

BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2020

GLOSSAIRE

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
CEI	Communauté des États indépendants	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
É.-U.	États-Unis	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
Euribor	Taux interbancaire offert en euro	s. o.	Sans objet
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unité d'actions différées
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IFRS	Normes internationales d'information financière	UAI	Unité d'actions inaccessibles
ins	Information non significative		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		
pdb	Points de base		
PIB	Produit intérieur brut		

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	6
FAITS SAILLANTS	6
INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	9
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	13
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	19
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	20
STRUCTURE DU CAPITAL	27
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	28
AVIATION	32
TRANSPORT	43
AUTRES	53
ARRANGEMENTS HORS BILAN	53
RISQUES ET INCERTITUDES	53
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	57
TAUX DE CHANGE	58
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	58
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	59
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	60
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	68

RAPPORT DE GESTION

Tous les montants présentés dans ce rapport sont exprimés en dollars américains, et tous les montants présentés dans les tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société » ou « Bombardier »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le Conseil est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion et des états financiers à l'intention des actionnaires.

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées par secteur isolable : Aviation et Transport, reflétant notre structure organisationnelle.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du trimestre et du semestre ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

Ce rapport de gestion contient à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS (se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable).

Importance de l'information

Une information est jugée importante si nous croyons que la décision d'acheter, de vendre ou de conserver les titres de la Société par un investisseur raisonnable serait influencée ou modifiée du fait que cette information soit omise ou erronée.

Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos anticipations et nos perspectives et prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la demande prévue de produits et de services; la stratégie de croissance; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard des projets complexes de Transport et de la libération de fonds de roulement qui en découlera; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles et nos besoins financiers prévus; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration; les attentes et les objectifs en matière de remboursement de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la renégociation des échéances; les attentes à l'égard de la disponibilité des programmes d'aide gouvernementale; la conformité aux clauses financières restrictives; les attentes à l'égard de la déclaration et du versement de dividendes sur nos actions privilégiées; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités et l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ce qui précède et l'efficacité des plans et des mesures que nous avons mis en place en réponse à cet égard. En ce qui a trait aux transactions en cours annoncées précédemment, y compris la cession de nos activités à Belfast et au Maroc et la vente de la division Transport à Alstom (collectivement, les « transactions en cours »), le présent rapport de gestion contient également des énoncés prospectifs ayant trait à la réalisation et à l'échéancier connexe conformément aux conditions et aux modalités; le produit prévu devant découler de chaque transaction et son utilisation, ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit retirer de ces transactions et leur incidence prévue sur nos perspectives, prévisions et cibles, nos activités opérationnelles, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre plan d'entreprise et notre stratégie globale.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « s'attendre à », « anticiper », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes, perspectives et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de nos activités et de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer nos activités. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sont formulées dans le présent rapport de gestion (notamment les hypothèses présentées à la suite des énoncés prospectifs dans le présent rapport de gestion). Pour de plus amples renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion, se reporter aux rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable présenté dans notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des organismes de réglementation, des entreprises et des clients, les hypothèses de la Société comportent une incertitude plus importante que lors de périodes précédentes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique générale, à notre contexte commercial (tels les risques liés au « Brexit », à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets de Transport; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à la mise en œuvre de notre stratégie, de notre plan de transformation, de nos améliorations visant la productivité, de nos gains d'efficacité opérationnelle et de nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projets; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur

la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; aux clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au risque du marché (telles les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; la diminution de la valeur résiduelle; l'augmentation des prix des produits de base; et les fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du présent rapport de gestion et du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Les facteurs mentionnés précédemment peuvent être exacerbés par l'écllosion de la COVID-19 et avoir une incidence considérablement plus grave sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de la Société que si une telle écloison n'avait pas eu lieu. En raison de la pandémie de COVID-19 actuelle, les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : les risques liés à l'incidence et aux répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la conjoncture économique et les marchés des capitaux et l'incidence connexe sur notre entreprise, nos activités, nos sources de financement, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos perspectives et nos résultats; l'incertitude à l'égard de l'ampleur et de la durée des perturbations économiques par suite de l'écllosion de la COVID-19 et des répercussions connexes sur la demande de nos produits et services; les mesures d'urgence et les restrictions décrétées par les autorités de la santé publique ou les gouvernements, les réponses des gouvernements et des institutions financières en matière de politique fiscale et monétaire; la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale, des clients, de la main-d'œuvre, des contreparties et des fournisseurs de services tiers; la perturbation additionnelle des activités opérationnelles, de la production, de la réalisation et la livraison de projets; les risques liés à la technologie, à la protection des renseignements personnels; et d'autres événements défavorables imprévus.

En ce qui concerne les transactions en cours, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, le non-respect des conditions de clôture, y compris l'obtention de l'approbation des organismes de réglementation, ou le report de la réalisation de ces transactions et, à l'égard de la vente de la division Transport, l'incapacité de signer la documentation définitive ou l'incapacité d'obtenir l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et à la réalisation des consultations des comités d'entreprise pertinents, ou tout changement défavorable pouvant survenir; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu devant découler des transactions en cours pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des conditions avantageuses; la concrétisation d'un événement qui pourrait permettre aux parties de mettre fin à leurs obligations et ententes de principe; les modifications aux modalités des transactions; l'incapacité des parties de respecter leurs obligations et ententes de principe; le risque associé à la perte et au remplacement des dirigeants et des employés clés; et l'incidence des transactions sur nos relations avec des tiers, y compris la possibilité de la perte de clients, d'employés, de fournisseurs, de partenaires d'affaires ou d'autres avantages et du goodwill de l'entreprise.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du présent rapport de gestion et de celui de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport de gestion et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Les énoncés prospectifs du présent rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

Ensemble de l'entreprise

- La conjoncture économique générale, y compris l'incidence sur l'économie et les marchés des capitaux de la pandémie de COVID-19 et les autres risques pour la santé;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs et de prestataires de services tiers de recommencer graduellement à soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables sur le plan commercial et en temps opportun;

- l'efficacité de nos mesures d'atténuation adoptées en réponse à la pandémie de COVID-19 pour réduire au minimum la pression à la baisse des flux de trésorerie et gérer les liquidités;
- notre capacité à mettre en œuvre d'autres mesures d'atténuation efficaces en réponse à des événements futurs;
- l'exactitude de nos estimations et de nos jugements sur la durée, la portée et les incidences de la pandémie de COVID-19 en cours sur notre entreprise, nos activités opérationnelles, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos flux de trésorerie, nos perspectives et nos résultats des périodes ultérieures;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives et de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances;
- l'incidence prévue des mesures d'urgence mises en place par les gouvernements;
- l'efficacité des programmes d'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales, le report du paiement des impôts, les congés de cotisations aux régimes de retraite et d'autres mesures qui s'attaquent aux besoins de liquidités des entreprises pendant la crise et notre capacité à y être admissibles;
- l'efficacité des initiatives pour contenir la contagion de la COVID-19 et relancer graduellement l'environnement mondial et la conjoncture économique mondiale à compter du deuxième trimestre de 2020;
- notre capacité à redémarrer de façon ordonnée la production et à reprendre progressivement les travaux dans le cadre des projets mis en veille dès que les restrictions de voyage vers les installations applicables et que les suspensions de visas temporaires délivrés aux étrangers auront été levées;
- le calendrier d'atténuation des directives de distanciation sociale actuelles en raison de la COVID-19 et des autres mesures d'atténuation;
- le maintien en poste des employés et des dirigeants clés;
- notre capacité de nous défendre dans le cadre de litiges susceptibles de survenir dans le contexte de la pandémie de COVID-19;
- notre capacité d'avoir accès aux marchés financiers au besoin; et
- l'efficacité des initiatives de financement du fonds de roulement et la disponibilité du soutien au crédit par les institutions financières aux parties concernées.

Aviation

- La clôture de la vente de nos activités liées aux aérostructures à Belfast et au Maroc et de celles de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants à Dallas au cours des mois à venir conformément aux modalités négociées;
- l'alignement des cadences de production à la demande réduite du marché et de la baisse considérable des nouvelles commandes; et
- notre capacité d'apporter les ajustements requis à la cadence de production à mesure que les activités liées aux avions d'affaires reprennent graduellement.

Transport

- La clôture de la vente de la division Transport à Alstom au premier semestre de 2021 selon les modalités négociées; et
- notre capacité à établir de nouveaux calendriers contractuels avec les clients et les fournisseurs afin d'optimiser la génération de trésorerie lorsque la production reprendra graduellement.

Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le rapport de gestion, en particulier à l'égard de chaque transaction en cours, comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'approbation des organismes de réglementation et, à l'égard de la vente de la division Transport, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et à la réalisation des consultations des comités d'entreprise, et l'absence de toute modification défavorable importante) et la réception du produit prévu selon le calendrier prévu; et le respect par les parties de leurs obligations et ententes de principe.

