs externes.

La Société a également été informée que le Serious Fraud Office (« SFO ») au Royaume-Uni a lancé une enquête au sujet des Transactions Garuda. La Société a rencontré le SFO afin de discuter du processus de révision interne qu'elle a entrepris et de l'assistance potentielle pouvant être offerte au SFO sur une base volontaire.

L'enquête du SFO ainsi que le processus de révision interne sont toujours en cours.

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.

28. 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.

Bombardier, Challenger, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TALENT, TRAXX et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.