

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2020 et 2019**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2020. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2020. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit et des risques est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit et des risques rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit et des risques d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit et des risques fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit et des risques afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Éric Martel
Président et chef de la direction



Bart Demosky
Premier vice-président et chef de la direction financière

Le 10 février 2021

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Inc. et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019, et les états du résultat consolidés, les états du résultat global consolidés, les états des variations des capitaux propres consolidés et les tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019 conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants du groupe conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de la période considérée. Ces questions ont été traitées dans le contexte de l'audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de l'opinion de l'auditeur sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions. Notre description de la façon dont chaque question ci-après a été traitée dans le cadre de l'audit est fournie dans ce contexte.

Nous nous sommes acquittés des responsabilités décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport, y compris à l'égard de ces questions. Par conséquent, notre audit a comporté la mise en œuvre de procédures conçues dans le but de répondre à notre évaluation des risques d'anomalies significatives dans les états financiers consolidés. Les résultats de nos procédures d'audit, y compris les procédures mises en œuvre en réponse aux questions ci-après, fournissent le fondement de notre opinion d'audit sur les états financiers consolidés ci-joints.

Question clé de l'audit

Comptabilisation des revenus et des marges sur les contrats à long terme

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les revenus et la marge brute pour Transport présentés dans le résultat net lié aux activités abandonnées, se sont élevés à respectivement 7844 millions \$ et (179) millions \$. De plus, au 31 décembre 2020, les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente s'élevaient à respectivement 3260 millions \$ et 2749 millions \$.

Transport exerce la plupart de ses activités aux termes de contrats de fabrication à long terme, qui nécessitent l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction, comme il est présenté à la Note 4 des états financiers consolidés. Nous sommes d'avis que l'évaluation des revenus et de la marge brute ainsi que des actifs et passifs sur contrat connexes sur les contrats de fabrication à long terme de Transport sont une question clé de l'audit, en raison du degré des estimations et jugements nécessaires qui ont une incidence importante sur la détermination de l'étendue de l'avancement des contrats. Les principaux jugements et estimations liés aux coûts d'un contrat à l'achèvement sont les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, des coûts et heures de main-d'œuvre, de la productivité de la main-d'œuvre et la probabilité d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de pénalités. Les principaux jugements et estimations liés au prix de transaction ont trait aux changements dans la portée des commandes et aux réclamations.

Comment notre audit traite de la question clé de l'audit

Dans le cadre de notre audit, nous avons acquis une compréhension des contrôles de gestion et de suivi des contrats à long terme du groupe. Plus précisément, nous avons évalué la conception et l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à l'évaluation des revenus et des coûts ainsi que l'état d'achèvement.

Pour un échantillon de contrats, notamment ceux sélectionnés individuellement en raison de leurs risques propres ou de leur taille, nous :

- avons acquis une compréhension de la prestation du contrat en en discutant avec l'équipe de gestion du projet;
- avons examiné les modalités des contrats, notamment les modifications apportées à ceux-ci et à la portée des commandes;
- avons procédé à des demandes d'information auprès de l'équipe de gestion du projet relativement aux raisons des écarts entre les prévisions et les montants réels des coûts et de l'utilisation des matériaux, des coûts et heures de main-d'œuvre, de la productivité de la main-d'œuvre et des réclamations, retards et pénalité subis, et avons corroboré cette information en la comparant avec d'autre information disponible, y compris l'expérience des périodes précédentes pour les mêmes projets ou des projets similaires;
- avons corroboré les principales hypothèses de revenus et de coûts à l'achèvement, y compris la provision pour contrats déficitaires, le cas échéant, au moyen des coûts engagés à ce jour, en mettant l'accent sur les coûts et l'utilisation des matériaux, les coûts et heures de main-d'œuvre, la productivité de la main-d'œuvre et les changements dans la portée des commandes et les réclamations;
- nous sommes renseignés auprès des conseillers juridiques internes ou externes afin de corroborer les déclarations de la direction relativement au statut des réclamations et des pénalités;
- avons évalué, en discutant avec l'équipe de gestion du projet et en fonction de la prestation passée du contrat, la probabilité que les risques et les opportunités liés au contrat se concrétisent;
- avons recalculé l'état d'achèvement du contrat en fonction des coûts engagés à ce jour et des coûts totaux estimés;
- avons examiné des éléments probants externes, comme l'approbation des organismes de réglementation, la correspondance du client et/ou son acceptation, ou le statut des réclamations;
- avons examiné les données du grand livre général pour relever les anomalies de marge lors de l'exécution des contrats;
- avons évalué l'information présentée dans les Notes 4 et 31 annexes aux états financiers consolidés.

Évaluation de l'outillage des programmes aéronautiques des avions *Global 7500*

Au 31 décembre 2020, la valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques s'élevait à 4396 millions \$, dont une tranche importante avait trait à l'UGT des avions *Global 7500*. Comme il est mentionné à la Note 4 annexe aux états financiers consolidés, la valeur recouvrable de l'UGT des avions *Global 7500* est fondée sur sa juste valeur diminuée des coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur est classée au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs et est déterminée selon les flux de trésorerie futurs prévus. Nous sommes d'avis que la détermination de la valeur recouvrable de l'outillage des programmes aéronautiques des avions *Global 7500* est une question clé de l'audit en raison des estimations et du jugement de la direction requis pour estimer la juste valeur diminuée des coûts de sortie des soldes comptabilisés dans les états financiers consolidés.

Les éléments clés des flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures d'après les commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier prévu des livraisons, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants conclus avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs et d'un taux d'actualisation après impôts.

Afin d'évaluer le caractère approprié de l'évaluation de l'outillage des programmes des avions *Global 7500*, nos procédures d'audit ont compris, entre autres, ce qui suit :

- Nous avons revu le modèle de dépréciation préparé par la direction et évalué les principales hypothèses utilisées au moyen d'éléments probants disponibles en interne ou en externe, en mettant l'accent sur les ventes futures d'après les commandes fermes existantes, sur les commandes futures prévues, sur le calendrier des paiements basé sur le calendrier prévu des livraisons, sur les revenus tirés des services connexes, sur les coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants conclus avec les fournisseurs et sur les coûts de main-d'œuvre futurs;
- Nous avons évalué le taux d'actualisation après impôts du Groupe avec l'aide de nos spécialistes en évaluation;
- Nous avons corroboré les flux de trésorerie sous-jacents avec le budget approuvé par le conseil d'administration;
- Nous avons évalué les changements apportés aux hypothèses susmentionnées par rapport au test de dépréciation de l'exercice précédent et évalué l'absence de tels changements;
- Nous avons évalué l'information présentée à la Note 4 annexe aux états financiers consolidés.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- du rapport de gestion;
- des informations contenues dans le rapport financier, outre les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu le rapport de gestion et le rapport financier avant la date du présent rapport de l'auditeur. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le présent rapport de l'auditeur. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider le groupe ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière du groupe.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit de groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Zahid Fazal.

(1)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Montréal, Canada

Le 10 février 2021

⁽¹⁾ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122227

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2020 et 2019

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

États financiers consolidés	122
1. MODE DE PRÉSENTATION	127
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	127
3. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	142
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	144
5. INFORMATION SECTORIELLE	148
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	153
7. AUTRES REVENUS	153
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	154
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	156
10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	156
11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	157
12. RÉSULTAT PAR ACTION	160
13. INSTRUMENTS FINANCIERS	160
14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	164
15. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	164
16. SOLDES DES CONTRATS	165
17. STOCKS	166
18. CARNET DE COMMANDES	166
19. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	167
20. AUTRES ACTIFS	167
21. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	168
22. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	170
23. AVANTAGES DE RETRAITE	171
24. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	183
25. PROVISIONS	184
26. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	185
27. AUTRES PASSIFS	186
28. DETTE À LONG TERME	187
29. CESSIION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE	188
30. CESSIION D'ACTIVITÉS	189
31. ACTIVITÉS ABANDONNÉES	190
32. ACQUISITION	193
33. CAPITAL SOCIAL	194
34. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	196
35. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	199
36. FACILITÉS DE CRÉDIT	200
37. GESTION DU CAPITAL	201
38. GESTION DU RISQUE FINANCIER	202
39. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	207
40. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	211
41. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	212
42. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	213
43. RECLASSEMENT	220

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
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	R.-U.	Royaume-Uni
ECC	Écart de conversion cumulé	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
É.-U.	États-Unis	UAD	Unités d'actions différées
IAS	Normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRS	Normes internationales d'information financière		
R et D	Recherche et développement		
RAI	Résultat avant impôts sur le résultat		

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus		6 487 \$	7 488 \$
Coût des ventes	17	5 971	6 447
Marge brute		516	1 041
Charges de vente et d'administration		420	557
R et D	6	320	156
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(2)	(34)
Autres revenus	7	(11)	(38)
Éléments spéciaux	8	(1 123)	920
RAII		912	(520)
Charges de financement	9	1 060	996
Revenus de financement	9	(27)	(226)
RAI		(121)	(1 290)
Impôts sur le résultat	11	49	251
Résultat net lié aux activités poursuivies		(170)	(1 541)
Résultat net lié aux activités abandonnées	31	(398)	(66)
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(868) \$	(1 797) \$
Participations ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾		300	190
		(568) \$	(1 607) \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.			
Activités poursuivies		(170) \$	(1 541) \$
Activités abandonnées	31	(698)	(256)
		(868) \$	(1 797) \$
RPA (en dollars)	12		
Activités poursuivies de base et dilué		(0,08) \$	(0,65) \$
Activités abandonnées de base et dilué	31	(0,29) \$	(0,11) \$
Total du RPA de base et dilué		(0,37) \$	(0,76) \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – 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 31 – Activités abandonnées.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS
Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2020	2019
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie			
Incidence des fluctuations de taux de change		(3)	(4)
Perte nette sur instruments financiers dérivés		(21)	(1)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		26	39
Impôts sur le résultat	11	18	(17)
		20	17
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG			
Gain net non réalisé		7	5
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(148)	95
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG			
Gain net non réalisé		4	5
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies	23	(456)	(520)
Impôts sur le résultat	11	43	50
		(409)	(465)
Total des AERG		(530)	(348)
Total du résultat global		(1 098) \$	(1 955) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 626) \$	(2 117) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		528	162
		(1 098) \$	(1 955) \$
Total du résultat global attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.			
Activités poursuivies		(509) \$	(1 705) \$
Activités abandonnées ⁽³⁾	31	(1 117)	(412)
		(1 626) \$	(2 117) \$

⁽¹⁾ Comprend 19 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2020 (56 millions \$ de perte pour l'exercice 2019).

⁽²⁾ Un montant de 20 millions \$ de perte nette différée devrait être reclassé des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en charges au cours de l'exercice 2021.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14	1 779 \$	2 578 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	15	294	1 844	1 575
Actifs sur contrat	16	61	2 485	2 617
Stocks	17	3 650	4 599	4 402
Autres actifs financiers	19	227	195	210
Autres actifs	20	218	473	357
Actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	31	10 417	1 309	—
Actifs courants		16 646	13 483	12 348
Immobilisations corporelles	21	668	1 781	2 111
Outillage des programmes aéronautiques	22	4 396	4 616	4 519
Goodwill	22	—	1 936	1 948
Impôts sur le résultat différés	11	111	546	746
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		—	1 059	2 211
Autres actifs financiers	19	912	989	1 030
Autres actifs	20	357	562	599
Actifs non courants		6 444	11 489	13 164
		23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	24	1 611 \$	4 682 \$	4 634 \$
Provisions	25	146	1 060	1 390
Passifs sur contrat	16	2 356	5 739	4 262
Tranche courante de la dette à long terme	28	1 882	8	9
Autres passifs financiers ⁽³⁾	26	239	617	701
Autres passifs ⁽³⁾	27	447	1 441	1 499
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	31	10 146	1 768	—
Passifs courants		16 827	15 315	12 495
Provisions	25	289	311	1 110
Passifs sur contrat	16	1 219	1 417	1 933
Dette à long terme	28	8 193	9 325	9 052
Avantages de retraite	23	1 606	2 445	2 381
Autres passifs financiers ⁽³⁾	26	1 225	1 605	2 032
Autres passifs ⁽³⁾	27	388	465	523
Passifs non courants		12 920	15 568	17 031
		29 747	30 883	29 526
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(9 325)	(7 667)	(5 563)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		2 668	1 756	1 549
		(6 657)	(5 911)	(4 014)
		23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Engagements et éventualités	42			

⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'adoption d'IFRS 16, *Contrats de location*, qui s'est traduite par la comptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation dans les Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives dans les 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 \$ se rapportant à la vente du programme d'avions CRJ et respectivement 833 millions \$ et 1321 millions \$ se rapportant à la vente des activités liées aux aérostructures.

⁽³⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 43 – Reclassement.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Diane Giard
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 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	—	—	—	(1 797)	—	—	—	—	—	(1 797)	190	(1 607)
AERG	—	—	—	—	(470)	—	10	17	123	(320)	(28)	(348)
	—	—	—	(1 797)	(470)	—	10	17	123	(2 117)	162	(1 955)
Options exercées	—	5	—	—	—	(1)	—	—	—	4	—	4
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	33	—	—	—	(33)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30
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	—	—	—	(868)	—	—	—	—	—	(868)	300	(568)
AERG	—	—	—	—	(413)	—	11	20	(376)	(758)	228	(530)
	—	—	—	(868)	(413)	—	11	20	(376)	(1 626)	528	(1 098)
Annulation de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(18)	—	—	—	—	—	(18)	—	(18)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	42	—	—	—	(42)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	26	—	—	—	26	—	26
Au 31 décembre 2020	347 \$	2 676 \$	73 \$	(8 998) \$	(3 188) \$	413 \$	20 \$	(31) \$	(637) \$	(9 325) \$	2 668 \$	(6 657) \$

⁽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.

⁽²⁾ Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus, voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

⁽³⁾ La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2020	2019
Activités opérationnelles			
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽¹⁾	21, 22	510	422
Charges de dépréciation sur les placements dans SCAC	8	—	1 578
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	7, 8, 21	42	(4)
Impôts sur le résultat différés	11	32	113
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	7	(3)	(10)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	8, 21, 22	(1 286)	(730)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(110)	(128)
Charge à base d'actions		26	30
Perte sur remboursement de dette à long terme	8, 9	—	84
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		52	49
Variation nette des soldes hors caisse	35	(1 516)	(477)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles⁽²⁾		(2 821)	(680)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(364)	(552)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		10	29
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC		(100)	(350)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	29, 30	1 385	826
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées		—	(64)
Autres		36	(7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement⁽²⁾		967	(118)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	28	707	1 956
Remboursement de dette à long terme	28	(8)	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme		742	—
Paieement d'obligations locatives ⁽³⁾		(93)	(112)
Dividendes versés – actions privilégiées	33	(19)	(20)
Émission de participations ne donnant pas le contrôle		386	49
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle		(2)	(4)
Autres		—	3
Flux de trésorerie liés aux activités de financement⁽²⁾		1 713	110
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(38)	130
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(179)	(558)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice⁽⁴⁾	14	2 629	3 187
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice⁽⁴⁾	14	2 450 \$	2 629 \$
Information supplémentaire⁽⁵⁾⁽⁶⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		787 \$	732 \$
Impôts sur le résultat		103 \$	172 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		18 \$	25 \$
Impôts sur le résultat		23 \$	7 \$

⁽¹⁾ Comprend 83 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour l'exercice 2020 (109 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽²⁾ Voir la Note 31 – 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 l'exercice 2020 ont totalisé 151 millions \$ (168 millions \$ pour l'exercice 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 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. La trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 a trait aux activités liées aux aérostructures.