Pour de plus amples renseignements, notamment à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des organismes de réglementation, des entreprises et des clients, les hypothèses de la Société comportent une incertitude plus importante que lors de périodes précédentes.

Pour une analyse des facteurs de risque importants associés à l'information prospective, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2020	2019	Écart
Revenus	2 702 \$	4 314 \$	(37) %
Marge brute	(223) \$	496 \$	ins
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	(319) \$	312 \$	ins
Marge RAIIA ajustée ⁽¹⁾	(11,8) %	7,2 %	(1900) pdb
RAII ajusté ⁽¹⁾	(427) \$	206 \$	ins
Marge RAII ajustée ⁽¹⁾	(15,8) %	4,8 %	(2060) pdb
RAII	26 \$	371 \$	(93) %
Marge RAII	1,0 %	8,6 %	(760) pdb
Résultat net	(223) \$	(36) \$	(519) %
RPA dilué (en dollars)	(0,13) \$	(0,04) \$	(0,09) \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(631) \$	(47) \$	(1 243) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,30) \$	(0,04) \$	(0,26) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	79 \$	140 \$	(44) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(957) \$	(289) \$	(231) %
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 036) \$	(429) \$	(141) %
Aux	30 juin 2020	31 décembre 2019	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	1 724 \$	2 629 \$	(34) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾	2 462 \$	3 925 \$	(37) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Aviation			
Avions d'affaires	12,9 \$	14,4 \$	(10) %
Aviation – autres ⁽⁴⁾	1,0 \$	1,9 \$	(47) %
Transport	33,7 \$	35,8 \$	(6) %

Principaux faits saillants et événements

Mise à jour sur les activités et rendement financier

- Les revenus de 2,7 milliards \$ dégagés au cours du trimestre reflètent une baisse de la production et des livraisons, alors que les activités opérationnelles exercées aux principales installations d'Aviation et de Transport en Amérique du Nord et en Europe ont été suspendues temporairement en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Les revenus tirés des services se sont avérés plus résilients au cours de la période.
- Dès les dernières semaines d'avril et tout au long du mois de mai, les activités opérationnelles à l'échelle mondiale ont repris avec succès et en toute sécurité avec des nouvelles mesures de sécurité mises en place. Avec le réalignement des cadences de production et de l'effectif sur les conditions actuelles du marché et les demandes des clients, les livraisons d'Aviation et de Transport devraient s'accélérer alors que le nombre de livraisons devrait atteindre un sommet saisonnier au quatrième trimestre.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 50 millions \$ au 30 juin 2020 et 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation du présent rapport de gestion et à la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.

⁽³⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit.

⁽⁴⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series, totalisant 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

⁽⁵⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

- Le RAlIA ajusté⁽¹⁾ négatif et le RAlI ajusté⁽¹⁾ négatif de respectivement 319 millions \$ et 427 millions \$ pour le trimestre reflètent une charge additionnelle de 435 millions \$ de Transport liée en grande partie à des coûts additionnels d'ingénierie, de certification et de rattrapage associés à un certain nombre de projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Les résultats consolidés pour le trimestre ont également été moins élevés que ceux de la période correspondante de l'exercice précédent en raison des coûts directs de perturbation estimés à environ 75 millions \$ liés à la pandémie mondiale de COVID-19, y compris la hausse inhabituelle des coûts indirects non absorbés imputable à la baisse des volumes.
- Le RAlI présenté de 26 millions \$ pour le trimestre reflète le gain comptable de 496 millions \$ sur la cession du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. conclue le 1^{er} juin 2020.
- L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 1,0 milliard \$ pour le trimestre a été meilleure que prévu, la Société ayant repris ses activités opérationnelles plus vite que prévu et pris des mesures additionnelles pour atténuer pleinement l'incidence de la COVID-19. Ces mesures ont donné lieu à une augmentation plus importante que prévu du nombre de livraisons aux clients d'Aviation et de Transport, à une diminution des stocks en raison du réalignement des cadences de production sur les conditions du marché et à une réduction des dépenses discrétionnaires à l'échelle de la Société. L'incidence estimée de la pandémie de COVID-19 sur les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ au cours du trimestre se situe entre 700 millions \$ et 900 millions \$. Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre correspondaient à une utilisation de 1,0 milliard \$.
 - L'incidence de la pandémie de COVID-19 au cours du premier semestre de l'exercice reflète une baisse du nombre de livraisons après que le gouvernement eut imposé des restrictions de voyage, des interruptions temporaires de la production dans plusieurs installations importantes et une baisse persistante du nombre de nouvelles commandes à la fois pour Aviation et pour Transport.
 - L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ devrait s'améliorer au troisième trimestre du fait principalement de l'accélération des livraisons, tandis que des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ devraient être générés au quatrième trimestre grâce à la libération de fonds de roulement.⁽²⁾

Liquidités et mise à jour sur la transaction

- Les liquidités pro forma⁽³⁾ étaient de 3,5 milliards \$ au 30 juin 2020, reflétant une meilleure utilisation que prévu des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ au deuxième trimestre de 2020 et la nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 1,0 milliard \$ annoncée le 22 juillet 2020 qui devrait être conclue au troisième trimestre⁽²⁾. L'encaisse et les liquidités⁽⁴⁾ au 30 juin 2020 s'établissaient à respectivement environ 1,7 milliard \$ et 2,5 milliards \$.
 - Le 1^{er} juin 2020, la Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., pour une contrepartie brute au comptant de 585 millions \$.
 - La Société a obtenu un engagement auprès de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC visant l'octroi d'un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$, qui fournira les liquidités additionnelles requises pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de conclure les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier. Au moment de la vente de Bombardier Transport, un remboursement obligatoire de 50 % du montant du capital alors prélevé sur la facilité devra être effectué. Le montant prélevé en vertu de la facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive financière.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽³⁾ Mesure financière non conformes aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 1724 millions \$ au 30 juin 2020, plus le montant disponible aux termes de la facilité de crédit de 738 millions \$ au 30 juin 2020 ainsi que la nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 1,0 milliard \$.

⁽⁴⁾ Les liquidités sont définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu de notre facilité de crédit renouvelable.

- Transport a obtenu d'autres modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- Des progrès ont été réalisés à l'égard de la clôture des cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
 - Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.⁽¹⁾
 - La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. devrait être conclue cet automne, ce qui améliorera la situation de trésorerie de la Société d'environ 500 millions \$.⁽¹⁾

Bombardier a annoncé que Mme Beatrice Weder di Mauro a exprimé son intention de démissionner du conseil d'administration de la Société pour des raisons personnelles. Le conseil a accepté la démission de Mme Weder di Mauro et la remercie pour ses quatre années de service dévoué ainsi que pour sa perspicacité et sa sagesse durant son mandat chez Bombardier.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

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. La présente rubrique vise à aider les utilisateurs à mieux comprendre l'incidence de la pandémie sur la Société en regroupant les informations figurant ailleurs dans le rapport de gestion.

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.

Le 24 mars 2020, la Société a suspendu ses perspectives financières⁽¹⁾ de 2020 pour refléter l'incertitude relative à l'incidence financière de la pandémie de COVID-19 sur ses activités mondiales.

Sur une base consolidée pour le semestre clos le 30 juin 2020, l'incidence sur le RAII des coûts directs des perturbations liés à la pandémie de COVID-19 s'est élevée à environ 90 millions \$, déduction faite de l'incidence des subventions salariales d'environ 70 millions \$. L'incidence estimée sur les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ a été considérablement plus élevée et devrait se situer entre 1,4 milliard \$ et 1,6 milliard \$ pour le semestre (entre 700 millions \$ et 900 millions \$ pour le deuxième trimestre), en raison principalement du solde plus élevé du fonds de roulement lié à la baisse des livraisons et des nouvelles commandes. Les deux tiers environ de cette insuffisance découlent de la perturbation des activités opérationnelles d'Aviation et des marchés.

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. Ces perturbations, combinées à l'incidence de la baisse des nouvelles commandes liée à l'incertitude économique, ont accru considérablement l'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ dans Aviation.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2019 pour plus de détails.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes au PCGR pour la définition de cet indicateur et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

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

Incidences de la COVID-19 sur Transport

La production a été suspendue temporairement à plusieurs endroits, notamment à des installations clés dans l'ensemble des marchés les plus importants de Transport en Europe et dans les Amériques au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020 et pendant plusieurs semaines au cours du deuxième trimestre, en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Environ 10 000 employés de Transport à l'échelle mondiale ont été touchés par ces fermetures. Ces perturbations, combinées à l'incidence du report des nouvelles commandes lié à la crise, ont accru considérablement l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ dans Transport.

Bien que les clients aient perdu un nombre important de passagers au cours de cette période et que leurs revenus aient diminué considérablement, les perspectives pour Transport continuent d'être positives compte tenu de son carnet de commandes solide, qui s'établissait à 33,7 milliards \$. Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de production et de livraison avec les clients et les fournisseurs.