⁽⁵⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, sauf s'ils ont été capitalisés dans les immobilisations corporelles ou incorporelles, auquel cas ils sont pris en compte dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les montants payés ou reçus au titre des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁶⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit, l'intérêt payé sur les obligations locatives et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019

(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 passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – 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. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2020 et 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 10 février 2021.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus ou les actifs représentent plus de 10 % du total des revenus ou plus de 10 % du total des actifs des secteurs Aviation ou Transport, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH ⁽¹⁾	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd ⁽¹⁾	R.-U.
Bombardier Transport France S.A.S. ⁽¹⁾	France
Learjet Inc.	É.-U.

⁽¹⁾ Fait partie du groupe destiné à être cédé; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 68 % des revenus consolidés et 75 % des actifs consolidés, incluant Transport, pour l'exercice 2020 (72 % et 78 % pour l'exercice 2019).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit principalement l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour Aviation.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019	2020	2019
Euro	1,2271	1,1234	1,1450	1,1409	1,1200
Dollar canadien	0,7849	0,7696	0,7337	0,7461	0,7537
Livre sterling	1,3649	1,3204	1,2800	1,2834	1,2763

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, aux mesures incitatives liées à la performance et aux réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

Les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options ou les ordres de modification pour des actifs supplémentaires sont comptabilisés comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de la Société dans Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les services restants sont considérés comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des produits des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont considérés comme une seule et même obligation de prestation et sont comptabilisés à la livraison, soit le moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'avion et la Société, rempli son obligation de prestation. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Pour ce qui est des ventes à livrer relatives à de nouveaux avions, les revenus sont comptabilisés lorsque le client a obtenu le contrôle de l'avion et qu'il a demandé que l'avion lui soit livré ultérieurement, que l'avion est identifié séparément comme appartenant au client, que l'avion est prêt à livrer au client et que la société n'a pas le loisir d'utiliser le produit ou de le destiner à un autre client.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés au moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'actif promis et la Société, rempli son obligation de prestation. Les services après-vente sont généralement comptabilisés au fil du temps.

Les revenus du segment de marché Aviation tirés de son contrat avec SCAC relatif au programme d'avions A220 sont comptabilisés à la livraison.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de certaines commandes dans le segment de marché Aviation lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

Actifs non courants (ou un groupe destiné à être cédé) détenus en vue de la vente et activités abandonnées – Les actifs non courants (ou un groupe destiné à être cédé) sont classés comme détenus en vue de la vente si leur valeur comptable sera recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente plutôt que par l'utilisation continue. Le critère de classement « détenu en vue de la vente » n'est satisfait que lorsque la vente est hautement probable et que l'actif ou le groupe d'actifs destiné à être cédé est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. Les mesures requises pour réaliser la vente devraient indiquer qu'il est improbable que la vente fasse l'objet de changements importants ou que la décision de vendre soit révoquée. La direction doit s'être engagée à l'égard d'un plan de vente de l'actif et la vente devrait être réalisée dans l'année suivant le classement.

Les actifs non courants classés comme étant détenus en vue de la vente sont évalués au moindre de leur valeur comptable et de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. Les coûts de la vente sont les coûts marginaux directement attribuables à la cession d'un actif ou à un groupe destiné à être cédé, à l'exclusion des charges financières et de la charge d'impôt sur le résultat.

Les immobilisations corporelles et incorporelles ne sont pas amorties une fois classées comme détenues en vue de la vente. Les intérêts et autres charges attribuables aux passifs d'un groupe classé comme détenu en vue de la vente continuent à être comptabilisés.

Les actifs et passifs d'un groupe destiné à être cédé classés comme détenus en vue de la vente sont présentés séparément comme éléments courants à l'état de la situation financière.

Une activité abandonnée est une composante dont l'entité s'est séparée ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui représente une ligne d'activité principale ou une région géographique distincte, fait partie d'un plan unique et coordonné pour se séparer d'une ligne d'activité ou d'une région géographique principale et distincte; ou est une filiale acquise exclusivement en vue de la revente. Les activités abandonnées sont exclues des résultats des activités poursuivies et sont présentées séparément en un seul montant à titre de résultat net lié aux activités abandonnées après impôts dans les états consolidés du résultat.

Soldes des contrats

Les soldes liés aux contrats comprennent les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés séparément dans les états de la situation financière consolidés.

Actifs sur contrat – Comptabilisés lorsque les biens ont été livrés ou que les services ont été rendus aux clients avant la réception de la contrepartie ou avant que la Société ait un droit inconditionnel à un paiement au titre de la prestation effectuée jusqu'à la date considérée. Les actifs sur contrat sont par la suite transférés dans les débiteurs lorsque le droit au paiement devient inconditionnel. Les actifs sur contrat comprennent les coûts engagés et les marges comptabilisées en excédent des avances et facturations progressives sur les contrats de production et de service à long terme.

Passifs sur contrat – Comptabilisés lorsque des montants sont reçus des clients avant la livraison de biens ou la prestation de services aux clients. Les passifs sur contrat sont par la suite comptabilisés dans les revenus lorsque la Société remplit ses obligations de prestation en vertu des contrats ou au fur et à mesure qu'elle les remplit. Les passifs sur contrat comprennent les avances reçues aux termes des programmes aéronautiques, les avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés et des marges comptabilisées au titre des contrats à long terme sur les contrats de production et de service à long terme, ainsi que les autres revenus différés liés à l'exploitation et la maintenance de systèmes.

La position nette de l'actif sur contrat ou du passif sur contrat est déterminée pour chaque contrat. Les flux de trésorerie relatifs aux avances et aux facturations progressives, y compris les montants reçus et consentis par des tiers, sont classés à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales et les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux charges engagées est portée en réduction des dépenses connexes. Les subventions salariales sont portées en réduction des stocks ou des charges salariales connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé. Les avances gouvernementales remboursables sont ajustées advenant un changement quant au nombre d'avions à livrer et au moment de la livraison. Les avances gouvernementales remboursables consenties à la Société afin de financer les activités de recherche et de développement selon un partage des risques sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles de la Société et sont par conséquent présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles à l'état des flux de trésorerie.

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, des cessions d'activités ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué lié aux activités abandonnées en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. lié aux activités abandonnées pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts liés à des avions, les placements dans des titres, la créance à recevoir de MHI, le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée, les créances à recevoir de SCAC, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les obligations locatives, les passifs liés aux actifs de RASPRO, le montant à payer à MHI, les avances gouvernementales remboursables, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer, les coûts non récurrents des fournisseurs et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Si un transfert d'une créance client entraîne la décomptabilisation de l'actif, le produit en trésorerie correspondant est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Autres instruments financiers – Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée, certains prêts liés à des avions, et certains autres actifs financiers sont tous des actifs financiers évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. Les fournisseurs et autres créanciers, les emprunts à court terme, la dette à long terme, certaines avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs et certains autres passifs financiers sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers font l'objet d'une révision pour moins-valeur. Les créances clients, les actifs sur contrat et les créances liées aux contrats de location font l'objet d'un test de dépréciation fondé sur l'approche simplifiée dans le cadre de laquelle la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments. Pour les actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit n'a pas augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit a augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un ou l'autre des critères suivants : i) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou ii) le groupe de passifs financiers ou d'actifs et de passifs financiers est géré et sa performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net les engagements de reprise, les incitatifs à la location, les passifs liés aux actifs de RASPRO, le montant à payer à MHI et certaines avances gouvernementales remboursables.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les créances à recevoir de SCAC, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, la créance à recevoir de MHI et certains prêts liés à des avions doivent tous être classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), à l'exception des variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt ou lorsqu'elles se rapportent à un instrument détenu à des fins de placement, lesquelles sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent les options de rachat, les options de remboursement par anticipation, les garanties de taux plancher et les options de vente liées à la dette à long terme, des options de conversion de la Caisse ainsi que des instruments de change qui ne sont pas étroitement liés à des contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat, les options de remboursement par anticipation, les garanties de taux plancher et les options de vente liées à la dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

d) Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG

Les placements dans des titres sont classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG. Hormis les instruments de capitaux propres, les placements dans des titres sont comptabilisés à la juste valeur et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, à l'exception des gains ou pertes liés à la dépréciation et des gains et pertes de change sur les placements monétaires, notamment les placements à revenu fixe, lesquels sont comptabilisés en résultat. En ce qui a trait aux instruments de capitaux propres, compris dans les placements dans des titres, qui ont été désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au moment de la comptabilisation initiale, les variations ultérieures de la juste valeur sont comptabilisées dans les AERG, sans recyclage dans le résultat net. Les revenus de dividendes sont comptabilisés dans les revenus de financement.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

Aviation couvre son exposition au risque de change au moyen de contrats de change à terme. Il existe une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture du fait que les modalités des contrats de change à terme concordent avec celles de la transaction prévue très probable (c.-à-d. le montant nominal et la date de règlement prévue). L'exposition de Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes allant jusqu'à l'échéance de la période pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Il s'agit d'une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture étant donné que les conditions essentielles, selon une désignation au comptant, concordent étroitement. Les conditions essentielles sont le montant nominal et la devise.

La Société utilise un dérivé hypothétique pour tester l'efficacité de la couverture et compare les variations de la juste valeur des instruments de couverture aux variations de la juste valeur des éléments couverts attribuables aux risques couverts. L'inefficacité de la couverture peut être fonction de la valeur temps de l'argent, selon une désignation au comptant, étant donné que les dates de règlement attendues de la transaction prévue et du contrat à terme ne concordent plus, en raison de différents indices, et des variations des montants prévus de flux de trésorerie des éléments couverts et des instruments de couverture. La Société a établi un ratio de couverture de 1:1.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Comptabilisation des contrats de location

Lorsque la Société est le preneur – Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs financiers à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par la Société. Le coût des actifs au titre des droits d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre des droits d'utilisation pourraient subir une moins-value.

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location lorsque l'échéance du contrat de location reflète l'exercice d'une option de résiliation par le preneur. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période, et elle est comptabilisée dans les charges de financement. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. En vertu de transactions de cession-bail, la cession d'un actif est comptabilisée comme une vente dès que le client a obtenu le contrôle de l'avion, ce qui est conforme à la politique de comptabilisation des revenus de la Société; sinon, la Société continue de comptabiliser à l'état de la situation financière l'actif cédé et doit comptabiliser un passif financier égal au produit reçu. Quand la cession d'un actif peut être comptabilisée comme une vente conformément à la politique de comptabilisation des revenus de la Société, une partie du gain tiré de la vente est comptabilisée dans les revenus directement après la vente, soit celle qui correspond à la part de l'actif non conservée par la Société aux termes du contrat de location. La part de l'actif conservée par la Société aux termes du contrat de location est comptabilisée comme un actif au titre du droit d'utilisation et l'obligation locative est généralement évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La partie du produit lié aux droits conservés est classée à titre de flux de trésorerie liés aux activités de financement alors que l'autre partie est traitée à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ou à titre de flux de trésorerie liés aux activités d'investissement selon la nature de l'actif vendu.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location - avions. Les revenus d'intérêts sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite. Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle la Société a comptabilisé les coûts de restructuration. Lorsque des modifications, réductions ou liquidations

de régimes ont lieu, la Société a recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus et les intérêts nets au cours de la période après une modification, réduction ou liquidation de régime.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (comme les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai pour Aviation, et les coûts de développement des plateformes pour Transport) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrait sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 8 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2020, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques devrait être produit sur les 13 prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements pour l'outillage des programmes aéronautiques et les coûts de développement des plateformes de Transport est comptabilisée dans les charges de R et D, et pour les immobilisations incorporelles, dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle, un actif au titre du droit d'utilisation ou une immobilisation incorporelle peut s'être déprécié. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise est limitée au montant qui fait en sorte que la valeur comptable de l'actif n'est pas supérieure à celle qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Les placements de la Société dans ses coentreprises et entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence après la comptabilisation initiale. La valeur comptable du placement est ajustée pour comptabiliser les variations de la quote-part des actifs nets de l'entreprise associée ou de la coentreprise revenant à la Société depuis la date d'acquisition. Le goodwill lié à l'entreprise associée ou à la coentreprise est compris dans la valeur comptable du placement et ne fait pas l'objet d'un test de dépréciation distinct.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société est présentée à l'état du résultat consolidé.

Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, la Société détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur liée à son placement dans son entreprise associée ou sa coentreprise. Chaque date de clôture, la Société détermine s'il existe une indication objective de la dépréciation du placement dans sa coentreprise ou son entreprise associée. Le cas échéant, le montant de la dépréciation, qui correspond à la différence entre la valeur recouvrable de la coentreprise ou de l'entreprise associée et sa valeur comptable, est comptabilisé à titre de perte dans le résultat.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour les garanties de type assurance est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – S'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les coûts qui portent directement sur le contrat comme les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui se rapportent directement au contrat. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI touchant l'acquisition prévue des droits rattachés est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. 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 livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 20 % par rapport à celles de la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier a ajusté 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. Ces réductions ont eu pour la plupart une incidence sur les activités de fabrication au Canada et ont été mises en place progressivement. 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 56 millions \$ en 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 l'exercice 2020, le RAIL a été touché de façon défavorable par les coûts des perturbations liés à la pandémie de COVID-19 au titre desquels la Société a comptabilisé des subventions salariales ayant une incidence sur le RAIL de 209 millions \$, dont une tranche de 87 millions \$ se rapportait à Transport. La Société a également comptabilisé des subventions salariales de 73 millions \$ dans les stocks.
- 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, ce qui reflète les interruptions extraordinaires de l'industrie 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.
- 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.
- Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom, le produit net prévu étant d'environ 3,6 milliards \$. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

La direction croit que le produit net tiré de la vente de Transport combiné à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,8 milliard \$ à la fin d'exercice, à l'exclusion de Transport, 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 des états financiers, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

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. Une estimation et un jugement comptables sont considérés comme critiques si :

- pour effectuer l'estimation, nous devons formuler des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où l'estimation est établie; et
- nous aurions pu utiliser raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou si des changements apportés à l'estimation sont raisonnablement susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

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.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction, notamment l'incidence de la pandémie de COVID-19, le cas échéant. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme – Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et Aviation conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

Le prix de transaction du contrat inclut les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où ils constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, les mesures incitatives liées à la performance et les réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, et des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité qu'elle puisse engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement, à moins qu'un ajustement soit apporté au prix de transaction, auquel cas il est comptabilisé en réduction des revenus estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres et révisé les hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, Transport 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 de l'exercice 2020, Transport a revu ses estimations relatives à un certain nombre de projets, ce qui a entraîné une charge de 1,1 milliard \$ principalement en Allemagne, au R.-U. et en Suisse. 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 l'exercice 2020.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute liée aux activités abandonnées d'environ 124 millions \$ pour l'exercice 2020.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs aéronautiques ou UGT sont fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2020. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des

prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 9 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard de l'avion *Global 7500* au quatrième trimestre de 2020, et d'après 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 l'exercice 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 l'exercice 2020 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie basée sur le prix de la transaction. Au cours du quatrième trimestre de 2020, la Société a procédé à un test de dépréciation. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son 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. Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la

Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA- avec des échéances inférieures à cinq ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA- et les obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA- sur celui des obligations provinciales cotées AA- soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A- et les obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement. La courbe de rendement est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente et ne tient pas compte des obligations classées comme étant « de sociétés » classe B, mais qui sont adossées concrètement ou implicitement par le gouvernement. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 32 ans au 31 décembre 2020.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel. Pour certains régimes de retraite canadiens, la composante mérite et promotion des augmentations de rémunération a été affinée selon une échelle d'âges à la suite d'études liées à l'expérience réalisées en 2020.