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. Les dépenses en immobilisations discrétionnaires sont également reportées, de façon à améliorer essentiellement les perspectives⁽²⁾ de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ d'Aviation.
- 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.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes au PCGR pour la définition de cet indicateur et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

- Au premier trimestre, l'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport. De plus, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières jusqu'au troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul sur quatre trimestres consécutifs de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- La Société a obtenu un engagement de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC visant l'octroi d'un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'un plus 1,0 milliard \$, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
 - Il est prévu que la facilité sera en place au troisième trimestre de 2020 et qu'elle fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où Bombardier réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité aura une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. Bombardier aura le droit de rembourser par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, la vente de Bombardier Transport donnera lieu à un remboursement obligatoire de 50 % du montant principal alors prélevé sur la facilité. Le montant prélevé en vertu de la facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et comptes débiteurs. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive de nature financière.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1^{er} juin 2020.
- Des progrès sont réalisés à l'égard de la vente de Transport à Alstom. Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.⁽¹⁾
- La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse comme prévu et devrait être conclue cet automne, ce qui améliorera la situation financière de la Société d'environ 500 millions \$.⁽¹⁾
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, laquelle est prévue être inférieure d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent du fait de la pandémie, ce qui reflète les interruptions extraordinaires 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.
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 30 juin 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 905 millions \$, dont 321 millions \$ étaient liés à Aviation et 584 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 10 – Solde des contrats, et la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires).

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de la Société à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, la Société est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,7 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,3 milliard \$ (montant inutilisé de 738 millions \$ au 30 juin 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$, ainsi qu'au produit prévu qui sera versé à la clôture de la vente annoncée précédemment des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités. De plus, la vente annoncée précédemment de Transport dont la clôture est prévue au premier semestre de 2021 devrait générer un produit net important qui sera affecté au remboursement de la dette et au renforcement de la situation de liquidités.⁽¹⁾

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

Divers

Se reporter à la rubrique Risques et incertitudes du présent rapport de gestion pour des détails sur les facteurs de risque liés à la pandémie de COVID-19. Se reporter à la Note 2 – Incidences de la pandémie de COVID-19 de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur le recours à des estimations et au jugement aux fins de l'application des méthodes comptables dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Revenus	2 702 \$	4 314 \$	6 393 \$	7 830 \$
Coût des ventes	2 925	3 818	6 278	6 878
Marge brute	(223)	496	115	952
Charges de vente et d'administration	194	263	416	531
R et D	65	69	138	117
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(51)	(23)	(63)	(40)
Autres revenus	(4)	(19)	(9)	(33)
RAII ajusté⁽¹⁾	(427)	206	(367)	377
Éléments spéciaux	(453)	(165)	(549)	(678)
RAII	26	371	182	1 055
Charges de financement	231	269	557	560
Revenus de financement	(20)	(22)	(14)	(102)
RAI	(185)	124	(361)	597
Impôts sur le résultat	38	160	62	394
Résultat net	(223) \$	(36) \$	(423) \$	203 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(298) \$	(83) \$	(556) \$	112 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	75 \$	47 \$	133 \$	91 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,13) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	0,04 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII ajusté ⁽¹⁾	(15,8) %	4,8 %	(5,7) %	4,8 %
RAII	1,0 %	8,6 %	2,8 %	13,5 %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
RAIIA ajusté	(319) \$	312 \$	(148) \$	578 \$
Résultat net ajusté	(631) \$	(47) \$	(800) \$	(169) \$
RPA ajusté	(0,30) \$	(0,04) \$	(0,39) \$	(0,12) \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus				
Aviation	1 223 \$	2 120 \$	2 746 \$	3 530 \$
Transport	1 479	2 194	3 648	4 301
Siège social et Autres	—	—	(1)	(1)
	2 702 \$	4 314 \$	6 393 \$	7 830 \$
RAII ajusté⁽²⁾				
Aviation	(20) \$	151 \$	5 \$	295 \$
Transport	(383)	111	(332)	194
Siège social et Autres ⁽³⁾	(24)	(56)	(40)	(112)
	(427) \$	206 \$	(367) \$	377 \$
Éléments spéciaux				
Aviation	(462) \$	(189) \$	(444) \$	(709) \$
Transport	(6)	24	(6)	24
Siège social et Autres	15	—	(99)	7
	(453) \$	(165) \$	(549) \$	(678) \$
RAII				
Aviation	442 \$	340 \$	449 \$	1 004 \$
Transport	(377)	87	(326)	170
Siège social et Autres ⁽³⁾	(39)	(56)	59	(119)
	26 \$	371 \$	182 \$	1 055 \$

⁽¹⁾ Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, qui a été annoncé au deuxième trimestre de 2019.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur.

⁽³⁾ Comprend la quote-part du revenu (de la perte) de (9) millions \$ de SCAC pour le deuxième trimestre de 2019 et de 3 millions \$ et (8) millions \$ pour les premiers semestres de respectivement 2020 et 2019. Le 12 février 2020, Bombardier a transféré sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec.

Analyse des résultats consolidés

Marge brute

La diminution de 719 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution de la marge brute de Transport, qui s'explique essentiellement par une baisse de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes découlant principalement de la révision des estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne et la suspension temporaire des activités à diverses installations de production en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'absorption insuffisante des dépenses comptabilisées dans le coût des ventes, contrebalancées en partie par une augmentation de la marge tirée de la signalisation et des services, du fait surtout de la composition favorable de contrats; et
- une diminution de la marge brute d'Aviation, du fait surtout de la pandémie de COVID-19, de la décélération prévue des livraisons d'avions commerciaux en lien avec la cession à MHI le 1^{er} juin 2020 et de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019.

La diminution de 837 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à :

- une diminution de la marge brute de Transport, qui s'explique essentiellement par une baisse de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes découlant principalement de la révision des estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne, par la suspension temporaire des activités à diverses installations de production en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'absorption insuffisante connexe des dépenses comptabilisées dans le coût des ventes et par une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au cours de l'exercice précédent, contrebalancées en partie par la hausse de la marge tirée de la signalisation et des services du fait surtout de la composition favorable de contrats; et
- une diminution de la marge brute d'Aviation, qui s'explique essentiellement par la pandémie de COVID-19 et l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500*, la décélération prévue des livraisons d'avions commerciaux en lien avec la cession à MHI le 1^{er} juin 2020 et la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019.

Des analyses détaillées des revenus et du RAII figurent sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes se présentaient comme suit :

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

1. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$ à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 119 millions \$. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
3. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent des indemnités de départ de 35 millions \$ et 29 millions \$ découlant principalement de l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentaient des indemnités de départ de 47 millions \$ et 58 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions \$ et 8 millions \$ comptabilisées antérieurement relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 10 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.

4. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI.
5. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 10 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
6. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de néant et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (3 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
7. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
8. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
9. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
10. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 7 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2019.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 211 millions \$ et 543 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, comparativement à 247 millions \$ et 458 millions \$ pour le trimestre et le semestre correspondants de l'exercice précédent.

La diminution de 36 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à :

- des gains nets plus élevés sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (35 millions \$); et
- des gains nets découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (9 millions \$).

L'augmentation de 85 millions \$ pour le semestre s'explique principalement par :

- des pertes nettes plus élevées sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (128 millions \$); et
- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (17 millions \$);

En partie contrebalancées par :

- une perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, ainsi qu'au rachat partiel en 2019 de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021 (84 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (20,5) % et (17,2) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Le taux d'imposition effectif pour le trimestre est attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et de la dépréciation des actifs d'impôt différé par suite de la clôture de la transaction visant le programme d'avions CRJ (48 millions \$), contrebalancées en partie par des différences permanentes. Quant au taux d'imposition effectif pour le semestre, il est attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et à la dépréciation des actifs d'impôt différé par suite de la clôture de la transaction visant le programme d'avions CRJ (48 millions \$), contrebalancées en partie par des différences permanentes.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 129,0 % et 66,0 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour le trimestre en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé par suite de l'annonce relative au programme d'avions CRJ et à la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series (110 millions \$), ainsi qu'à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par des différences permanentes. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour le semestre en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé liée principalement à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (133 millions \$), à l'annonce relative au programme d'avions CRJ et à la clôture de la transaction visant le programme d'avions Q Series (110 millions \$), ainsi qu'au refinancement de la dette (63 millions \$) et à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par des différences permanentes.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 1,5 milliard \$ au cours du semestre⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 325 millions \$. La diminution de 1,2 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 794 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une diminution de 491 millions \$ des placements dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable à la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC.⁽³⁾