Voir la Note 23 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu d'un contrat ferme sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Dans la plupart des cas, les avantages économiques qui peuvent faire l'objet d'un recouvrement en vertu du contrat sont composés de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévus liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et les problèmes technologiques, ainsi que les répartitions de coûts indirects qui se rapportent directement au contrat. L'évaluation de la provision subira l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, et pour les contrats de fabrication de trains à long terme, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus sur la durée du contrat aurait fait diminuer le RAI lié aux activités abandonnées d'environ 57 millions \$ pour l'exercice 2020.

Placements en actions et passif dérivé de la Caisse – Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que le placement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif détenu en vue de la vente.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres. 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.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

La Société fait également preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par la participation ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport, sont des droits de protection plutôt que des droits fondamentaux. La Société réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

5. 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, CRJ1000 et le biturbopropulseur Q400 jusqu'à la cession des activités respectivement le 1^{er} juin 2020 et le 31 mai 2019, et conçoit, développe et fabrique certaines composantes importantes de structures d'avions pour les gammes de biréacteurs d'affaires (comme le fuselage 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. Se reporter à la Note 30 – Cession d'activités pour de plus amples renseignements.

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 des activités de Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – 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 régulièrement l'examen et la surveillance de ses résultats d'exploitation. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom.

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 le 12 février 2020 et d'autres ajustements. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

L'information sectorielle est préparée selon les politiques comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations ont été comme suit pour les exercices :

	2020					
	Transport	Aviation	Siège social et autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	7 843 \$	6 488 \$	— \$	14 331 \$	(7 843) \$	6 488 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—	(1)	(1)
Total des revenus	7 844	6 488	(1)	14 331	(7 844)	6 487
RAI avant éléments spéciaux	(610)	(125)	(86)	(821)	610	(211)
Éléments spéciaux ⁽²⁾	8	(1 062)	(61)	(1 115)	(8)	(1 123)
RAI	(618) \$	937 \$	(25) \$	294	618	912
Charges de financement ⁽³⁾				1 009	(91)	1 060
Revenus de financement ⁽³⁾				(214)	329	(27)
RAI				(501)	380	(121)
Impôts sur le résultat				67	(18)	49
Résultat lié aux activités poursuivies						(170)
Résultat lié aux activités abandonnées					398 \$	(398)
Résultat net				(568) \$		(568) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	95 \$	320 \$	— \$	415 \$	(95) \$	320 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(108) \$	2 \$	(4) \$	(110) \$	108 \$	(2) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	133 \$	221 \$	— \$	354 \$	(133) \$	221 \$
Amortissement	99 \$	411 \$	— \$	510 \$	(99) \$	411 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁶⁾	— \$	38 \$	4 \$	42 \$	— \$	42 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Les totaux partiels peuvent ne pas correspondre à la somme des montants reclassés à titre d'activités abandonnées ni 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 6 – 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 8 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Immobilisations corporelles pour plus de détails.

	Transport	Aviation	Siège social et autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total ⁽²⁾
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 266 \$	7 491 \$	— \$	15 757 \$	(8 266) \$	7 491 \$
Revenus intersectoriels	3	10	(13)	—	(3)	(3)
Total des revenus	8 269	7 501	(13)	15 757	(8 269)	7 488
RAII avant éléments spéciaux	70	531	(131)	470	(70)	400
Éléments spéciaux ⁽³⁾	48	(663)	1 583	968	(48)	920
RAII	22 \$	1 194 \$	(1 714) \$	(498)	(22)	(520)
Charges de financement ⁽⁴⁾				1 072	(87)	996
Revenus de financement ⁽⁴⁾				(230)	15	(226)
RAI				(1 340)	50	(1 290)
Impôts sur le résultat				267	(16)	251
Résultat lié aux activités poursuivies						(1 541)
Résultat lié aux activités abandonnées					66 \$	(66)
Résultat net				(1 607) \$		(1 607) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁵⁾	136 \$	156 \$	— \$	292 \$	(136) \$	156 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(94) \$	3 \$	(37) \$	(128) \$	94 \$	(34) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	157 \$	373 \$	(7) \$	523 \$	(157) \$	366 \$
Amortissement	139 \$	282 \$	1 \$	422 \$	(139) \$	283 \$
Charge de dépréciation sur les placements dans SCAC ⁽³⁾	— \$	— \$	1 578 \$	1 578 \$	— \$	1 578 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles ⁽⁷⁾	(8) \$	(1) \$	2 \$	(7) \$	8 \$	1 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁸⁾	3 \$	— \$	— \$	3 \$	(3) \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Les totaux partiels peuvent ne pas correspondre à la somme des montants reclassés à titre d'activités abandonnées ni au total étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement, et inversement, sont nécessaires.

⁽⁵⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement pour plus de détails.

⁽⁶⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

⁽⁷⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations corporelles pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles 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 :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actifs			
Total des actifs	23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 450	2 629	3 187
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽²⁾	77	90	49
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	573	677	746
Actifs sectoriels	19 990	21 576	21 530
Passifs			
Total des passifs	29 747	30 883	29 526
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽⁴⁾	154	150	138
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁵⁾	198	202	173
Dette à long terme	10 075	9 333	9 061
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	15	—	—
Passifs sectoriels	19 305 \$	21 198 \$	20 154 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport ⁽⁶⁾	(393) \$	(385) \$	(440) \$
Aviation	1 510 \$	577 \$	835 \$
Siège social et autres	(432) \$	186 \$	981 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Trésorerie et équivalents de trésorerie.

⁽²⁾ Voir la Note 20 – Autres actifs.

⁽³⁾ Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 24 – Fournisseurs et autres créditeurs.

⁽⁵⁾ Voir la Note 27 – Autres passifs.

⁽⁶⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

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

	2020	2019
Aviation		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽¹⁾	4 605 \$	4 163 \$
Services ⁽²⁾	988	1 254
Avions commerciaux ⁽³⁾	314	1 227
Aérostructures et Services d'ingénierie	581	857
	6 488	7 501
Transport⁽⁷⁾		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	4 770	5 192
Services ⁽⁵⁾	2 033	2 140
Signalisation ⁽⁶⁾	1 041	937
	7 844	8 269
Siège social et autres	(1)	(13)
Activités poursuivies	6 487 \$	7 488 \$
Activités abandonnées⁽⁷⁾	7 844 \$	8 269 \$
Total	14 331 \$	15 757 \$

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

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

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

⁽⁷⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus de la Société sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client comme suit :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Amérique du Nord		
États-Unis	3 134 \$	3 506 \$
Canada	599	936
Mexique	38	35
	3 771	4 477
Europe		
Suisse	266	136
France	153	101
Royaume-Uni	143	238
Allemagne	57	386
Autres	685	778
	1 304	1 639
Asie-Pacifique		
Australie	129	66
Chine	120	80
Inde	16	171
Autres	196	309
	461	626
Autres	951	746
	951	746
Activités poursuivies	6 487 \$	7 488 \$
Activités abandonnées	7 844 \$	8 269 \$
Total	14 331 \$	15 757 \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société sont attribuées aux pays comme suit :

	31 décembre 2020 ⁽¹⁾	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Amérique du Nord			
Canada	4 832 \$	5 137 \$	5 057 \$
États-Unis	87	229	239
Mexique	7	33	40
	4 926	5 399	5 336
Europe			
Allemagne	18	1 058	1 045
Royaume-Uni	—	428	658
France	—	34	32
Suisse	—	392	381
Autres	2	725	708
	20	2 637	2 824
Asie-Pacifique			
Australie	—	11	11
Chine	—	—	2
Inde	—	20	21
Autres	3	3	1
	3	34	35
Autres	—	6	24
	—	6	24
	4 949 \$	8 076 \$	8 219 \$

⁽¹⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte des actifs au titre de droits d'utilisation.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
Coûts de R et D	121 \$	299 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(103)	(275)
	18	24
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	302	132
	320 \$	156 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

7. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	(8) \$	(40) \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles ⁽³⁾	(3)	(2)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	—	1
Autres	—	3
	(11) \$	(38) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprennent la perte nette (le gain 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.

8. 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, les cessions d'activités ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Gain sur cession d'activités – Activités liées aux aérostructures ⁽²⁾	(678) \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités liées au programme d'avions CRJ Series ⁽³⁾	(488)	—
Gains sur la sortie de SCAC et des activités liées aux aérostructures connexes ⁽⁴⁾	(120)	—
Charges de restructuration ⁽⁵⁾	85	51
Coûts de transaction ⁽⁶⁾	56	—
Fin de production du programme d'avion <i>Learjet</i> et autres ⁽⁷⁾	26	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁸⁾	(7)	(18)
Coûts des perturbations ⁽⁹⁾	3	—
Dépréciation des placements dans SCAC ⁽¹⁰⁾	—	1 578
Gain sur cession d'activités – Activités de formation ⁽¹¹⁾	—	(516)
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series ⁽¹²⁾	—	(210)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹³⁾	—	84
Ajustements au titre des avantages de retraite ⁽¹⁴⁾	—	26
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽¹⁵⁾	—	5
Achat de rentes de retraite ⁽¹⁶⁾	—	4
Impôts sur le résultat ⁽¹⁷⁾	(32)	217
	(1 155) \$	1 221 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	(1 123) \$	920 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹³⁾	—	84
Impôts sur le résultat	(32)	217
	(1 155) \$	1 221 \$

1. Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.
2. Représente la vente du secteur Aérostructures pour un produit brut totalisant 275 millions \$. La transaction a donné lieu à un gain de 678 millions \$. Voir la Note 30 – Cessions d'activités pour plus de détails.
3. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, incluant des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 488 millions \$ (440 millions \$ après impôts). Voir la Note 30 – Cessions d'activités pour plus de détails.
4. 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 120 millions \$ pour l'exercice 2020. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
5. Pour l'exercice 2020, représentent des indemnités de départ de 61 millions \$, 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 38 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées auparavant et d'autres charges connexes de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 21 millions \$.
Pour l'exercice 2019, représentent des indemnités de départ de 25 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$. Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 24 millions \$ pour l'exercice 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 87 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
6. 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.

7. Après la décision de mettre fin à la production des avions *Learjet* en 2021 et de regrouper les activités de finition des avions *Global* à Montréal, la Société a comptabilisé une perte de valeur des stocks de 12 millions \$, une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 4 millions \$ et d'autres charges de 10 millions \$.
8. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 7 millions \$ pour l'exercice 2020 (18 millions \$ pour l'exercice 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.
9. 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 3 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour l'exercice 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.
10. La Société a effectué un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019 de ses placements dans SCAC, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$.
11. 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 \$).
12. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
13. 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. Voir la Note 28 – Dette à long terme.
14. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
15. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 5 millions \$ pour l'exercice 2019.
16. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance pour l'exercice 2019.
17. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom qui était prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 100 millions \$ en fonction du produit final de la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence hors trésorerie. La clôture de la transaction a eu lieu le 29 janvier 2021.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
Charges de financement		
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	142 \$	— \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	54	56
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	52	56
Désactualisation des avances	41	37
Charge d'intérêt des obligations locatives	23	28
Variations des taux d'actualisation des provisions	17	19
Désactualisation des provisions	8	14
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	—	14
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	—	84
Autres	15	51
	352	359
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	708	637
	1 060 \$ ⁽⁴⁾	996 \$ ⁽⁴⁾
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	— \$	(159) \$
Autres	(10)	(23)
	(10)	(182)
Revenu tiré des placements dans des titres	(9)	(9)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(6)	(32)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(3)
	(17)	(44)
	(27) \$ ⁽⁵⁾	(226) \$ ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend les pertes nettes (gains) 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 8 – Éléments spéciaux et la Note 28 – Dette à long terme.

⁽⁴⁾ Dont un montant de 762 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme étant au coût amorti pour l'exercice 2020 (712 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽⁵⁾ Dont un montant de 6 millions \$ représente le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2020 (32 millions \$ pour l'exercice 2019).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 8 millions \$ pour l'exercice 2020, selon un taux moyen de capitalisation de 7,04 % (13 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 6,76 % pour l'exercice 2019). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des intérêts sur la dette à long terme connexes ou de la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant.