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 289 millions \$ des actifs sur contrat dans Transport attribuable essentiellement à la diminution des avances sur des commandes existantes; et
- une augmentation nette de 135 millions \$ des stocks principalement dans Aviation du fait de la diminution des livraisons d'avions imputable à la pandémie de COVID-19, contrebalancée en partie par une baisse imputable à la vente du programme d'avions CRJ Series.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 1,5 milliard \$ au cours du semestre⁽¹⁾, y compris l'incidence des taux de change de 325 millions \$. La diminution de 736 millions \$ du total des passifs, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

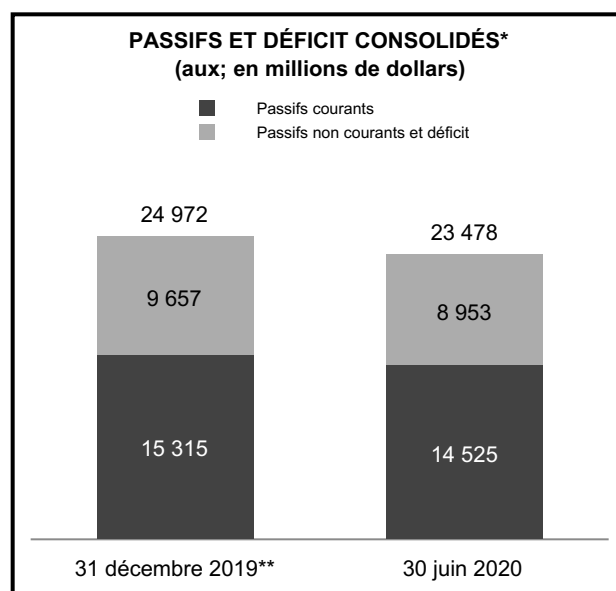
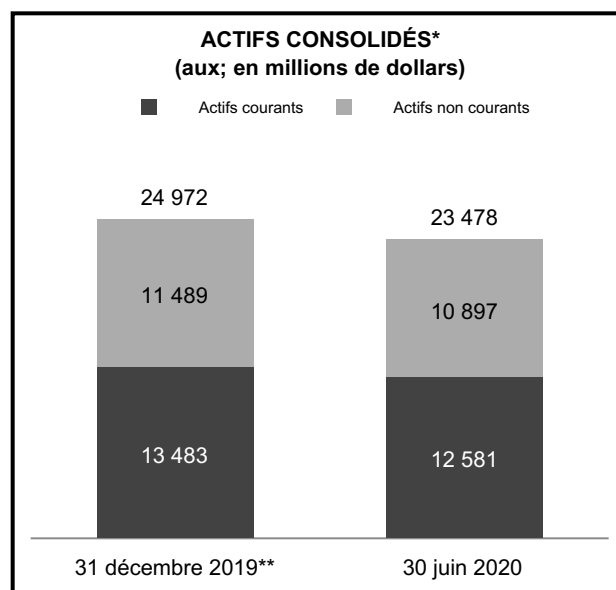
- une diminution de 639 millions \$ des fournisseurs et autres créiteurs de Transport et d'Aviation;
- une diminution de 541 millions \$ des passifs sur contrat dans Aviation et dans Transport;
- une diminution de 257 millions \$ des autres passifs financiers; et
- une diminution de 160 millions \$ des provisions attribuable surtout à la reprise de la provision pour contrats déficitaires après la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾ et des activités liées aux aérostructures connexes

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 564 millions \$ des emprunts à court terme de Transport; et
- une augmentation de 352 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies.

L'augmentation du déficit imputable aux actionnaires s'explique principalement par :

- la perte globale totale de la période, contrebalancée en partie par une injection de capitaux dans Transport par la Caisse.⁽⁴⁾



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 30 juin 2020 comprennent des montants de respectivement 0,9 milliard \$ et 1,4 milliard \$ relatifs aux activités liées aux aérostructures, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente (respectivement 0,8 milliard \$ et 1,3 milliard \$ au 31 décembre 2019). Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

** Le total des actifs et le total des passifs présentés dans le graphique ci-dessus au 31 décembre 2019 comprennent les actifs détenus en vue de la vente relatifs au programme d'avions CRJ Series, qui ont été décomptabilisés par suite de la clôture de la vente à MHI le 1^{er} juin 2020. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la Note 19 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans la présente rubrique sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs reclassés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽²⁾ Aux fins de la situation financière consolidée, les explications comprises dans la présente rubrique ne tiennent pas compte de l'incidence des mécanismes de prêts adossés que la Société a conclus avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables et avec MHI relativement à certains actifs et passifs. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 12 – Autres actifs financiers et à la Note 15 – Autres passifs financiers de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter à la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Se reporter à la Note 20 – Participations ne donnant pas le contrôle de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Résultat net	(223) \$	(36) \$	(423) \$	203 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	108	106	219	197
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	8	(4)	19	(4)
Impôts sur le résultat différés	(7)	105	28	309
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	1	(6)	1	(7)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	(496)	(219)	(615)	(739)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(51)	(23)	(63)	(40)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	4	—	84
Charge (revenu) à base d'actions	(15)	14	(8)	30
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	23	18	25	19
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	(305)	(248)	(1 683)	(1 248)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(957)	(289)	(2 500)	(1 196)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(79)	(140)	(178)	(277)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(1 036)	(429)	(2 678)	(1 473)

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.

⁽²⁾ Se reporter à la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

La diminution de 668 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (616 millions \$); et
- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (57 millions \$) (voir l'explication ci-après).

La diminution de 1,3 milliard \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le semestre est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (875 millions \$); et
- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (435 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2020, les sorties de fonds de 305 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Aviation; et
- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation en raison surtout d'une baisse des nouvelles commandes.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des stocks d'Aviation attribuable principalement au ralentissement de l'activité de production en raison de la suspension temporaire des activités par suite de la pandémie de COVID-19; et
- une augmentation des autres passifs principalement dans Transport.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les sorties de fonds de 248 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks d'Aviation attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;

- une augmentation des actifs sur contrat dans Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs; et
- une utilisation des provisions, principalement dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat surtout dans Aviation en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le semestre clos le 30 juin 2020, les sorties de fonds de 1,7 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs de Transport et d'Aviation;
- une augmentation des stocks dans Aviation du fait principalement de la diminution des livraisons d'avions attribuable à la pandémie de COVID-19;
- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation en raison surtout d'une baisse des nouvelles commandes; et
- une augmentation des actifs nets sur contrat de Transport attribuable principalement à la diminution des avances sur les nouvelles commandes et les commandes existantes.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les sorties de fonds de 1,2 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks d'Aviation attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une augmentation des actifs sur contrat nets dans Transport;
- une utilisation des provisions, principalement dans Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs; et
- une diminution des autres passifs dans Transport, liée principalement aux taxes de vente.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat surtout dans Aviation en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(82) \$	(151) \$	(181) \$	(293) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	3	11	3	16
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(79) \$	(140) \$	(178) \$	(277) \$

Les diminutions des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de respectivement 61 millions \$ et 99 millions \$ pour le trimestre et le semestre sont imputables essentiellement à la baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	2 069 \$	3 279 \$	2 629 \$ ⁽²⁾	3 187 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 036)	(429)	(2 678)	(1 473)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	—	(125)	(100)	(235)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	580	294	1 111	826
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	—	—	1 956
Remboursements de dette à long terme	—	(176)	—	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme	138	204	551	488
Paiement d'obligations locatives	(26)	(34)	(52)	(56)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(5)	(10)	(10)
Émission de participation ne donnant pas le contrôle	—	—	386	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(1)	(1)	(1)	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	12	(31)	(111)	36
Autres	(7)	(19)	(1)	1
Solde à la fin de la période	1 724 \$	2 957 \$	1 724 \$	2 957 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	50	—	50	—
Solde à la fin de la période	1 674 \$	2 957 \$	1 674 \$	2 957 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 juin 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	1 724 \$	2 629 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles ⁽³⁾	738	1 296
Sources de financement disponibles à court terme	2 462 \$	3 925 \$

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽²⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 50 millions \$ au 30 juin 2020 et 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation du présent rapport de gestion et à la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.

⁽³⁾ Comprennent le montant inutilisé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 1154 millions € de Transport.

Nos sources de financement disponibles à court terme comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les montants disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie. La facilité est disponible comme source de financement pour les besoins généraux de Transport. Selon cette facilité, les mêmes clauses financières restrictives que celles de la facilité de lettres de crédit de Transport doivent être respectées. Se reporter à la rubrique Clauses financières restrictives pour plus de détails.

La facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport atteignait 1154 millions € (1302 millions \$) au 30 juin 2020 et était disponible comme source de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Un montant de 500 millions € (564 millions \$) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 30 juin 2020.

La Société a annoncé, le 22 juillet 2020, qu'elle a obtenu un engagement de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC visant l'octroi d'un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'un montant de 1,0 milliard \$, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier. Il est prévu que la facilité sera mise en place au troisième trimestre de 2020 et qu'elle fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où Bombardier réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité aura une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. Bombardier aura le droit de rembourser par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, la vente de Bombardier Transport donnera lieu à un remboursement obligatoire de 50 % du montant principal alors prélevé sur la Facilité. Le montant prélevé en vertu de la facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et débiteurs. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive de nature financière.

En réponse à la pandémie de COVID-19, nous lançons plusieurs initiatives pour gérer les liquidités. Se reporter à la rubrique sur la pandémie de COVID-19 pour plus de détails.

Facilités de crédit à court terme non confirmées

La Société a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (85 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport. Cette facilité n'était pas utilisée au 30 juin 2020.

Facilités de lettres de crédit

Transport dispose d'une facilité de lettres de crédit disponible aux fins d'émission de lettres de crédit. Le montant confirmé de cette facilité de lettres de crédit est de 4498 millions € (5075 millions \$). 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.

Clauses financières restrictives

Transport est assujéti à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de la facilité de crédit renouvelable de Transport, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres.

Transport a obtenu d'autres modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul sur quatre trimestres consécutifs de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.

Le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport était de 750 millions €. Depuis juin 2020, le niveau minimum de liquidités varie maintenant entre 500 millions € (564 millions \$) et 750 millions € (846 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme incluant uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces modalités et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société ou à des modalités précises utilisées dans ce rapport de gestion.

Les clauses restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 30 juin 2020 et 31 décembre 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.

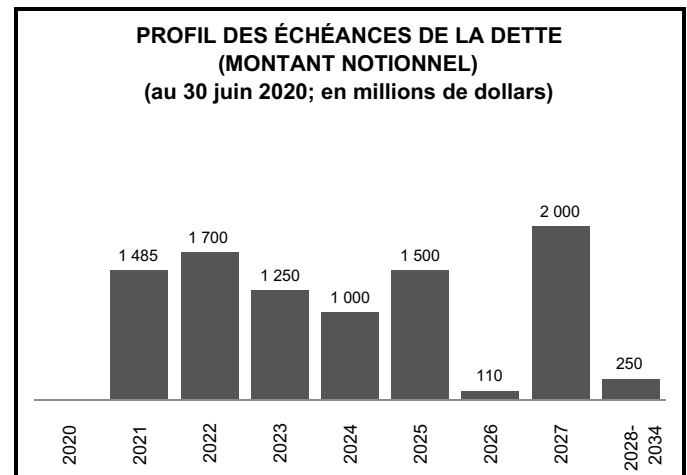
Besoins futurs de liquidités

Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021. La dette à long terme de 1485 millions \$ échéant en 2021 comprend un montant de 414 millions € (467 millions \$) échéant en mai 2021 et un montant de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021.

Nous sommes d'avis que nos sources de financement à court terme disponibles, ainsi que les initiatives prises pour gérer les liquidités en réponse à la pandémie de COVID-19 (se reporter à la rubrique Incidences de la pandémie de COVID-19 du présent rapport de gestion pour plus de détails), et le produit prévu de la vente annoncée précédemment des activités liées aux aérostructures, nous procureront des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme.

À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement, et le produit de la vente de Transport annoncée précédemment qui devrait être conclue au premier semestre de 2021, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire les besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil⁽¹⁾ déclare pareils dividendes.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.



Solvabilité

En février 2020, Fitch Ratings Ltd. a modifié sa cote pour la faire passer de B- à CCC+. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, en mars 2020, Standard & Poor's Rating Services et Fitch Ratings Ltd. ont modifié leurs cotes pour les faire passer respectivement de B- à CCC+ et de CCC+ à CCC. En avril 2020, également dans le contexte de la pandémie de COVID-19, Moody's Investors Service, Inc. a fait passer sa cote de B3 à Caa2.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote d'émetteur de Bombardier Inc.	
		5 août 2020	31 décembre 2019
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	CCC	B-
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	Caa2	B3
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	CCC+	B-

À long terme, nous croyons que nous serons bien placés pour améliorer nos cotes de crédit au fur et à mesure que nous progressons vers la génération de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ positifs et une rentabilité plus stable, et que nous concluons la vente annoncée antérieurement de Transport, qui devrait générer un produit net considérable nous permettant de rembourser notre dette et de renforcer nos liquidités.⁽²⁾

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant une vaste vue économique de la Société, pour évaluer sa solvabilité.

Afin d'accélérer le désendettement de son bilan, la Société a conclu récemment une transaction transformationnelle visant la vente de ses activités ferroviaires à Alstom SA sur la base d'une valeur de l'entreprise d'environ 8,2 milliards \$. Selon l'entente, Bombardier recevrait un produit net de 4,2 milliards \$ à 4,5 milliards \$, dont 550 millions \$ sous forme d'actions d'Alstom, qu'elle a l'intention d'affecter au remboursement de sa dette conformément aux stratégies de réduction de la dette les plus efficaces. Se reporter à la Note 26 – Transaction de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur cette transaction. La nature transformationnelle de cette transaction devrait renforcer considérablement le bilan.⁽¹⁾

Outre la transaction de désendettement mentionnée précédemment, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,6 milliards \$ au 30 juin 2020 (2,7 milliards \$⁽²⁾ au 31 décembre 2019), y compris un montant de 1,1 milliard \$ lié à Transport, qui fait partie de la transaction avec Alstom. 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. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 24 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite	
Solde au 31 décembre 2019	2 666 \$ ⁽²⁾⁽³⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	523
Coûts des services	126
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	33
Fluctuations des taux de change	(83)
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	30
Cotisations de la Société	(114)
Gains nets sur compression et règlement	(73)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(25)
Autres	12
Montant reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(453)
Solde au 30 juin 2020	2 642 \$ ⁽³⁾⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Le solde d'ouverture ne tient pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente d'un montant de 414 millions \$ au 31 décembre 2019. Le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 453 millions \$ relatif aux activités liées aux aérostructures destinées à être vendues à Spirit a été reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente au 30 juin 2020.

⁽³⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 122 millions \$ au 30 juin 2020 (193 millions \$ au 31 décembre 2019).

⁽⁴⁾ Transport représente 41 % du passif net lié aux avantages de retraite au 30 juin 2020, Aviation et Siège social représentent 59 % du passif net lié aux avantages de retraite au 30 juin 2020.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion repose sur les résultats établis selon les IFRS et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAII ajusté	RAII excluant les 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 de mieux comprendre les résultats financiers consolidés de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration, l'incidence des cessations d'activités, ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas de sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. D'autres entités de notre industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités au rendement de la Société selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et résultat par action ajusté

La direction utilise le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le résultat par action ajusté aux fins de l'évaluation de la performance sous-jacente de l'entreprise. La direction croit que ces mesures du résultat non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de notre Rapport financier une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. Le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures financières. La direction est d'avis que ces mesures aident les utilisateurs du rapport de gestion à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles. La direction croit que cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR permet aux investisseurs d'avoir une vision claire de la trésorerie disponible générée pour les actionnaires de la Société, le remboursement de la dette et les acquisitions une fois engagées les dépenses en immobilisations requises à l'appui des activités courantes de l'entreprise et la création de valeur à long terme. Cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR ne correspond pas aux flux de trésorerie disponibles résiduels aux fins des dépenses discrétionnaires, étant donné qu'elle ne tient pas compte de certaines sorties de fonds obligatoires, comme le remboursement de la dette arrivant à échéance. La direction a recours aux flux de trésorerie disponibles à titre de mesure d'évaluation de la performance de l'entreprise et de la génération de liquidités dans son ensemble.

Le rapprochement des mesures financières non conformes aux PCGR avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans les tableaux ci-après, à l'exception des rapprochements suivants :

- RAII ajusté et RAII – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAII

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
RAII	26 \$	371 \$	182 \$	1 055 \$
Amortissement	108	106	219	197
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	8	(4)	19	(4)
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	(461)	(161)	(568)	(670)
RAIIA ajusté	(319) \$	312 \$	(148) \$	578 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2020		2019	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(223) \$		(36) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(453)	(0,19) \$	(165)	(0,07) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(15)	(0,01)	29	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	16	0,01	15	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	4	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	44	0,02	106	0,05
Résultat net ajusté	(631)		(47)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(75)		(47)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(713) \$		(101) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 402 633		2 375 581	
RPA ajusté (en dollars)	(0,30) \$		(0,04) \$	

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)

	Trimestres clos les 30 juin	
	2020	2019
RPA dilué	(0,13) \$	(0,04) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,17)	—
RPA ajusté	(0,30) \$	(0,04) \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

	Semestres clos les 30 juin			
	2020		2019	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(423) \$		203 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(549)	(0,22) \$	(678)	(0,29) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	86	0,04	(50)	(0,02)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	33	0,01	33	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	84	0,04
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	53	0,02	239	0,10
Résultat net ajusté	(800)		(169)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(133)		(91)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(13)		(14)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(946) \$		(274) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 400 939		2 375 223	
RPA ajusté (en dollars)	(0,39) \$		(0,12) \$	