10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2020	2019 ⁽²⁾
Salaires et autres avantages du personnel		1 426 \$	1 854 \$
Avantages de retraite ⁽³⁾	23	161	228
Charge à base d'actions	34	20	27
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	8	61	32
		1 668 \$	2 141 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts incorporés dans le coût des stocks et autres actifs produits par l'entité et excluent l'incidence des subventions salariales.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat (le recouvrement) lié(e) aux activités poursuivies se détaillait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Impôts exigibles	(27) \$	11 \$
Impôts sur le résultat différés	76	240
	49 \$	251 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat (du recouvrement) s'établissait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
RAI des activités poursuivies	(121) \$	(1 290) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,5 %	26,6 %
Recouvrement d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(32)	(343)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	177	419
Moins-value des actifs d'impôt différé	79	113
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(24)	(8)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(27)	(11)
Différences permanentes	(128)	104
Ajustements liés à la période précédente	9	—
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(2)	2
Autres	(3)	(25)
Charge d'impôts sur le résultat des activités poursuivies	49 \$	251 \$
Taux d'imposition effectif	(40,5) %	(19,5) %

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge (le recouvrement) d'impôts sur le résultat différés lié(e) aux activités poursuivies se détaillait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	177 \$	419 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(151)	(283)
Moins-value des actifs d'impôt différé	79	113
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(27)	(11)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(2)	2
	76 \$	240 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	3 526 \$	— \$	2 712 \$	— \$	2 247 \$	— \$
Avantages de retraite	856	—	591	—	547	—
Passifs sur contrat	27	—	416	—	179	—
Stocks	614	—	394	—	705	—
Provisions	426	—	609	—	754	—
Autres actifs financiers et autres actifs	331	—	244	—	264	—
Placement dans les capitaux propres d'une société affiliée	—	—	53	—	(131)	—
Immobilisations corporelles	(22)	—	(4)	—	6	—
Autres passifs financiers et autres passifs	(3)	—	1	—	6	—
Immobilisations incorporelles	(28)	—	1	—	16	—
Actifs sur contrat	311	—	79	—	157	—
Autres	19	—	19	—	39	—
	6 057	—	5 115	—	4 789	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(5 499)	—	(4 438)	—	(4 043)	—
	558 \$	— \$	677 \$	— \$	746 \$	— \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(447) \$	— \$	(131) \$	— \$	— \$	— \$
	111 \$	— \$	546 \$	— \$	746 \$	— \$

⁽¹⁾ Comprend l'actif d'impôt différé net de 447 millions \$ lié aux reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles de 1726 millions \$, aux avantages de retraite totalisant 192 millions \$, à la provision pour moins-value de (1901) millions \$ et aux autres composantes s'élevant à 430 millions \$, qui sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020 (comprend l'actif d'impôt différé de 131 millions \$ lié aux avantages de retraite totalisant 64 millions \$, des reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles de 61 millions \$ et d'autres composantes s'élevant à 6 millions \$, qui étaient présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 liés au programme d'avions CRJ et aux activités liées aux aérostructures). Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Solde au début de l'exercice, montant net	677 \$ ⁽¹⁾	746 \$
En résultat net	(32)	(113)
En AERG		
Avantages de retraite	43	50
Couvertures de flux de trésorerie	18	(17)
Cession d'activités ⁽²⁾	(190)	—
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	(447)	(131)
Autres ⁽⁴⁾	42	11
Solde à la fin de l'exercice, montant net	111 \$	546 \$

⁽¹⁾ Le solde d'ouverture ne tient pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente.

⁽²⁾ Relatif aux activités liées aux aérostructures. Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽³⁾ Liés à Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails pour l'exercice 2020 (liés au programme d'avions CRJ et aux activités liées aux aérostructures pour l'exercice 2019).

⁽⁴⁾ Comprend l'incidence de l'impôt différé de 8 millions \$ comptabilisé dans les capitaux propres et les incidences du taux de change au 31 décembre 2020 (7 millions \$ et les incidences du taux de change au 31 décembre 2019).

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 20 760 millions \$ au 31 décembre 2020 (une tranche de 6957 millions \$ ayant trait à Transport), dont une tranche de 1948 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (une tranche de 241 millions \$ ayant trait à Transport) (17 264 millions \$ au 31 décembre 2019, dont une tranche de 1538 \$ millions ayant trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG, et 15 315 millions \$ au 1^{er} janvier 2019, dont une tranche de 1297 millions \$ ayant trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 12 832 millions \$ au 31 décembre 2020 n'avait pas de date d'échéance (une tranche de 5779 millions \$ ayant trait à Transport) (10 477 millions \$ au 31 décembre 2019 et 10 015 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), une tranche d'environ 4307 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (une tranche de 4115 millions \$ ayant trait à Transport) (3295 millions \$ au 31 décembre 2019 et 3087 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), une tranche de 725 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (une tranche de 723 millions \$ ayant trait à Transport) (553 millions \$ au 31 décembre 2019 et 437 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), 247 millions \$ avait trait aux activités de Transport au R.-U., où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable et 113 millions \$ avait trait aux activités de Transport en Espagne, où des limites sont prévues.

De plus, la Société disposait de 1625 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés (une tranche de 166 millions \$ ayant trait à Transport), dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 46 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement (une tranche de 44 millions \$ ayant trait à Transport), pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1621 millions \$ et 47 millions \$ au 31 décembre 2019 et 1614 millions \$ et 43 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 313 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2020 (une tranche de 204 millions \$ ayant trait à Transport) (161 millions \$ au 31 décembre 2019 et 321 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, le gain imposable prévu à la clôture des transactions et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 818 millions \$ au 31 décembre 2020 (une tranche de 709 millions \$ ayant trait à Transport) (664 millions \$ au 31 décembre 2019 et 682 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

12. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		
Activités poursuivies	(170) \$	(1 541) \$
Activités abandonnées	(698)	(256)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(18)	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(886) \$	(1 818) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 408 209	2 383 987
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 408 209	2 383 987
RPA (en dollars)		
Activités poursuivies de base et dilué	(0,08) \$	(0,65) \$
Activités abandonnées de base et dilué	(0,29)	(0,11)
Total du RPA de base et dilué	(0,37) \$	(0,76) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 448 713 247 pour l'exercice 2020 (524 442 736 pour l'exercice 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.

13. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(18) \$	(5) \$
Intérêt sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 \$	32 \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Passifs financiers ⁽²⁾	14 \$	(2) \$
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers ⁽²⁾⁽³⁾	17 \$	(389) \$
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture ⁽⁴⁾	2 \$	106 \$
Autres	(168) \$	133 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Les gains (pertes) lié(e)s aux actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), à certains prêts liés à des avions, aux avantages incitatifs à la location et à leur mécanisme de prêts adossés connexe conclu avec MHI sont présentés au montant net dans les passifs financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

⁽³⁾ Comprend la perte comptabilisée sur les parts sans droit de vote de SCAC liée à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend un gain comptabilisé sur les engagements de financement lié à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 décembre 2020							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 779 \$	— \$	1 779 \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	294	—	294	294
Autres actifs financiers	664	—	266	140	69	1 139	1 139
	664 \$	— \$	266 \$	2 213 \$	69 \$	3 212 \$	3 212 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	1 611 \$	— \$	1 611 \$	1 611 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	10 075	—	10 075	9 812
Autres passifs financiers	40	629	s. o.	793	2	1 464	1 466
	40 \$	629 \$	s. o.	12 479 \$	2 \$	13 150 \$	12 889 \$
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

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2020			
Instruments financiers dérivés – actifs	103 \$	(9) \$	94 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(42) \$	9 \$	(33) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	— \$	1 779 \$
31 décembre 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	287 \$	(97) \$	190 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(535) \$	117 \$	(418) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 629 \$	(19) \$	2 610 \$
1^{er} janvier 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	168 \$	(104) \$	64 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(885) \$	232 \$	(653) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	(127) \$	3 060 \$

Instrumentes dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instrumentes financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	15 \$	— \$	7 \$	— \$	— \$	1 \$
	15	—	7	—	—	1
Instrumentes financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	54	2	103	157	129	287
Instrumentes financiers dérivés classés à la juste valeur par le biais du résultat net⁽²⁾						
Contrats de change à terme	9	10	18	50	33	48
Engagements de financement	—	—	—	—	—	235
Instrumentes financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	—	—	325	—	314
Option de vente sur titres de dette à long terme	—	22	—	—	—	—
Options de rachat sur titres de dette à long terme	—	—	158	—	4	—
Option de remboursement par anticipation de dette à long terme	25	—	—	—	—	—
Garanties de taux plancher sur la dette à long terme	—	8	1	3	2	—
	34	40	177	378	39	597
Total des instruments financiers dérivés	103 \$	42 \$	287 \$	535 \$	168 \$	885 \$
Instrumentes financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	308 \$	— \$	355 \$	— \$	526 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 12 mois au 31 décembre 2020.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés et des engagements de financement.

Les gains nets sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les pertes nettes découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 6 millions \$ et 6 millions \$ pour l'exercice 2020 (gains nets de 7 millions \$ et pertes nettes de 7 millions \$ respectivement pour l'exercice 2019). Pour l'exercice 2020, une perte nette de 2 millions \$ a été comptabilisée dans le résultat net au titre de l'inefficacité des couvertures de flux de trésorerie (néant pour l'exercice 2019). Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers.

14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Trésorerie	1 559 \$	1 306 \$	1 296 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	461	547	892
Fonds du marché monétaire	430	776	999
Trésorerie et équivalents de trésorerie⁽¹⁾	2 450 \$	2 629 \$	3 187 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(671)	(51)	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	2 578 \$	3 187 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. La trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 se rapporte aux activités liées aux aérostructures.

Voir la Note 36 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

15. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais non dépréciés		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2020⁽¹⁾					
Créances clients, montant brut	301 \$	110 \$	114 \$	32 \$	45 \$
Provision pour pertes sur créances	(23)	—	—	—	(23)
	278	110 \$	114 \$	32 \$	22 \$
Autres	16				
Total	294 \$				
31 décembre 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 773 \$	1 176 \$	146 \$	231 \$	220 \$
Provision pour pertes sur créances	(49)	—	—	—	(49)
	1 724	1 176 \$	146 \$	231 \$ ⁽³⁾	171 \$
Autres	120				
Total	1 844 \$				
1^{er} janvier 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 508 \$	764 \$	339 \$	245 \$	160 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	—	—	—	(42)
	1 466	764 \$	339 \$	245 \$ ⁽³⁾	118 \$
Autres	109				
Total	1 575 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 29 millions \$ et de 17 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies étrangères au 31 décembre 2020 (respectivement 506 millions \$ et 574 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 334 millions \$ et 564 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽²⁾ Dont une tranche de 485 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2019 d'après les modalités et conditions habituelles (400 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽³⁾ Dont une tranche de 186 millions \$ de créances clients en lien avec des contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2019, y compris un montant de 179 millions \$ qui était en souffrance depuis plus de 90 jours (464 millions \$ au 1^{er} janvier 2019, y compris un montant de 229 millions \$ qui était en souffrance depuis plus de 90 jours).

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 9 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2020 (52 millions \$ au 31 décembre 2019 et 40 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 38 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Solde au début de l'exercice ⁽¹⁾	(56) \$	(42) \$
Provision pour pertes sur créances	(30)	(19)
Montants radiés	13	7
Reprises	3	—
Cession d'activités ⁽²⁾	7	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	42	7
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	(2)
Solde à la fin de l'exercice	(23) \$	(49) \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. Pour l'exercice 2019, représentent les actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

16. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 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 services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	61	674	506
Moins : avances et facturations progressives	—	(136)	(64)
	61	538	442
	61 \$	2 485 \$	2 617 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 187 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	3	2 286	2 124
Autres revenus différés	385	852	996
	3 575 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	2 356 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 219	1 417	1 933
	3 575 \$	7 156 \$	6 195 \$

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des soldes des contrats est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les modalités contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus comptabilisés sur :		
Solde des passifs sur contrat au début de l'exercice		
Contrats de services à long terme	— \$	7 \$
Avances sur programmes aéronautiques	2 057	815
	2 057 \$	822 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Programmes aéronautiques	3 254 \$	3 990 \$	3 546 \$
Produits finis ⁽¹⁾	396	468	733
Autres	—	141	123
	3 650 \$	4 599 \$	4 402 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent un montant de néant se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 31 décembre 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 5350 millions \$ pour l'exercice 2020 (5632 millions \$ pour l'exercice 2019). Ces montants comprennent une moins-value de 265 millions \$ pour l'exercice 2020 (180 millions \$ pour l'exercice 2019) et une reprise de moins-value de 13 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2020 (7 millions \$ pour l'exercice 2019).

18. CARNET DE COMMANDES

Le tableau suivant présente le montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations de prestation partiellement ou nullement remplies, à mesure que nous remplirons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Les montants présentés ci-dessous représentent la valeur des commandes fermes seulement, lesquelles pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Les montants présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, des options qui ne sont pas exercées ou des lettres d'intention.

Les revenus liés aux activités poursuivies devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards \$)	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾
Moins de 24 mois	6,9 \$	10,7 \$
Par la suite	3,8	5,6
Total	10,7 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations de prestation partiellement ou nullement remplies liées à Transport se sont élevés à 36,6 millions \$ au 31 décembre 2020 (35,8 millions \$ au 31 décembre 2019).

19. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Créances de SCAC ⁽¹⁾	439 \$	468 \$	385 \$
Placements dans des titres ⁽²⁾	266	250	230
Placements dans des structures de financement ⁽³⁾	150	—	173
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	103	287	168
Encaisse affectée	89	62	21
Solde de paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée ⁽⁵⁾	38	—	—
Prêts liés à des avions ⁽³⁾	32	2	26
Créance à recevoir de MHI ⁽⁶⁾	18	—	—
Créances sur contrats à long terme	—	99	75
Parts sans droit de vote de SCAC ⁽⁷⁾	—	—	150
Autres	4	16	12
	1 139 \$	1 184 \$	1 240 \$
Dont la tranche courante	227 \$	195 \$	210 \$
Dont la tranche non courante	912	989	1 030
	1 139 \$	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 26 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprennent 35 millions \$ d'instruments de capitaux propres désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au 31 décembre 2020 (35 millions \$ au 31 décembre 2019).

⁽³⁾ 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 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces actifs étaient présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

⁽⁴⁾ Voir la Note 13 – Instruments financiers.

⁽⁵⁾ Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽⁶⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location de 11 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁷⁾ Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

20. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	124 \$	105 \$	131 \$
Taxe de vente et autres taxes	106	249	212
Charges payées d'avance	101	141	107
Créance à recevoir de MHI ⁽¹⁾	80	—	—
Avantages de retraite ⁽²⁾	75	193	200
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽³⁾	72	217	195
Impôts sur le résultat à recevoir	3	90	49
Charges de financement différées	—	27	38
Autres	14	13	24
	575 \$	1 035 \$	956 \$
Dont la tranche courante	218 \$	473 \$	357 \$
Dont la tranche non courante	357	562	599
	575 \$	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 25 – Provisions et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 23 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles.

21. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total	Actifs au titre de droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 31 décembre 2019 ⁽¹⁾	73 \$	2 102 \$	1 253 \$	215 \$	351 \$	3 994 \$	675 \$	4 669 \$
Additions	—	34	74	41	8	157	70	227
Cessions	(9)	(11)	(33)	—	(5)	(58)	(51)	(109)
Transferts	—	16	24	(41)	2	1	(1)	—
Cession d'activités ⁽²⁾	—	(339)	(433)	(96)	(18)	(886)	(75)	(961)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	(56)	(1 176)	(537)	(54)	(49)	(1 872)	(333)	(2 205)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	82	12	3	8	108	22	130
Solde au 31 décembre 2020	11 \$	708 \$	360 \$	68 \$	297 \$	1 444 \$	307 \$	1 751 \$
Amortissement et pertes de valeur cumulés								
Solde au 31 décembre 2019 ⁽¹⁾	(17) \$	(1 223) \$	(911) \$	(13) \$	(282) \$	(2 446) \$	(153) \$	(2 599) \$
Amortissement	—	(41)	(70)	—	(4)	(115)	(83)	(198)
Moins-values	—	(4)	—	—	—	(4)	(38)	(42)
Cessions	—	1	32	—	—	33	26	59
Transferts	—	—	(13)	13	—	—	—	—
Cession d'activités ⁽²⁾	—	168	397	—	14	579	18	597
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	17	774	236	—	21	1 048	116	1 164
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(57)	(1)	—	—	(58)	(6)	(64)
Solde au 31 décembre 2020	— \$	(382) \$	(330) \$	— \$	(251) \$	(963) \$	(120) \$	(1 083) \$
Valeur comptable nette	11 \$	326 \$	30 \$	68 \$	46 \$	481 \$	187 \$	668 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total	Actifs au titre des droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	79 \$	2 067 \$	1 282 \$	184 \$	359 \$	3 971 \$	675 \$	4 646 \$
Additions	2	24	75	137	—	238	103	341
Cessions	(8)	(20)	(165)	(1)	(12)	(206)	(95)	(301)
Transferts	—	44	62	(105)	4	5	(5)	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(8)	(329)	(374)	(47)	(16)	(774)	(69)	(843)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(13)	(1)	—	—	(14)	(3)	(17)
Solde au 31 décembre 2019	65 \$	1 773 \$	879 \$	168 \$	335 \$	3 220 \$	606 \$	3 826 \$
Amortissement et moins-value cumulés								
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(18) \$	(1 199) \$	(967) \$	(11) \$	(279) \$	(2 474) \$	(61) \$	(2 535) \$
Amortissement	—	(56)	(99)	—	(6)	(161)	(109)	(270)
Moins-values (reprises)	1	2	5	(2)	1	7	—	7
Cessions	—	21	155	—	3	179	12	191
Transferts	—	(2)	(3)	—	—	(5)	5	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	162	362	—	9	533	21	554
Incidence des fluctuations de taux de change	—	11	(2)	—	(1)	8	—	8
Solde au 31 décembre 2019	(17) \$	(1 061) \$	(549) \$	(13) \$	(273) \$	(1 913) \$	(132) \$	(2 045) \$
Valeur comptable nette	48 \$	712 \$	330 \$	155 \$	62 \$	1 307 \$	474 \$	1 781 \$

⁽¹⁾ Représentent les actifs et les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

La valeur comptable des actifs au titre de droits d'utilisation, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Bâtiments	96 \$	332 \$
Matériel	38	85
Terrains	53	50
Autres	—	7
	187 \$	474 \$

La dotation aux amortissements, y compris la dépréciation, des actifs au titre de droits d'utilisation des activités poursuivies se présentait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Bâtiments	(58) \$	(22) \$
Matériel	(26)	(34)
Terrains	(2)	(2)
Autres	—	(4)
	(86) \$	(62) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 19 millions \$ pour l'exercice 2020 (14 millions \$ pour l'exercice 2019).

22. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total			
Coût						
Solde au 31 décembre 2019 ⁽³⁾	2 029 \$	9 154 \$	11 183 \$	1 936 \$	916 \$	14 035 \$
Additions	19	84	103	—	93	196
Transferts	—	(24)	(24)	—	24	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(286)	(1 354)	(1 640)	—	(66)	(1 706)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	—	—	—	(2 101)	(708)	(2 809)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	165	53	218
Solde au 31 décembre 2020	1 762 \$	7 860 \$	9 622 \$	— \$	312 \$	9 934 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2019 ⁽³⁾	(999) \$	(5 528) \$	(6 527) \$	— \$	(671) \$	(7 198) \$
Amortissement	(59)	(243)	(302)	—	(10)	(312)
Transferts	—	1	1	—	(1)	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	281	1 321	1 602	—	36	1 638
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	—	—	—	—	436	436
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(30)	(30)
Solde au 31 décembre 2020	(777) \$	(4 449) \$	(5 226) \$	— \$	(240) \$	(5 466) \$
Valeur comptable nette	985 \$	3 411 \$	4 396 \$	— \$	72 \$	4 468 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	1 930 \$	8 999 \$	10 929 \$	1 948 \$	891 \$	13 768 \$
Additions	112	163	275	—	83	358
Cessions	(13)	(8)	(21)	—	(50)	(71)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(287)	(1 352)	(1 639)	—	(66)	(1 705)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(12)	(8)	(20)
Solde au 31 décembre 2019	1 742 \$	7 802 \$	9 544 \$	1 936 \$	850 \$	12 330 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(981) \$	(5 429) \$	(6 410) \$	— \$	(696) \$	(7 106) \$
Amortissement	(18)	(114)	(132)	—	(20)	(152)
Moins-value	—	—	—	—	(3)	(3)
Cessions	—	15	15	—	43	58
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	281	1 318	1 599	—	38	1 637
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	5	5
Solde au 31 décembre 2019	(718) \$	(4 210) \$	(4 928) \$	— \$	(633) \$	(5 561) \$
Valeur comptable nette	1 024 \$	3 592 \$	4 616 \$	1 936 \$	217 \$⁽⁷⁾	6 769 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 20 – Autres actifs.

⁽²⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 235 millions \$ et 176 millions \$ au 31 décembre 2020 (respectivement 552 millions \$ et 306 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 511 millions \$ et 324 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Représentent les actifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽⁷⁾ Comprennent les coûts de développement des plateformes de Transport qui s'élevaient à 103 millions \$ au 31 décembre 2019.

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de 2020. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

23. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides représentent une combinaison des régimes à prestations définies et à cotisations définies.

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés dans une fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada et aux É.-U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des avantages de retraite et des actifs des régimes à prestations définies sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces deux pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, dans le cas des régimes enregistrés au Québec.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans deux fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à deux comités d'investissement (canadien et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par Bombardier Gestion Mondiale d'Actifs Retraite Inc. (BGMAR), filiale de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement, Bombardier Inc. et BGMAR se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite du Québec*, la *Loi sur les régimes de retraite d'Ontario* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles.

Pour les régimes de retraite du Québec, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) sur une période d'au plus quinze ans (diminuant graduellement pour s'établir à dix ans en date du 31 décembre 2020). La capitalisation est fondée sur une évaluation selon une approche plus rigoureuse de la continuité de l'exploitation comprenant une provision de stabilisation. Cette provision est financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Pour les régimes de retraite de l'Ontario, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime restera en vigueur) sur une période d'au plus dix ans. Les déficits de solvabilité représentant jusqu'à 85 % du passif de solvabilité doivent être capitalisés sur une période de cinq ans. Une nouvelle marge explicite appelée « provision pour écarts défavorables » est additionnée au passif à long terme établi selon l'approche de la continuité d'exploitation et du coût des services futurs aux fins de déterminer les cotisations minimales.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de 7 ans.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

Les politiques d'investissement sont élaborées dans le but d'obtenir un rendement des investissements à long terme qui, combiné avec les cotisations, permettra aux régimes de disposer d'un actif suffisant pour pouvoir verser les prestations promises tout en maintenant un niveau de risque acceptable compte tenu de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes. Pour plus d'informations, voir la section ci-après sur les initiatives de gestion des risques.

La répartition cible de l'actif est déterminée en fonction de la conjoncture et des conditions de marché prévues, du profil d'échéance des passifs des régimes, du niveau de capitalisation des régimes respectifs et de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes.

La stratégie d'investissement des régimes consiste à investir majoritairement dans des titres à revenu fixe et des titres de capitaux propres et, dans une moindre mesure, dans des titres à rendement réel (titres liés aux actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux).

Au 31 décembre 2020, la répartition cible moyenne de l'actif, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, était comme suit :

- 50,5 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.;
- 41 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.;
- 8,5 % en titres à rendement réel pour les régimes du Canada.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des obligations à long terme) seront mis en place pour les régimes de retraite lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018 et 2019, des rentes ont été rachetées pour les participants des trois régimes de retraite de Bombardier Aviation enregistrés en Ontario. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Bombardier Gestion Mondiale d'Actifs Retraite Inc. (BGMAR) surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base continue pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies.

Initiatives de gestion des risques

Les régimes de retraite de la Société sont exposés à divers risques, y compris le risque lié aux titres de capitaux propres, le risque de taux d'intérêt, le risque d'inflation, le risque de change, le risque de liquidité et le risque de longévité. Plusieurs stratégies et politiques de gestion des risques ont été mises en place pour atténuer l'incidence que ces risques pourraient avoir sur le niveau de capitalisation des régimes à prestations définies et sur le niveau futur des cotisations de la Société. Une description des principaux risques et des mesures d'atténuation adoptées pour les contrôler est présentée ci-après.

Risque lié aux titres de capitaux propres

Le risque lié aux titres de capitaux propres découle des fluctuations du cours des titres de capitaux propres. Ce risque est géré au moyen de la diversification des portefeuilles par région, par secteur et par stratégie d'investissement.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est lié à la variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche du portefeuille investie dans des titres à revenu fixe à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

Risque d'inflation

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, l'indexation des prestations a été plafonnée pour certains régimes et une partie des actifs des régimes a été investie dans des titres à revenu fixe à rendement réel et dans des titres à rendement réel.

Risque de change

L'exposition au risque de change découle des fluctuations de la juste valeur des actifs des régimes libellés dans une devise autre que la devise dans laquelle les passifs des régimes sont libellés. Le risque de change est géré au moyen de stratégies de couverture de change conformément aux politiques d'investissement des régimes.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est lié aux actifs détenus qui ne peuvent être facilement convertis en liquidités aux fins du versement des prestations ou du rééquilibrage des portefeuilles. Le risque de liquidité est géré en investissant dans des bons du Trésor, des obligations d'État et dans des contrats à terme standardisés sur des titres de capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance transfère à ces dernières la totalité des risques précités pour les rentes achetées.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada et aux É.-U. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2020				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total des activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
Coût des services rendus	149 \$	4 \$	153 \$	78 \$	231 \$
Charge de désactualisation	45	7	52	14	66
Coûts au titre des services passés	—	—	—	7	7
Compression	(56)	(2)	(58)	(4)	(62) ⁽¹⁾
Règlement	(19)	—	(19)	—	(19) ⁽²⁾
Prestations de cessation d'emploi	2	—	2	—	2
Régimes à prestations définies	121	9	130	95	225
Régimes à cotisations définies	31	—	31	52	83
Total des coûts au titre des avantages de retraite	152 \$	9 \$	161 \$	147 \$	308 \$
Se rapportant à					
Régimes à prestations définies capitalisés	117 \$	s. o.	117 \$	65 \$	182 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	9 \$	13 \$	30 \$	43 \$
Régimes à cotisations définies	31 \$	s. o.	31 \$	52 \$	83 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAI ou coûts capitalisés	107 \$	2 \$	109 \$	133 \$	242 \$
Charges de financement	45 \$	7 \$	52 \$	14 \$	66 \$
	2019 ⁽³⁾				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total des activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
Coût des services rendus	154 \$	3 \$	157 \$	74 \$	231 \$
Charge de désactualisation	47	9	56	17	73
Coûts au titre des services passés	34	—	34	(24)	10 ⁽⁴⁾
Compression	(35)	(22)	(57)	(5)	(62) ⁽¹⁾
Règlement	5	—	5	—	5 ⁽²⁾
Régimes à prestations définies	205	(10)	195	62	257
Régimes à cotisations définies	33	—	33	53	86
Total des coûts au titre des avantages de retraite	238 \$	(10) \$	228 \$	115 \$	343 \$
Se rapportant à					
Régimes à prestations définies capitalisés	201 \$	s. o.	201 \$	30 \$	231 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	(10) \$	(6) \$	32 \$	26 \$
Régimes à cotisations définies	33 \$	s. o.	33 \$	53 \$	86 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAI ou coûts capitalisés	191 \$	(19) \$	172 \$	98 \$	270 \$
Charges de financement	47 \$	9 \$	56 \$	17 \$	73 \$

⁽¹⁾ Comprend un gain de compression de 21 millions \$ à la suite de l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19 pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 5 millions \$ à la suite de mesures de restructuration annoncées précédemment liées aux activités poursuivies pour l'exercice 2019). Comprend également un gain de compression de 33 millions \$ à la suite de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 23 millions \$ à la suite de la cession des activités liées à la Q Series pour l'exercice 2019). Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend un gain de règlement de 19 millions \$ lié à la cession d'activités pour l'exercice 2020. Comprend la perte liée à l'achat de rentes de retraite pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽³⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ à l'égard des activités poursuivies pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(2 305) \$
Pertes actuarielles, montant net	(453)
Incidence des fluctuations de taux de change	(67)
Impôts sur le résultat	50
Solde au 31 décembre 2019	(2 775)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(13)
Pertes actuarielles, montant net	(419)
Incidence des fluctuations de taux de change	(24)
Impôts sur le résultat	43
Solde au 31 décembre 2020	(3 188) \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG ayant trait à Transport; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2020			2019		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	11 722 \$ ⁽¹⁾	273 \$ ⁽¹⁾	11 995 \$ ⁽¹⁾	9 817 \$	260 \$	10 077 \$
Désactualisation	271	8	279	325	10	335
Coût des services rendus	226	5	231	227	4	231
Cotisations des participants aux régimes	17	—	17	23	—	23
Coûts au titre des services passés ⁽²⁾	7	—	7	10	—	10
Pertes actuarielles – changements dans les hypothèses financières	1 005	21	1 026	1 447	30	1 477
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(106)	(6)	(112)	6	(9)	(3)
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(68)	—	(68)	(66)	(1)	(67)
Avantages versés	(359)	(13)	(372)	(354)	(11)	(365)
Compression ⁽³⁾	(60)	(2)	(62)	(40)	(22)	(62)
Règlement	(527)	—	(527)	(14)	—	(14)
Prestations de cessation d'emploi	2	—	2	—	—	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(2 573)	(1)	(2 574)	—	—	—
Autres ⁽⁶⁾	313	—	313	—	—	—
Reclassés comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(4 562)	(48)	(4 610)	(2 421)	—	(2 421)
Incidence des fluctuations de taux de change	252	6	258	341	12	353
Obligation à la fin de l'exercice	5 560 \$	243 \$	5 803 \$	9 301 \$	273 \$	9 574 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	2 969 \$	107 \$	3 076 \$	3 217 \$	117 \$	3 334 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	451	—	451	1 785	—	1 785
Retraités	2 140	136	2 276	4 299	156	4 455
	5 560 \$	243 \$	5 803 \$	9 301 \$	273 \$	9 574 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	9 329 \$ ⁽¹⁾	— \$ ⁽¹⁾	9 329 \$ ⁽¹⁾	7 896 \$	— \$	7 896 \$
Cotisations de la Société	233	13	246	275	11	286
Cotisations des participants aux régimes	17	—	17	23	—	23
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	213	—	213	262	—	262
Écarts actuariels	417	—	417	954	—	954
Avantages versés	(359)	(13)	(372)	(354)	(11)	(365)
Règlement	(508)	—	(508)	(19)	—	(19)
Frais d'administration	(25)	—	(25)	(20)	—	(20)
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(2 013)	—	(2 013)	—	—	—
Autres	286	—	286	—	—	—
Reclassés comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(3 474)	—	(3 474)	(2 007)	—	(2 007)
Incidence des fluctuations de taux de change	156	—	156	312	—	312
Juste valeur à la fin de l'exercice	4 272 \$	— \$	4 272 \$	7 322 \$	— \$	7 322 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend un gain de compression de 21 millions \$ à la suite de l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19 et un gain de compression de 33 millions \$ à la suite de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 5 millions lié aux mesures de restructuration annoncées précédemment à l'égard des activités poursuivies, et de 23 millions \$ à la suite de la cession des activités liées à la Q Series pour l'exercice 2019). Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Comprend les passifs au titre des prestations de retraite liés à l'acquisition. Voir la Note 32 – Acquisition pour plus de détails.