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)

	Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019
RPA dilué	(0,24) \$	0,04 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,15)	(0,16)
RPA ajusté	(0,39) \$	(0,12) \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

AVIATION

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2020	2019 ⁽¹⁾	Écart
Revenus			
Avions d'affaires	998 \$	1 383 \$	(28) %
Aviation – autres	225 \$	737 \$	(69) %
Total des revenus	1 223 \$	2 120 \$	(42) %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	20	35	(15)
Avions commerciaux ⁽²⁾	—	17	(17)
RAIIA ajusté ⁽³⁾	55 \$	222 \$	(75) %
Marge RIIA ajustée ⁽³⁾	4,5 %	10,5 %	(600) pdb
RAII ajusté ⁽³⁾	(20) \$	151 \$	ins
Marge RAII ajustée ⁽³⁾	(1,6) %	7,1 %	(870) pdb
RAII	442 \$	340 \$	30 %
Marge RAII	36,1 %	16,0 %	2010 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	58 \$	103 \$	(44) %
Aux			
	30 juin 2020	31 décembre 2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	12,9 \$	14,4 \$	(10) %
Aviation – autres ⁽⁴⁾	1,0 \$	1,9 \$	(47) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont atteint 1,2 milliard \$ pour le deuxième trimestre, reflétant une baisse de la production et des livraisons du fait de la suspension par la Société des activités liées aux avions d'affaires au Canada et des principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast en raison de la pandémie de COVID-19.
- Dès les dernières semaines d'avril et tout au long du mois de mai, les activités opérationnelles ont repris progressivement avec de nouvelles mesures de sécurité mises en place, de sorte qu'Aviation a pu livrer 20 avions d'affaires au cours du trimestre, y compris cinq avions *Global 7500*.
- Les activités de service à la clientèle de Bombardier se poursuivent à l'échelle mondiale essentiellement sans interruption depuis le début de la pandémie. Les centres de service ont fait preuve de résilience, maintenant un niveau d'activité élevé aux installations de maintenance contrebalancé en partie par des revenus moins élevés en raison de la baisse du nombre de vols effectués par nos clients.
- La marge RIIA ajustée⁽³⁾ et la marge RAII ajustée⁽³⁾ se sont établies à respectivement 4,5 % et (1,6) %, reflétant la baisse des volumes au cours du trimestre résultant des perturbations engendrées par la pandémie mondiale de COVID-19 ainsi que l'apport peu élevé des premières unités de l'avion *Global 7500*. Le RAII présenté de 442 millions \$ pour le trimestre reflète le gain comptable de 496 millions \$ réalisé sur la cession du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

⁽¹⁾ Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, qui a été annoncé au deuxième trimestre de 2019.

⁽²⁾ Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Le 1^{er} juin 2020, la Société a conclu la vente du programme de biréacteurs régionaux à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI).

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁴⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series, totalisant 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

⁽⁵⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

- Le 5 juin 2020, Aviation a annoncé une réduction de ses effectifs d'environ 2500 employés en vue d'aligner la production sur les conditions actuelles du marché, laquelle production est prévue de diminuer d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.⁽¹⁾ La réduction d'effectifs a donné lieu à une charge spéciale de 41 millions \$ au deuxième trimestre.
- Une part importante de l'utilisation des flux de trésorerie⁽²⁾ de la Société, au cours des deux premiers trimestres de 2020, est liée aux répercussions de la pandémie de COVID-19 sur Aviation, surtout en raison d'une insuffisance de livraisons et d'avances moins élevées que prévue associées au faible nombre de nouvelles commandes.
- Avec une reprise progressive des activités au cours du deuxième semestre de l'exercice, les livraisons d'avions devraient s'accélérer par rapport à celles du premier semestre, atteignant un sommet saisonnier au quatrième trimestre, soutenues par le carnet de commandes de 12,9 milliards \$ d'Aviation.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La présente rubrique met l'accent sur les indices pertinents au marché de l'aviation d'affaires à la suite de l'annonce faite par Bombardier au cours de 2019 relativement à l'entente définitive conclue avec Spirit AeroSystems Holding, Inc. pour la vente de ses activités liées aux aérostructures à Belfast et au Maroc, et appuyant la conclusion de sa sortie du marché de l'aviation commerciale.

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a déclaré une pandémie mondiale de COVID-19 qui a poussé de nombreux pays développés à mettre en place des mesures de restriction de voyage qui auront des répercussions considérables sur le transport aérien pendant le reste de l'année. Comme prévu, les indicateurs de l'industrie reflètent à présent l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation d'affaires. Le 21 juin 2020, le Fonds monétaire international a publié sa projection de croissance de l'économie mondiale pour 2020, qu'il a établie à (4,9) %. Dans ce contexte de récession mondiale combinée à des restrictions visant les voyages en avion, nous nous attendons à ce que les indicateurs de l'industrie demeurent cette année en deçà des tendances de 2019.

Au deuxième trimestre de 2020, nous avons observé une baisse de 31 % du nombre de livraisons à l'échelle de l'industrie par rapport à celles du trimestre correspondant de l'année précédente résultant des fermetures de frontières et des restrictions de voyage adoptées comme mesures préventives en vue d'atténuer l'incidence de la pandémie de COVID-19.⁽¹⁾ L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. pour les cinq premiers mois de l'année a diminué de 33 % par rapport à celle des cinq mois correspondants de l'année précédente. L'Europe a également connu une baisse marquée de l'utilisation des biréacteurs d'affaires, laquelle s'élève à 41 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'année précédente pour le premier semestre en raison de l'adoption généralisée de mesures de confinement dans cette région du monde en mars 2020.⁽²⁾ Toutefois, avec l'assouplissement des restrictions de voyage, les activités de vol de l'industrie de l'aviation d'affaires reprennent plus rapidement que celles de l'industrie de l'aviation commerciale. Selon les données de WingX, les activités de vol des avions d'affaires à l'échelle mondiale pour juillet s'étaient rétablies à 80 % par rapport aux niveaux de 2019.⁽³⁾ Malgré l'utilisation réduite des biréacteurs d'affaires, les activités liées aux services ont mieux résisté compte tenu du maintien d'un niveau d'activité élevé aux installations de maintenance. Le niveau de confiance de l'industrie a atteint un plancher en mars 2020 lorsqu'il s'est établi à 20, et a amorcé par la suite une remontée pour atteindre 39 en juin 2020.⁽⁴⁾ Les stocks d'avions d'occasion se sont maintenus à un niveau sain au deuxième trimestre de 2020. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service, s'établissait à 10,0 % au 30 juin 2020⁽⁵⁾, alors que, pendant la crise financière de 2007-2008, le nombre d'avions d'occasion disponibles à la vente avait grimpé, passant de 10 % à 18 % du nombre d'avions en service.

Malgré le choc à court terme provoqué par la pandémie mondiale de COVID-19, l'industrie de l'aviation d'affaires devrait croître à long terme en raison d'une forte demande combinée à la mise en marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Bombardier offrant le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, Aviation jouit d'une bonne position.

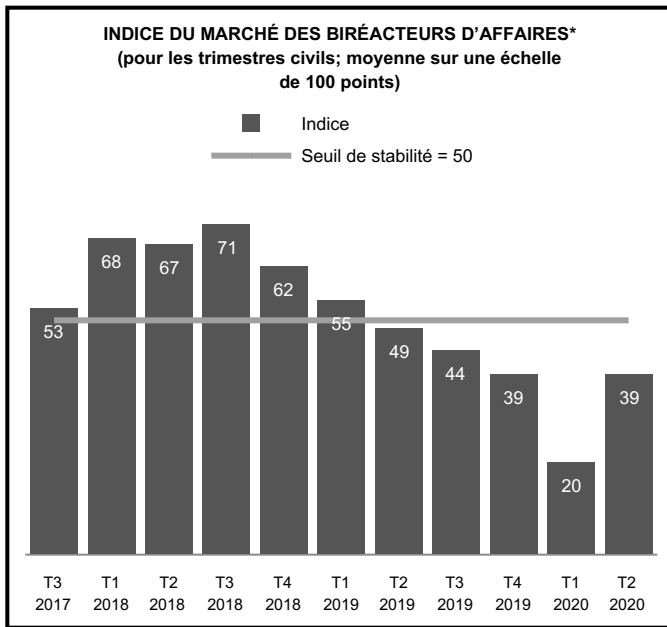
⁽¹⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et Ascend (par Cirium). Les biréacteurs très légers et les grands avions de ligne d'entreprise sont exclus.

⁽²⁾ Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.

⁽³⁾ Selon les données de WingX présentées dans l'article de Corporate Jet Investor intitulé « Industry recovery slows as some travel restrictions reimposed » en date du 30 juillet 2020.

⁽⁴⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires mené par Barclays en date du 16 juin 2020.