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	5 560 \$	243 \$	9 301 \$	273 \$	9 817 \$	260 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(4 272)	—	(7 322)	—	(7 896)	—
Montant net comptabilisé	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	1 363 \$	243 \$	2 172 \$	273 \$	2 121 \$	260 \$
Actif ⁽¹⁾	(75)	—	(193)	—	(200)	—
Passif net	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 20 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	915 \$	— \$	783 \$	— \$	695 \$	— \$
É.-U.	261	—	370	—	332	—
R.-U.	—	—	(10)	—	102	—
Autres	—	—	48	—	72	—
	1 176	—	1 191	—	1 201	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	41	—	571	—	526	—
Canada	28	234	27	245	24	232
É.-U.	37	9	41	16	35	18
Autres	6	—	149	12	135	10
	112	243	788	273	720	260
Passif net	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 558 \$	3 643 \$	4 822 \$	4 039 \$	4 069 \$	3 374 \$
É.-U.	890	629	1 081	711	891	559
R.-U.	—	—	2 235	2 245	3 752	3 650
Autres	—	—	375	327	385	313
	5 448	4 272	8 513	7 322	9 097	7 896
Régimes de retraite non capitalisés	355	—	1 061	—	980	—
	5 803 \$	4 272 \$	9 574 \$	7 322 \$	10 077 \$	7 896 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2020				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	396 \$	246 \$	150 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	669	669	—	—
R.-U.	104	104	—	—
Canada	291	291	—	—
Autres	568	568	—	—
	1 632	1 632	—	—
Titres à revenu fixe				
Sociétés	471	—	471	—
Gouvernement	1 396	—	1 396	—
Autres	10	—	10	—
	1 877	—	1 877	—
Titres à rendement réel	310	310	—	—
Autres	57	—	57	—
	4 272 \$	2 188 \$	2 084 \$	— \$
31 décembre 2019				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	618 \$	471 \$	147 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	873	867	—	6
R.-U.	215	207	8	—
Canada	334	334	—	—
Autres	1 071	1 068	—	3
	2 493	2 476	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	853	—	853	—
Gouvernement	2 536	—	2 536	—
Autres	17	—	17	—
	3 406	—	3 406	—
Titres à rendement réel	682	622	—	60
Autres	123	—	123	—
	7 322 \$	3 569 \$	3 684 \$	69 \$
1 ^{er} janvier 2019				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	707 \$	513 \$	194 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	832	826	—	6
R.-U.	228	220	8	—
Canada	259	259	—	—
Autres	1 089	1 086	—	3
	2 408	2 391	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 038	—	1 038	—
Gouvernement	2 766	—	2 766	—
Autres	22	—	22	—
	3 826	—	3 826	—
Titres à rendement réel	895	840	—	55
Autres	60	—	60	—
	7 896 \$	3 744 \$	4 088 \$	64 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2020 et 2019 ainsi que les cotisations estimatives, à l'exclusion de Transport, pour l'exercice 2021 :

	2021	2020	2019
	<i>Estimé</i>		
Cotisations aux			
Régimes de retraite capitalisés	137 \$	204 \$	248 \$
Régimes de retraite non capitalisés	3	29	27
Autres avantages	12	13	11
Total des régimes de retraite à prestations définies	152	246 ⁽¹⁾	286 ⁽¹⁾
Régimes de retraite à cotisations définies	32	83 ⁽¹⁾	86 ⁽¹⁾
Total des cotisations	184 \$	329 \$	372 \$

⁽¹⁾ Les cotisations pour les exercices 2020 et 2019 comprennent Transport. Les cotisations versées par Transport aux régimes à prestations définies et aux régimes à cotisations définies pour l'exercice 2020 s'élèvent à respectivement 75 millions \$ et 52 millions \$.

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies, à l'exclusion de Transport, qui devraient être versées au :

	31 décembre 2020
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	182 \$
Entre un an et cinq ans	828
Entre 5 et 10 ans	1 295
Entre 10 et 15 ans	1 540
Entre 15 et 20 ans	1 721
	5 566 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée des obligations au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, à l'exclusion de Transport, au :

Durée en années au	31 décembre 2020
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,4
É.-U.	15,4
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	20,8
Canada	13,8
É.-U.	14,1
Autres	16,1

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée des obligations au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, à l'exclusion de Transport, au :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	— \$	12 \$	12 \$
Entre un an et cinq ans	2	52	54
Entre 5 et 10 ans	4	76	80
Entre 10 et 15 ans	7	82	89
Entre 15 et 20 ans	11	88	99
	24 \$	310 \$	334 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations, y compris Transport, s'établissaient comme suit aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
(en pourcentage)	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	2,51 %	3,15 %	3,29 %	3,88 %	3,03 %	3,56 %
Taux de croissance des salaires	2,91 %	2,75 %	2,99 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,23 %	2,10 %	2,28 %	2,20 %	2,28 %	2,20 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,08 %	s. o.	5,08 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	2,13 %	2,65 %	2,51 %	3,15 %	3,29 %	3,88 %
Taux de croissance des salaires	2,86 %	2,75 %	2,91 %	2,75 %	2,99 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,04 %	2,30 %	2,23 %	2,10 %	2,28 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,17 %	s. o.	5,21 %	s. o.	5,24 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,07 %	s. o.	5,08 %

s. o. : sans objet

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer le coût des avantages et l'obligation au titre des activités poursuivies étaient les suivantes au :

	31 décembre 2020	
(en pourcentage)	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages		
Taux d'actualisation	2,83 %	3,20 %
Taux de croissance des salaires	2,95 %	2,75 %
Taux d'inflation	2,22 %	s. o.
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,04 %

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un participant âgé de 45 ou 65 ans, y compris Transport, sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2020	2019	2020	2019
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	22,1	21,9	23,1	22,9
R.-U.	SPA07M_CMI 2016 ⁽¹⁾	22,1	21,6	23,9	23,1
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2020 ⁽²⁾	20,4	20,6	21,9	22,2
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	20,5	20,3	23,2	23,1

		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2020	2019	2020	2019
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,5	24,3	25,4	25,2
R.-U.	SPA07M_CMI 2016 ⁽¹⁾	24,0	23,4	25,9	25,0
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2020 ⁽²⁾	22,4	22,6	23,8	24,2
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	23,9	23,8	26,1	26,0

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2016 et S2P(M/F)A CMI 2016 au 31 décembre 2019.

⁽²⁾ Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 au 31 décembre 2019.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées, pour l'exercice 2020 et au 31 décembre 2020 :

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice		Passif net lié aux avantages de retraite	
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Taux d'actualisation	(14)	(20)	(247)	(438)
Taux de croissance des salaires	4	5	30	49
Taux d'inflation	2	4	1	92

⁽¹⁾ Comprend Transport.

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2020 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 284 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 18 millions \$. Le passif net au titre des avantages de retraite lié aux activités poursuivies augmenterait de 148 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 14 millions \$ pour l'exercice 2020, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2020, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,17 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,07 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante pour l'exercice 2020 et au 31 décembre 2020 et :

	Coût des avantages de retraite pour l'exercice		Passif net lié aux avantages de retraite	
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Augmentation de un point de pourcentage	1	1	19	19
Diminution de un point de pourcentage	(1)	(1)	(17)	(17)

⁽¹⁾ Comprend Transport.

24. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Fournisseurs	1 134 \$	3 259 \$	3 502 \$
Frais courus	81	813	756
Intérêts à payer	154	150	138
Autres	242	460	238
	1 611 \$	4 682 \$	4 634 \$

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pour Aviation pouvant s'échelonner de 180 à 360 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 56 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 8,25 % au 31 décembre 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 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 31 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les délais de règlement de Transport.

25. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2020 et 2019 :

	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	207	7	98 ⁽³⁾	284	51	647
Utilisation	(146)	(4) ⁽¹⁰⁾	(111)	(180)	(18)	(459)
Reprises	(44)	(5)	(33) ⁽³⁾	(208) ⁽⁴⁾⁽⁹⁾	(25)	(315)
Charge de désactualisation	1	2	—	5	—	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	14	—	17
Cession d'activités ⁽⁵⁾	(8)	(12)	(35)	(289)	(14)	(358)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(311)	—	(51)	(554)	(43)	(959)
Incidence des fluctuations de taux de change	22	—	3	31	4	60
Solde au 31 décembre 2020	154 \$	80 \$ ⁽⁷⁾	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$
Dont la tranche courante	45 \$	— \$	5 \$	13 \$	83 \$	146 \$
Dont la tranche non courante	109	80	—	98	2	289
	154 \$	80 \$	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$

	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	180	—	120 ⁽³⁾	242 ⁽⁸⁾	44	586
Utilisation	(182)	(336) ⁽¹⁰⁾	(185)	(333)	(50)	(1 086)
Reprises	(78)	(39)	(26) ⁽³⁾	(76) ⁽⁸⁾⁽⁹⁾	(20)	(239)
Charge de désactualisation	1	7	—	6	—	14
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	16	—	19
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹¹⁾	(7)	(90)	(3)	(304)	(19)	(423)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(1)	7	(1)	—
Solde au 31 décembre 2019	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$
Dont la tranche courante	343 \$	— \$	130 \$	495 \$	92 \$	1 060 \$
Dont la tranche non courante	82	—	1	209	19	311
	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$

⁽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 à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 31 – 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 liées aux aérostructures appuyant le programme de l'A220 et l'A330 ainsi qu'à la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽⁶⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁷⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 20 – Autres actifs et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'ajout et les reprises liés à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽⁹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽¹⁰⁾ Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle deviennent exigibles, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.

⁽¹¹⁾ Représentent les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

26. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances gouvernementales remboursables ⁽¹⁾	595 \$	585 \$	759 \$
Obligations locatives ⁽²⁾	232	487	609
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	223	378	172
Passifs liés aux actifs de RASPRO ⁽³⁾	149	—	—
Coûts non récurrents des fournisseurs	81	112	136
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	42	535	885
Montant à payer à MHI ⁽⁵⁾	30	—	—
Avantages incitatifs à la location ⁽⁶⁾	11	—	53
Autres	101	125	119
	1 464 \$	2 222 \$	2 733 \$
Dont la tranche courante	239 \$	617 \$	701 \$
Dont la tranche non courante	1 225	1 605	2 032
	1 464 \$	2 222 \$	2 733 \$

⁽¹⁾ Dont une tranche de 439 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 19 – Autres actifs financiers pour les créances 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 43 – Reclassement.

⁽³⁾ La Société a conservé les actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) au titre duquel elle a transféré son droit de bénéficiaire net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 13 – Instruments financiers.

⁽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. Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces avantages incitatifs à la location et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – 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 n'étaient pas comptabilisés au 31 décembre 2020, étant donné que le contrat de location n'a pas encore débuté. Les engagements au titre des contrats de location non actualisés de la Société étaient les suivants au :

	31 décembre 2020
Moins de un an	— \$
De 1 an à 3 ans	12
Par la suite	574
	586 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dont néant par rapport à Transport.

27. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	332 \$	389 \$	389 \$
Avantages du personnel ⁽²⁾	253	532	643
Impôts sur le résultat à payer	31	202	173
Autres taxes à payer	1	165	181
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	—	398	443
Autres	218	220	193
	835 \$	1 906 \$	2 022 \$
Dont la tranche courante	447 \$	1 441 \$	1 499 \$
Dont la tranche non courante	388	465	523
	835 \$	1 906 \$	2 022 \$

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 43 – Reclassement.

⁽²⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 23 – Avantages de retraite).

28. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
	Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt		Échéance	Montant	Montant	Montant
			Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur				
Billets de premier rang	414 ⁽²⁾	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	513 \$	483 \$	952 \$
	1018 ⁽²⁾	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 013	1 008	1 380
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽³⁾	Mars 2022	503	504	504
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽³⁾	Oct. 2022	1 212	1 215	1 217
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽³⁾	Janv. 2023	1 269	1 272	1 273
	1 000	\$ US	7,50 %	s. o.	Déc. 2024	994	992	990
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 494	1 492	1 491
	2 000	\$ US	7,88 %	s. o.	Avril 2027	1 981	1 978	—
	850	\$ US	7,75 %	s. o.	s. o.	—	—	869
Emprunt à terme garanti ⁽⁴⁾	750	\$ US	n.p.	s. o.	Août 2023	712	—	—
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Débetures	150	\$ CA	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	117	115	110
Autres	Divers ⁽⁵⁾	Diverses	Divers ⁽⁵⁾	s. o.	Avr. 2026	19	26	27
						10 075 \$	9 333 \$	9 061 \$
Dont la tranche courante						1 882 \$	8 \$	9 \$
Dont la tranche non courante						8 193	9 325	9 052
						10 075 \$	9 333 \$	9 061 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2020 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ Au cours de l'exercice 2019, la Société a racheté des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € sur 780 millions € et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 382 millions \$ sur 1400 millions \$.

⁽³⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au cours des exercices précédents. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁴⁾ La facilité a une utilisation minimale de 750 millions \$ et une utilisation maximale de 1000 millions \$ et portera intérêt au taux de référence Libor majoré d'une marge convenue.

⁽⁵⁾ Le montant nominal des autres dettes à long terme s'élevait à 19 millions \$ au 31 décembre 2020 (26 millions \$ au 31 décembre 2019 et 27 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Le taux d'intérêt contractuel était de 7,95 % au 31 décembre 2020 (taux moyen pondéré de 7,8 % au 31 décembre 2019 et 7,8 % au 1^{er} janvier 2019).

s. o. : sans objet

n. p. : non présenté

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. Transport est assujéti à diverses restrictions financières en vertu de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres (voir la Note 36 – Facilités de crédit pour plus de détails). La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. La Société respectait la totalité des clauses restrictives aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

Aux termes de l'emprunt à terme garanti, la Société a le droit de rembourser par anticipation le montant emprunté sur la facilité. De plus, par suite de la vente de Transport, la Société devra faire une offre de remboursement de 50 % du montant alors impayé du capital de 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 aux termes de la facilité sera garanti par une sûreté portant sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujéti à aucune clause restrictive financière.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
À moins de un an	1 901 \$	8 \$	9 \$
Entre un an et cinq ans	5 825	5 433	6 135
Plus de cinq ans	2 385	3 883	2 878
	10 111 \$	9 324 \$	9 022 \$

29. CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Le 12 février 2020, Bombardier a transféré sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec. Airbus détenait, au 12 février 2020, 75 % de SCAC, alors que le gouvernement du Québec a porté sa participation à 25 % sans verser 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 un total de 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 Siège social et Autres de Bombardier.

Le produit net cumulatif tiré de la vente s'élevait à 554 millions \$ au 31 décembre 2020. Un gain de 120 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2020. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux.

30. CESSION D'ACTIVITÉS

Programme d'avions CRJ Series

Le 1^{er} juin 2020, la Société a conclu la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) annoncée précédemment.

Par suite 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, ainsi que les centres de services situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, et les certificats de type.

Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les derniers avions CRJ Series prévus au carnet de commandes pour le compte de MHI jusqu'à ce que tous les avions du carnet de commandes actuel aient été livrés, ce qui devrait se concrétiser 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 574 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 488 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux; voir la Note 8 – Éléments spéciaux (440 millions \$ après l'incidence de l'impôt).

La Société a conservé certains passifs représentant des provisions pour garanties de crédit et pour 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. En outre, la Société a conservé certains actifs, qui comprennent essentiellement le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) au titre duquel elle a transféré son droit de bénéficiaire net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

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

Activités liées aux aérostructures

Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit). Par suite de cette vente, Spirit a acquis 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 en trésorerie 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.

La Société a reçu un produit brut de 275 millions \$ à la clôture. Le produit net s'est élevé à 257 millions \$. Un gain de 678 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux; voir la Note 8 – Éléments spéciaux. 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.

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

31. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

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 émis de BT Holdco (l'« EVA »). Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom.

Le produit total revenant aux vendeurs, déduction faite des éléments semblables à de la dette et des passifs transférés, s'établit à 6.0 milliards \$, y compris le montant payé par Alstom pour racheter les capitaux propres de respectivement 400 millions € (488 millions \$ au taux de change de 1,22) et 350 millions € (427 millions \$ au taux de change de 1,22) injectés respectivement par la Société et la Caisse dans Transport au cours de l'exercice 2020 pour soutenir le fonds de roulement. Après déduction des capitaux propres de la Caisse de 2,5 milliards \$ et des coûts de transaction, et compte tenu de l'incidence des ajustements de clôture et des obligations liées à l'atteinte d'un solde minimal de trésorerie dans Transport à la fin de l'exercice 2020, la Société s'attend à recevoir un produit net d'environ 3,6 milliards \$. Ce montant comprend la trésorerie de 400 millions € (488 millions \$ au taux de change de 1,22) provenant du rachat des capitaux propres et le remboursement d'un prêt intersociétés de 103 millions € (125 millions \$ au taux de change de 1,22) par Transport, en lien avec la clôture de la transaction. Le produit net comprend également des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$ (500 millions € représentant 11,5 millions d'actions à un prix de souscription fixe de 43,46 € par action), lesquelles pourront être monétisées à compter de la fin d'avril 2021. Voir la Note 42 – Engagements et éventualités pour plus de détails sur l'indemnisation.

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 se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Revenus	7 844 \$	8 269 \$
Coût des ventes	8 023	7 710
Marge brute	(179)	559
Charges de vente et d'administration	442	456
R et D	95	136
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(108)	(94)
Autres revenus	2	(9)
Éléments spéciaux	8	48
RAII⁽¹⁾	(618)	22
Charges de financement ⁽²⁾	91	87
Revenus de financement ⁽²⁾	(329)	(15)
RAI	(380)	(50)
Impôts sur le résultat	18	16
Résultat net des activités abandonnées	(398) \$	(66) \$
RPA lié aux activités abandonnées (en dollars)		
De base et dilué ⁽³⁾	(0,29)	(0,11)

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2020, comprend des subventions salariales de 87 millions \$ du gouvernement canadien et d'autres pays.

⁽²⁾ Pour l'exercice 2020, comprend la désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite de 14 millions \$ (17 millions \$ pour l'exercice 2019) et le gain net sur certains instruments financiers de 325 millions \$ (perte nette de 10 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽³⁾ Pour le nombre total d'actions ordinaires utilisées pour calculer le RPA de base et dilué lié aux activités abandonnées, voir la Note 12 – Résultat par action.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Charges de restructuration (reprises) ⁽¹⁾	1 \$	48 \$
Coûts des perturbations ⁽²⁾	7	—
Impôts sur le résultat	1	—
	9 \$	48 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	8 \$	48 \$
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	1	—
	9 \$	48 \$
1. Pour l'exercice 2020, représentent des indemnités de départ de 1 million \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour l'exercice 2019, représentaient des indemnités de départ de 61 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions \$, et la reprise de charges de dépréciation 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 7 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour l'exercice 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 :

	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie	671 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 217
Actifs sur contrat ⁽¹⁾	3 260
Immobilisations corporelles	1 041
Goodwill ⁽²⁾	2 101
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	626
Impôts sur le résultat différés	462
Autres actifs ⁽³⁾	1 039
Total des actifs	10 417 \$
Emprunts	798 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	2 831
Passifs sur contrat	2 749
Provisions	959
Avantages de retraite	1 202
Autres passifs ⁽⁴⁾	1 607
Total des passifs	10 146 \$

⁽¹⁾ Comprennent des avances et facturations progressives de 7792 millions \$.

⁽²⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles et la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus de détails.

⁽³⁾ 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 49 millions \$.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement des avantages du personnel, des frais courus relatifs aux contrats à long terme, des obligations locatives, des instruments financiers dérivés ainsi qu'un passif d'impôts sur le résultat différé de 15 millions \$.

Le cumul des AERG était comme suit au :

	31 décembre 2020
ECC	(530) \$
Couvertures de flux de trésorerie	
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(64)
Impôts sur le résultat	6
	(58)
Avantages de retraite	
Réévaluation des avantages de retraite	(961)
Impôts sur le résultat	115
	(846)
Cumul des AERG	(1 434) \$

Les flux de trésorerie nets étaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 149) \$	(427) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(137)	(127)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 083	(3)
Sortie de trésorerie nette	(203) \$	(557) \$

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 (contrats de production) dans les actifs sur contrat et s'élevaient à 256 millions € (314 millions \$) au 31 décembre 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 557 millions € (684 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Des créances clients de 1167 millions € (1331 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2020 (1691 millions € (1894 millions \$) au cours de l'exercice 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 150 à 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 517 millions € (634 millions \$) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,83 % au 31 décembre 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 créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne.

Injection de capitaux

Au cours de l'exercice 2020, la Caisse et la Société ont investi des montants en capital de respectivement 350 millions € (386 millions \$) et 400 millions € (456 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 et la Société émises précédemment. Au cours de l'exercice 2019, la Société et la Caisse (par l'intermédiaire de ses entreprises associées) ont investi des montants en capital de 105 millions € (115 millions \$) et 45 millions € (49 millions \$) dans BT Holdco.

Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport au 31 décembre 2020 était de respectivement 65,88 % et 34,12 %.

32. ACQUISITION

Le 31 décembre 2020, la Société a conclu l'acquisition, afin d'en obtenir le plein contrôle, du centre de services aéronautiques de Berlin. La Société a fait l'acquisition des actions de Lufthansa Technik AG et d'ExecuJet Aviation Group AG, permettant ainsi à la Société de mettre en place un centre de services détenu en propriété exclusive à Berlin et d'étendre encore plus son empreinte mondiale de soutien à la clientèle.

La Société a fait l'acquisition des passifs nets évalués à 15 millions \$, soit essentiellement des actifs au titre de droits d'utilisation, des stocks, des créances, le passif lié aux avantages de retraite, l'obligation locative et des créanciers. Selon une répartition préliminaire du prix d'acquisition, un goodwill de 15 millions \$ a été comptabilisé. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

33. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019 :

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5 811 736	5 811 736	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6 188 264	6 188 264	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2017 jusqu'au 31 juillet 2022 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,983 %, ou 0,99575 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,2489375 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

- Droits de vote : Un vote chacune.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
- Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	308 746 929	308 750 749
Conversion à la classe B	(10 000)	(3 820)
Solde à la fin de l'exercice	308 736 929	308 746 929
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	2 128 017 205	2 125 232 847
Émission d'actions	64 737	2 780 538
Conversion de la classe A	10 000	3 820
	2 128 091 942	2 128 017 205
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(39 160 485)	(60 541 394)
Distribuées	22 112 544	21 380 909
	(17 047 941)	(39 160 485)
Solde à la fin de l'exercice	2 111 044 001	2 088 856 720
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

La variation du nombre de bons de souscription pouvant être exercés était comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Solde au début de l'exercice	305 851 872	305 851 872
Annulation de bons de souscription	(100 000 000)	—
Solde à la fin de l'exercice	205 851 872	305 851 872

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2020		31 décembre 2019		31 décembre 2020	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
		—		—		—
Actions privilégiées, série 2	0,72	3	0,99	4	0,05	—
Actions privilégiées, série 3	1,00	5	1,00	5	0,25	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	11	0,39	3
		19		20		4
		19 \$		20 \$		4 \$

34. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS**Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI**

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAR et les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2020, l'émission d'une valeur combinée de 31 millions \$ d'UAD, d'UAR et d'UAI a été autorisée (44 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	95 207 904	1 101 849	—	88 243 098	1 101 849	—
Attribuées ⁽¹⁾	—	—	130 831 625	40 885 619	—	—
Exercées	(22 655 561)	(117 355)	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(25 061 310)	—	(4 089 580)	(11 147 689)	—	—
Solde à la fin de l'exercice	47 491 033	984 494 ⁽²⁾	126 742 045	95 207 904	1 101 849 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquelles environ 57 105 000 UAI attribuées à Transport pour l'exercice 2020 ont été annulées après la clôture de la vente des activités de Transport à Alstom le 29 janvier 2021. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Sur lesquelles les droits rattachés à 984 494 UAD étaient acquis au 31 décembre 2020 (1 101 849 au 31 décembre 2019).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 0 % à 100 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les droits rattachés aux UAI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution, quel que soit le rendement. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu et en cours entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2020 s'échelonnent de mai 2021 à novembre 2023.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAI attribuées au cours de l'exercice 2020 s'est établie à 0,40 \$ (1,53 \$ pour les UAR au cours de l'exercice 2019). La juste valeur des UAR et des UAI attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 33 – Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UAI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UAI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 5 millions \$, à l'exclusion de Transport, ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2020 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (9 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 25 108 283 étaient disponibles au 31 décembre 2020 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2020 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
0 à 2	57 049 674	4,79	1,60	48 335 796	1,77
2 à 4	61 830 687	6,14	2,47	31 840 807	2,68
4 à 6	15 181 292	6,02	4,20	1 081 156	4,88
	134 061 653			81 257 759	

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2020		2019	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	131 006 338	2,41	111 545 290	2,52
Attribuées	6 871 662	0,39	31 012 132	2,20
Exercées	—	—	(2 780 538)	1,62
Annulées	(3 022 046)	2,48	(6 872 398)	3,20
Échues	(794 301)	4,87	(1 898 148)	3,63
Solde à la fin de l'exercice	134 061 653	2,30	131 006 338	2,41
Options exerçables à la fin de l'exercice	81 257 759	2,17	58 702 474	2,03

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2020 s'est établie à 0,16 \$ par option (0,86 \$ par option au cours de l'exercice 2019). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2020	2019
Taux d'intérêt sans risque	0,40 %	1,54 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	69,82 %	60,82 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, de 15 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (18 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

35. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2020 ⁽¹⁾	2019 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	396 \$	(345) \$
Stocks	682	(976)
Actifs sur contrat	(736)	141
Passifs sur contrat	(945)	1 186
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(442)	(11)
Autres actifs	151	(75)
Fournisseurs et autres créditeurs	(583)	414
Provisions	57	(707)
Passif lié aux avantages de retraite	(110)	53
Autres passifs	14	(157)
	(1 516) \$	(477) \$

⁽¹⁾ Comprend la variation nette des soldes hors caisse liés à Transport; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dettes à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾	9 061 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	2 000
Remboursement de dette à long terme	(1 647)
Coûts de transaction	(45)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	308
Incidence des fluctuations de taux de change	(8)
Autres	(28)
Solde au 31 décembre 2019	9 333 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	750
Remboursement de dette à long terme	(8)
Coûts de transaction	(43)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	699
Incidence des fluctuations de taux de change	45
Autres	(2)
Solde au 31 décembre 2020	10 075 \$

⁽¹⁾ Obligations aux termes de contrats de location-financement reclassés à titre d'obligations locatives en vertu d'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019.

36. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2020				
Facilité de Transport ⁽³⁾	5 519 \$ ⁽¹⁾	5 123 \$	396 \$	2023 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 519 \$	5 123 \$	396 \$	
31 décembre 2019				
Facilité de Transport	5 052 \$ ⁽¹⁾	4 846 \$	206 \$	2023
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 052 \$	4 846 \$	206 \$	
1^{er} janvier 2019				
Facilité de Transport	4 511 \$ ⁽¹⁾	4 024 \$	487 \$	2022
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	

⁽¹⁾ 4498 millions € au 31 décembre 2020 (4498 millions € au 31 décembre 2019 et 3940 millions € au 1^{er} janvier 2019).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises jusqu'à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2023.

⁽³⁾ Fait partie de la vente de Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁴⁾ La Société a annulé volontairement la facilité de crédit de 361 millions \$ en 2019, laquelle a été remplacée par diverses ententes bilatérales.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 5572 millions \$ étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2020, dont une tranche de 5471 millions \$ est liée à Transport (4395 millions \$ au 31 décembre 2019 et 3874 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2020 (3,8 milliards \$ au 31 décembre 2019 et 3,7 milliards \$ au 1^{er} janvier 2019).

Facilités de crédit renouvelables

Transport a une facilité de crédit renouvelable non garantie atteignant 1154 millions € (1416 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité était utilisée au 31 décembre 2020 pour un montant de 650 millions € (798 millions \$).

Facilités de crédit à court terme non confirmées

Transport a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (92 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport et n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2020.

Clauses financières restrictives

Transport est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de sa facilité de crédit renouvelable, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Ces facilités comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums 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. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. En outre, Transport doit désormais maintenir un niveau minimum de liquidités variant de 500 millions € (614 millions \$) et 750 millions € (920 millions \$) à la fin de chaque trimestre, sauf pour le trimestre clos le 31 décembre 2020. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, ces clauses financières restrictives ont été modifiées avant la fin de l'exercice afin de ne pas s'appliquer au quatrième trimestre. Transport respectait la totalité des clauses restrictives sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

37. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. Cependant, tout au long de 2020, la gestion du capital de la Société a été principalement axée sur la clôture des transactions de vente des activités afin de permettre le désendettement ainsi que sur la surveillance étroite de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et la mise en œuvre et la révision active des mesures nécessaires pour y répondre, et sur les répercussions de celle-ci sur ses employés, ses activités, l'économie mondiale et la demande pour ses produits et services.

Tandis que la Société révisé actuellement sa stratégie de désendettement et de gestion du capital courante alors que les marchés et les activités reprennent, l'objectif de la Société est de restaurer et d'augmenter le résultat afin de réaliser un ratio moins élevé de la dette nette sur le multiple du RAIIA. La Société vise à atteindre cet objectif en réalisant son plan de réduction des coûts pour aligner ses infrastructures sur les conditions actuelles du marché, par les progrès réalisés grâce à la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500* et par la croissance soutenue du réseau de services et de soutien.

Alors que 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, la Société a répondu en apportant des ajustements à ses activités aéronautiques, à ses cadences de production ainsi qu'à ses effectifs, et a géré avec prudence les liquidités pour s'adapter au contexte actuel.