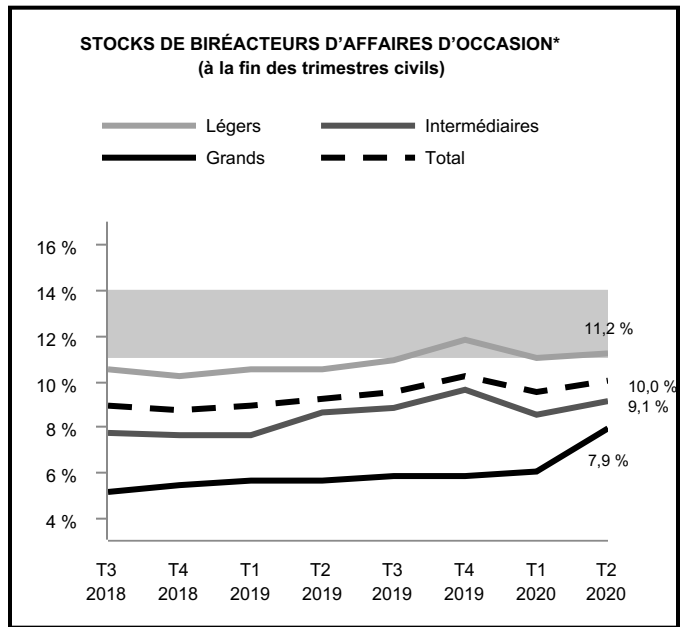
⁽⁵⁾ Selon JETNET et Ascend online.



Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)

* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

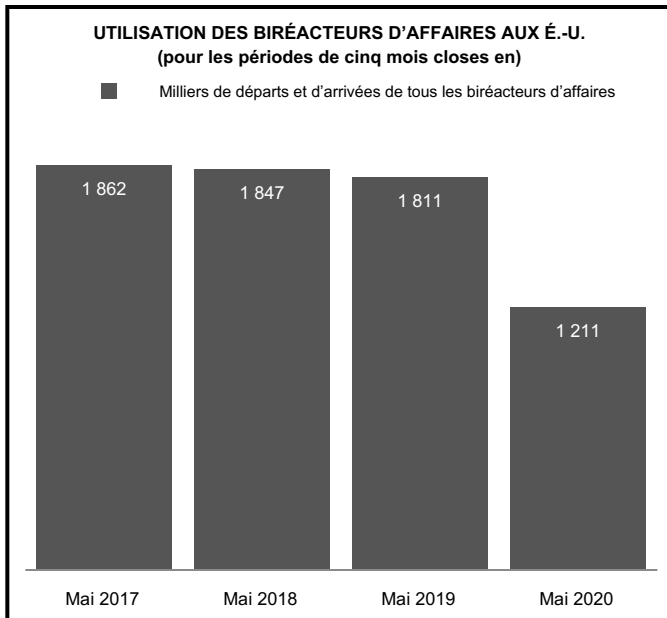
Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.



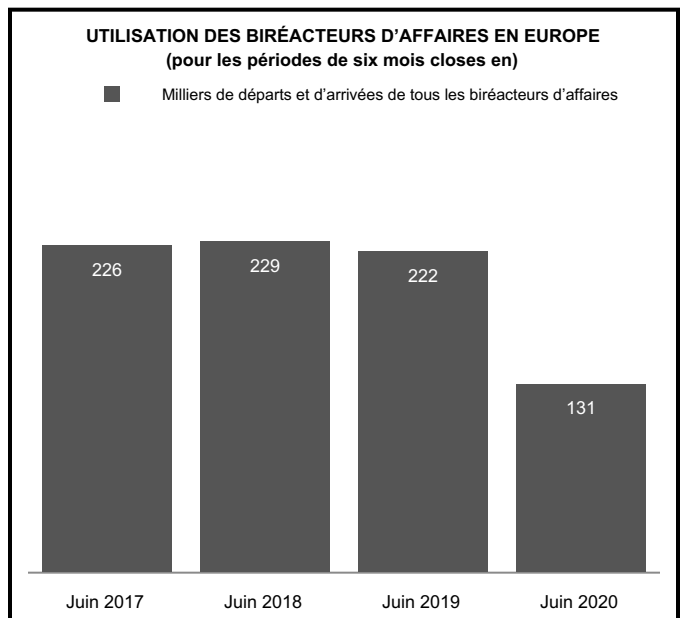
Sources : JETNET et Ascend (par Cirium)

* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.

La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.



Source : site Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.



Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin			Semestres clos les 30 juin		
	2020	2019	(1)	2020	2019	(1)
Revenus						
Avions d'affaires						
Fabrication et autres ⁽²⁾	769	1 065		1 618	1 711	
Services ⁽³⁾	229	318		502	641	
Avions commerciaux ⁽⁴⁾	73	516		294	757	
Aérostructures et Services d'ingénierie ⁽⁵⁾	152	221		332	421	
Total des revenus	1 223 \$	2 120 \$		2 746 \$	3 530 \$	
RAIIA ajusté⁽⁶⁾	55 \$	222 \$		157 \$	424 \$	
Amortissement	75	72		152	130	
Reprises de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	(1)		—	(1)	
RAII ajusté⁽⁶⁾	(20)	151		5	295	
Éléments spéciaux	(462)	(189)		(444)	(709)	
RAII	442 \$	340 \$		449 \$	1 004 \$	
Marge RIIA ajustée ⁽⁶⁾	4,5 %	10,5 %		5,7 %	12,0 %	
Marge RAII ajustée ⁽⁶⁾	(1,6) %	7,1 %		0,2 %	8,4 %	
Marge RAII	36,1 %	16,0 %		16,4 %	28,4 %	

(1) Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, qui a été annoncé au deuxième trimestre de 2019.

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

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

(4) Représentent les revenus tirés de la fabrication, les services et autres.

(5) Représentent les revenus externes.

(6) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

La diminution de 897 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution des revenus tirés des avions commerciaux découlant essentiellement de la baisse du nombre de livraisons prévue par suite de la cession d'activités à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) le 1^{er} juin 2020 et de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019; et
- une baisse des revenus tirés des avions d'affaires ainsi que des aérostructures et des services d'ingénierie, en raison principalement de la pandémie de COVID-19.

La diminution de 784 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à :

- une diminution des revenus tirés des avions commerciaux découlant essentiellement de la baisse du nombre de livraisons prévue par suite de la cession d'activités à MHI le 1^{er} juin 2020 et de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019; et
- une baisse des revenus tirés des avions d'affaires ainsi que des aérostructures et des services d'ingénierie, en raison principalement de la pandémie de COVID-19 et de la vente des activités de formation liées aux avions d'affaires le 14 mars 2019.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes et inclus dans le RAIL ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Gain sur cession d'activités – programme d'avions CRJ Series	1	(496) \$	— \$	(496) \$	— \$
Charges de restructuration	2	34	33	45	38
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	3	—	(3)	(4)	(12)
Coûts de transaction	4	—	—	7	—
Coûts des perturbations	5	—	—	4	—
Gain sur cession d'activités – activités de formation	6	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – activités liées à la Q Series	7	—	(219)	—	(219)
		(462) \$	(189) \$	(444) \$	(709) \$
Incidence sur la marge RAIL		37,7 %	8,9 %	16,2 %	20,0 %

1. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, y compris des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence des impôts). Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent des indemnités de départ de respectivement 41 millions \$ et 41 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 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentent des indemnités de départ de respectivement 19 millions \$ et 26 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de respectivement néant et 2 millions \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes totalisant 10 millions \$.
3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de respectivement néant et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (3 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
4. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement à la vente du programme d'avions CRJ à MHI.
5. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des sommes de respectivement néant et 4 millions \$ ont été comptabilisées comme éléments spéciaux d'Aviation pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

6. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
7. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut de 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence des impôts).

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 8,7 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires, attribuable principalement à la baisse du nombre de livraisons en raison de la pandémie de COVID-19, à la hausse du nombre de livraisons d'avions *Global 7500* et à l'augmentation connexe de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques;
- de l'apport moins élevé des avions commerciaux découlant essentiellement de la baisse du nombre de livraisons prévue parallèlement à la cession d'activités à MHI le 1^{er} juin 2020 de même que de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019; et
- de l'apport moins élevé des activités liées aux aérostructures et aux services d'ingénierie, attribuable principalement à la pandémie de COVID-19.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 20,1 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le semestre a diminué de 8,2 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires, attribuable principalement à la baisse du nombre de livraisons en raison de la pandémie de COVID-19, à la hausse du nombre de livraisons d'avions *Global 7500* et à l'augmentation connexe de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques;
- de l'apport moins élevé des avions commerciaux découlant essentiellement de la baisse du nombre de livraisons prévue parallèlement à la cession d'activités à MHI le 1^{er} juin 2020 de même que de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019;
- de l'apport moins élevé des activités liées aux aérostructures et aux services d'ingénierie, attribuable principalement à la pandémie de COVID-19; et
- de l'apport moins élevé des services liés aux avions d'affaires, attribuable principalement à la vente des activités de formation relatives aux avions d'affaires le 14 mars 2019 et à une baisse des revenus tirés des services en raison de la pandémie de COVID-19.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 12,0 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Outillage des programmes ⁽²⁾	34 \$	78 \$	74 \$	160 \$
Charges de R et D ⁽³⁾	2	7	6	11
	36 \$	85 \$	80 \$	171 \$
En pourcentage des revenus	2,9 %	4,0 %	2,9 %	4,8 %

Au 30 juin 2020, la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques s'établissait à 4,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle au 31 décembre 2019. La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques demeure stable en raison de l'achèvement des programmes de développement majeurs.