La vente du secteur Transport qui s'est clôturée le 29 janvier 2021 devrait avoir une incidence importante sur la gestion du capital de Bombardier, étant donné que la Société a l'intention d'affecter le produit disponible tiré de la vente de Transport au remboursement de la dette et continue d'évaluer les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

De plus, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 1,5 milliard \$ au 31 décembre 2020 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2019). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. De plus, le passif net lié aux avantages de retraite a considérablement diminué en raison des ventes d'activités, y compris Transport. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années comme le rachat d'engagements de rentes pour le compte des retraités. Voir la Note 23 – Avantages de retraite pour plus de détails.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 36 – Facilités de crédit pour une description des clauses restrictives bancaires.

38. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative d'investissement (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société sont gérés et contrôlés par les deux secteurs isolables : Aviation et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que les risques financiers découlant d'importantes opérations sont analysés et approuvés par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 13 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Prêts liés à des avions ⁽¹⁾	2 \$	2 \$	26 \$
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	— \$	— \$	93 \$
Instruments financiers dérivés	78 \$	128 \$	162 \$
Placements dans des titres	230 \$	210 \$	196 \$

⁽¹⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces autres actifs financiers et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI de sorte qu'aucun risque de crédit ne découle des autres actifs financiers au 31 décembre 2020. Voir la Note 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs d'Aviation. Les débiteurs d'Aviation ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs.

Voir la Note 42 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

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, de la disponibilité de mesures de financement du fonds de roulement et du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers.

La Société participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (voir la Note 24 – Créances clients et autres créditeurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers, la vente de créances et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 31 – Activités abandonnées). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties à l'arrangement.

La Société surveille les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société soit en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications tout court.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	1 779 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs	294 \$	294	—	—	—	—	—	294
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	838 \$	113	139	112	357	273	35	1 029
Actifs		2 186	139	112	357	273	35	3 102
Fournisseurs et autres créditeurs	1 611 \$	1 611	—	—	—	—	—	1 611
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	993 \$	184	334	163	355	311	—	1 347
Dette à long terme								
Capital	10 075 \$	1 901	3 325	2 500	2 135	250	—	10 111
Intérêts		699	1 010	616	339	66	—	2 730
Passifs		4 395	4 669	3 279	2 829	627	—	15 799
Montant net		(2 209) \$	(4 530) \$	(3 167) \$	(2 472) \$	(354) \$	35 \$	(12 697) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les placements dans des structures de financement, certains prêts liés à des avions et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des avantages incitatifs à la location. La valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les obligations locatives, les avantages incitatifs à la location et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) et à certains autres passifs financiers

Les autres actifs financiers comprennent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	1 702 \$	62 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	62 \$
Swap de taux d'intérêt	300	7	6	2	—	—	15
	2 002 \$	69 \$	6 \$	2 \$	— \$	— \$	77 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	(168) \$	(9) \$	— \$	— \$	— \$	— \$	(9) \$
Montant net		60 \$	6 \$	2 \$	— \$	— \$	68 \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Obligations locatives

La Société loue des bâtiments et du matériel.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des obligations locatives, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, s'établissait comme suit au :

	31 décembre 2020
À moins de un an	56 \$
Entre un an et cinq ans	132
Plus de cinq ans	311
	499 \$

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de chaque segment de la Société sont déterminés et couverts par la trésorerie centralisée. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Aviation a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence suivante sur le RAI lié aux activités poursuivies pour l'exercice 2020 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI			
	Variation	\$ CAN/\$ US	€/ \$ US	Autres
Gain (perte)	+10 %	1 \$	(24) \$	(1) \$

L'incidence sur les AERG liés aux activités poursuivies pour l'exercice 2020 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat			
	Variation	\$ CAN/\$ US	€/ \$ US	Autres
Gain (perte)	+10 %	141 \$	(35) \$	9 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variations de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 28 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent les placements dans des titres et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, au 31 décembre 2020, l'incidence sur le RAI lié aux activités poursuivies se serait traduite par un ajustement négatif de 17 millions \$ au 31 décembre 2020 (112 millions \$ au 31 décembre 2019).

39. 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 le droit de bénéficiaire 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 de flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché pour les taux d'intérêt.

Incitatifs à la location – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des incitatifs à la location engagés relativement à la vente d'avions commerciaux. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard des taux d'intérêt, des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, des probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et des différentiels de crédit de la Société. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En ce qui concerne 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, le cas échéant.

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 31 – 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

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués à la juste valeur sur une base récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créance à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	439 \$	— \$	— \$	439 \$
Placements dans des titres	266	35	231	—
Placement dans des structures de financement ⁽²⁾	150	—	—	150
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	103	—	78	25
Prêts liés à des avions ⁽⁴⁾	30	—	—	30
Créance à recevoir de MHI ⁽⁵⁾	11	—	—	11
	999 \$	35 \$	309 \$	655 \$
Passifs financiers				
Avance gouvernementale remboursable ⁽¹⁾	439	—	—	439
Passifs liés à RASPRO ⁽²⁾	149	—	—	149
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	42	—	42	—
Montant à payer à MHI ⁽⁴⁾	30	—	—	30
Avantages incitatifs à la location ⁽⁵⁾	11	—	—	11
	671 \$	— \$	42 \$	629 \$

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Les passifs liés à RASPRO comportent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement au transfert du droit bénéficiaire net lié aux placements dans des structures de financement.

⁽³⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de dérivés incorporés.

⁽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.

⁽⁵⁾ 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.

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 exercices 2020 et 2019 :

	Option de remboursement par anticipation	Fournisseurs et autres créanciers	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2019	— \$	— \$	(325) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	25	—	292
Émissions	—	(10)	—
Ventes	—	10	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	(9)
Solde au 31 décembre 2020	25 \$	— \$	(42) \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	—	42
Solde au 31 décembre 2020	25 \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ Représente les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente découlant de la vente de Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

	Prêts liés à des avions	Parts sans droit de vote de SCACS	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	(314) \$	(235) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	3	(385) ⁽²⁾	27	(4)	—	120 ⁽²⁾
Émissions	—	235	—	—	—	—
Règlements	—	—	(3)	16	—	115
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(11)	—
Solde au 31 décembre 2019	27 \$	— \$	197 \$	(41) \$	(325) \$	— \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(27)	—	(197)	41	—	—
Solde au 31 décembre 2019	— \$	— \$	— \$	— \$	(325) \$	— \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses ne sont pas tirées de données observables de marché.

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 31 – Activités abandonnées.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti 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).

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	294 \$	— \$	294 \$	— \$
Autres actifs financiers	140	—	140	—
	434 \$	— \$	434 \$	— \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(1 611) \$	— \$	(1 611) \$	— \$
Dette à long terme	(9 812)	—	(9 812)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(151)	—	—	(151)
Autres	(644)	—	—	(644)
	(12 218) \$	— \$	(11 423) \$	(795) \$

40. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente les opérations liées aux activités poursuivies avec les entreprises associées dans lesquelles la Société détient des participations pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Ventes de produits et services, et autres revenus	60 \$	663 \$

⁽¹⁾ Retraité pour tenir compte des activités poursuivies seulement.

Le tableau qui suit présente les soldes liés aux activités poursuivies de la Société auprès d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽²⁾	1 ^{er} janvier 2019 ⁽²⁾
Débiteurs	— \$	199 \$	126 \$
Créances à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	— \$	468 \$	385 \$
Créditeurs	— \$	57 \$	26 \$
Autres passifs financiers	— \$	32 \$	48 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽²⁾ Retraité pour tenir compte des activités poursuivies seulement.

Coentreprises

Aucune transaction n'a été réalisée avec des coentreprises dans le cadre des activités poursuivies pendant les exercices 2020 et 2019 ni aucun solde avec des coentreprises liés aux activités poursuivies n'existait aux 31 décembre 2020, 31 décembre 2019 et 1^{er} janvier 2019.

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents respectifs d'Aviation et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Salaires, primes et autres avantages à court terme	12 \$	14 \$
Avantages fondés sur des actions	9	20
Avantages de retraite	—	1
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	13	—
	34 \$	35 \$

41. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	1 484 \$	344 \$	2 101 \$	739 \$	3 552 \$	1 587 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par des tiers investisseurs d'instruments de capitaux propres. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

La Société détient des placements dans des structures de financement s'élevant à 150 millions \$ au 31 décembre 2020 (198 millions \$ au 31 décembre 2019 et 173 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces placements et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 0,5 milliard \$, dont une tranche de 91 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2020 (respectivement 0,8 milliard \$ et 108 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 1,2 milliard \$ et 409 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 42 – Engagements et éventualités. 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 31 décembre 2020.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

42. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 41 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	72 \$	163 \$	695 \$
Crédit (a)	473	734	1 034
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(65)	(128)	(473)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	480 \$	769 \$	1 256 \$
Engagements de reprise (b)	330 \$	998 \$	1 165 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	40 \$	73 \$	100 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	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⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section (f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles servant à réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 80 millions \$ au 31 décembre 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. 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 223 millions \$ au 31 décembre 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 31 décembre 2019). De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 11 millions \$ au 31 décembre 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location. 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, à l'exception d'un montant à payer de 223 millions \$ relativement à des garanties de crédit et de valeur résiduelle, au 31 décembre 2020. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 86 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2020 (74 % au 31 décembre 2019 et 71 % au 1^{er} janvier 2019).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	16 \$	13 \$	97 \$
De un an à cinq ans	56	142	528
De cinq à dix ans	—	8	70
De dix à quinze ans	—	—	—
	72 \$	163 \$	695 \$

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. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	224 \$	496 \$	305 \$
De un an à trois ans	106	475	622
Par la suite	—	27	238
	330 \$	998 \$	1 165 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	9 \$	73 \$	26 \$
De un an à trois ans	31	—	74
Par la suite	—	—	—
	40 \$	73 \$	100 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2020 (48 millions \$ au 31 décembre 2019 et 48 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Cette garantie ayant trait à Transport vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Dans le cadre de la cession d'activités et de la cession d'une participation dans une entreprise associée, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités et des garanties qui habituellement ont une durée déterminée et limitent l'exposition financière potentielle maximale de la Société. En vertu de l'entente régissant la vente de Transport à Alstom, la Société est tenue de fournir une garantie bancaire de 100 millions € (123 millions \$) en faveur d'Alstom pour garantir certaines indemnités et obligations de garantie de la Société.

Dans le cadre de la vente de Transport à Alstom, la Société a convenu d'une indemnité supplémentaire liée à la conformité. Aux termes de cette indemnité, la Société indemniserait Alstom ou ses sociétés affiliées pour certains aspects connus liés à la conformité ainsi que pour toute violation liée à la conformité ou violation présumée (de toute loi ou réglementation applicable, y compris dans le cas d'audits ou autre procédure intentée par une autorité gouvernementale) survenant dans les deux ans suivant la clôture de la vente de Transport à Alstom et relativement à des événements ayant eu lieu avant le 29 janvier 2021. Afin de garantir cette indemnité, la Société doit fournir une garantie bancaire de 250 millions € (307 millions \$) en faveur d'Alstom; la valeur de cette garantie sera réduite progressivement sous réserve du respect de certaines conditions ou de l'atteinte de certains jalons.

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit au 31 décembre 2020:

	Activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
À moins de un an	2 773 \$	5 569 \$	8 342 \$
Entre un an et cinq ans	745	3 063	3 808
Plus de cinq ans	—	1	1
	3 518 \$	8 633 \$	12 151 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 229 millions \$ et 55 millions \$ au 31 décembre 2020 (comprennent respectivement 197 millions \$ et 55 millions liés à Transport).

Poursuites

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 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, les conseillers juridiques de Bombardier Inc. dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale ont reçu une lettre du ministère américain de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. 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.

Bien que cette affaire ait trait à Transport, dont la Société s'est départie dans le cadre de la vente à Alstom le 29 janvier 2021, la Société reste partie à la poursuite et demeure imputable à Alstom, en tant qu'acquéreur de Transport, dans l'éventualité où elle subirait des préjudices dans le cadre de cette affaire.

Enquête au Brésil

Cette enquête a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que Bombardier était partie à cette poursuite, au cours du plus récent exercice clos, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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 à 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 défendeurs (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 défendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réel brésilien (environ 4 millions \$ au 31 décembre 2020), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclarée 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 Brésil et a pris sa décision. En ce qui concerne BT Brésil, 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 si celle-ci ne faisait pas l'objet d'un appel ou n'était pas contestée 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 signification à l'un des défendeurs, l'échéance pour interjeter l'appel pour tous les défendeurs était fixée au 9 octobre 2020, et BT Brésil a déposé son appel en temps voulu. Le 11 novembre 2020, le tribunal a consenti à l'injonction visant à suspendre le caractère exécutoire de l'amende contre BT Brésil.

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

Bien que cette affaire ait trait à Transport, dont la Société s'est départie dans le cadre de la vente à Alstom le 29 janvier 2021, la Société reste partie à cette affaire et demeure imputable à Alstom, en tant qu'acquéreur de Transport, dans certaines circonstances.

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 informé 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 décembre 2020, BTSA a été informé par la Commission Zondo qu'elle avait accueilli sa demande de présenter une preuve et de contre-interroger les témoins qui avaient témoigné auparavant devant la Commission. 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 à l'unité d'enquête spéciale l'information en sa possession relativement à l'évolution du prix pendant le processus d'appel d'offres, 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.

Le 11 janvier 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande supplémentaire du ministère de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs aux contrats avec Transnet et la société de transport ferroviaire sud-africaine Passenger Rail Agency of South Africa, ainsi que sur la vente connexe alléguée d'un avion *Global 6000*. Bombardier coopère avec les demandes en cours du ministère de la Justice.

Espagne

Cette affaire a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que cette enquête était, au 31 décembre 2020, une poursuite à laquelle Bombardier était partie, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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 et a répondu à la demande d'information. Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI aurait 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.

La Société a 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 délai prolongé pour fournir une réponse expirait le 13 octobre 2020 et la Société a rendu sa réponse dans les délais, laquelle 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 à la location en 2011-2012 d'appareils Bombardier CRJ1000 par Garuda Indonésie (Persero) TBK (les « Transactions Garuda »). Aucune accusation n'a été portée contre la Société ni aucun de ses administrateurs, dirigeants ou employés. La Société a immédiatement entrepris un processus interne de révision concernant les Transactions Garuda qui est conduit par des conseillers juridiques externes.

La Société a également été informée que le Serious Fraud Office (« SFO ») du R.-U. 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.

Action collective

Le 15 février 2019, la Société s'est vu signifier une requête se rapportant à une autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la Loi sur les valeurs mobilières (Québec) et une demande d'autorisation d'intenter une action collective devant la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et MM. Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») (anciennement respectivement le président et chef de la direction et le vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier) afin de réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des déclarations fausses et trompeuses alléguées visant les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présenter en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante action collective 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 l'ensemble ou une partie de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et l'action collective 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 défendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et MM. 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.

43. 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.