⁽¹⁾ Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, qui a été annoncé au deuxième trimestre de 2019.

⁽²⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques et montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.

⁽³⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 48 millions \$ et 94 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 32 millions \$ et 51 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Le programme d'avion *Learjet 75 Liberty*⁽¹⁾

Le 22 octobre 2019, Bombardier a dévoilé la maquette de l'avion *Learjet 75 Liberty* au congrès et salon de l'Association nationale de l'aviation d'affaires des États-Unis (NBAA-BACE) à Las Vegas dans la foulée du lancement du biréacteur d'affaires le 2 juillet 2019. Le 20 janvier 2020, Bombardier a annoncé que la mise à niveau de la suite avionique G5000 de Garmin constituerait une caractéristique standard de l'avion *Learjet 75 Liberty*, après que la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. eut certifié la mise à niveau de la suite avionique le 12 novembre 2019.

Prenant appui sur la meilleure plateforme de biréacteurs légers de l'industrie, le nouvel avion *Learjet 75 Liberty* offre la cabine la plus spacieuse de son segment, ainsi qu'une nouvelle configuration de six fauteuils de classe affaires. Il est, par ailleurs, doté de caractéristiques standards que les autres biréacteurs légers de ce segment ne présentent pas, notamment un plancher plat et une porte escamotable entre le poste de pilotage et la suite affaires pour une expérience en vol silencieuse. À un prix inférieur à celui de l'ancien avion *Learjet*, l'avion *Learjet 75 Liberty* offre de meilleures performances aux mêmes coûts d'exploitation que les avions concurrents.⁽²⁾

Le premier avion *Learjet 75 Liberty* progresse sur la chaîne d'assemblage à Wichita et les premières livraisons sont prévues au cours du second semestre de 2020.

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 8000* et *Learjet 75 Liberty* à la fin du présent rapport de gestion.

⁽²⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Avions d'affaires				
Légers	2	2	5	4
Intermédiaires	9	17	23	31
Grands	9	16	18	24
	20	35	46	59
Avions commerciaux				
Biréacteurs régionaux ⁽¹⁾	—	11	5	14
Biturbopropulseurs ⁽²⁾	—	6	—	7
	—	17	5	21
	20	52	51	80

⁽¹⁾ Le 1^{er} juin 2020, la Société a conclu la vente du programme de biréacteurs régionaux à MHI.

⁽²⁾ Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited).

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2020	31 décembre 2019
Avions d'affaires	12,9 \$	14,4 \$
Aviation – autres ⁽¹⁾	1,0 \$	1,9 \$
	13,9 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes du programme d'avions CRJ Series, d'un montant de 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes d'avions d'affaires font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. À la fin du deuxième trimestre, nous avons maintenu notre rang de chef de file en fonction du carnet de commandes.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Clôture de la vente de notre programme de biréacteurs régionaux à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

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

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

Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les derniers avions CRJ Series du 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 être le cas d'ici la fin du premier trimestre de 2021.⁽¹⁾

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, y compris certains ajustements de clôture. Le produit net s'est élevé à 575 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 496 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux (448 millions \$ après l'incidence des impôts).

La Société a conservé certaines obligations qui représentent les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et les mesures incitatives 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) de la Société dont elle a transféré sa participation au résultat net par l'entremise d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 19 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

Vente à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) de nos activités liées aux aérostructures de Belfast et Casablanca et de nos activités d'aérostructures de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants de Dallas

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

La transaction fait suite à la création de Bombardier Aviation l'année dernière et allège son empreinte liée aux aérostructures pour se concentrer sur ses capacités stratégiques situées à Montréal et au Mexique ainsi que sur ses activités liées à l'aile d'avion *Global 7500* situées au Texas. La clôture de la transaction est prévue cet automne, sous réserve des conditions de clôture habituelles.⁽¹⁾

Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2020	2019	Écart
Revenus	1 479 \$	2 194 \$	(33) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,6 \$	2,0 \$	(20) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,9	0,2
RAII ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	(350) \$	146 \$	ins
Marge RAILA ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	(23,7) %	6,7 %	(3040) pdb
RAII ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	(383) \$	111 \$	ins
Marge RAIL ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	(25,9) %	5,1 %	(3100) pdb
RAII ⁽¹⁾	(377) \$	87 \$	ins
Marge RAIL ⁽¹⁾	(25,5) %	4,0 %	(2950) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	21 \$	36 \$	(42) %
Aux	30 juin 2020	31 décembre 2019	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,7 \$	35,8 \$	(6) %

⁽¹⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 51 millions \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2020 (32 millions \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2019).

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus pour le trimestre se sont élevés à 1,5 milliard \$, reflétant une baisse de la production, alors que les activités opérationnelles exercées aux principales installations en Europe et dans les Amériques ont été suspendues temporairement en raison de la pandémie mondiale de COVID-19 et de l'incidence découlant de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne.
- À compter des dernières semaines d'avril et tout au long du mois de mai, les activités opérationnelles ont repris progressivement avec de nouvelles mesures de sécurité mises en place. Avec le retour à la normale de ces activités, la production devrait s'accélérer au deuxième semestre, atteignant un sommet saisonnier au quatrième trimestre correspondant de façon générale aux niveaux de 2019. Les retards d'ingénierie et de production associés à la pandémie de COVID-19 devraient être rattrapés à compter de 2021, soutenant une génération de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ futurs.⁽¹⁾
- Au deuxième trimestre, le RAIL ajusté⁽²⁾ négatif de 383 millions \$ s'est avéré nettement inférieur à celui prévu, reflétant une charge additionnelle de 435 millions \$ de Transport liée en grande partie à des coûts additionnels d'ingénierie, de certification et de rattrapage associés à un certain nombre de projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Plus des deux tiers de cette charge devraient avoir une incidence sur les flux de trésorerie disponibles en 2020, alors que Transport franchit d'importants jalons en matière d'ingénierie et de MES. Quant au RAIL négatif, il a été de 377 millions \$.
 - Au cours du trimestre, une nouvelle équipe de projets spécialisée a été mandatée afin de procéder à un examen approfondi des projets en redressement complexes, évaluant à la fois les processus de gestion de projet et les ressources de talent dans le but de comprendre pleinement les causes des coûts excessifs et de prendre les mesures correctives appropriées.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

- Les perspectives pour Transport demeurent positives, soutenues par son carnet de commandes de 33,7 milliards \$ et les solides données fondamentales de l'industrie.⁽¹⁾
 - Les nouvelles commandes s'élevant à 1,6 milliard \$ pour le trimestre reflètent des projets remportés dans toutes les régions. Parmi les attributions de contrats dignes de mention, citons la commande renouvelée de la SNCF en France et le projet phare de système de transport ferroviaire rapide régional Delhi-Meerut de l'Inde, en Asie.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au premier semestre de 2020, le volume global du marché a diminué dans toutes les régions, comparativement à celui du premier semestre de 2019. Cette diminution s'explique principalement par l'actuelle pandémie de COVID-19, laquelle a entraîné un ralentissement de la prise de commandes attribuable surtout à des retards dans la passation des commandes. Les perspectives du secteur du transport sur rail demeurent résilientes et positives, les gouvernements et les exploitants ayant confirmé leur engagement à investir dans des plans d'infrastructure ferroviaire à moyen et à long terme. Tandis que la demande de mobilité durable devrait continuer de croître à l'avenir, plusieurs commandes devraient être passées dans l'ensemble des régions au cours des prochains trimestres, influençant positivement le niveau des volumes du marché.

Europe

En Europe, le volume global de commandes a diminué au cours du premier semestre de 2020 par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente en raison de l'octroi d'importants contrats de trains interurbains et de trains régionaux au R.-U., en Italie et en Allemagne au cours du premier semestre de 2019. Au cours du deuxième trimestre de 2020, beaucoup de contrats de taille moyenne de trains de banlieue et de trains régionaux ont été attribués en Allemagne et en France ainsi que des contrats de véhicules légers sur rail en Suisse. De plus, de nombreuses petites ententes de service, principalement de gestion de parcs de véhicules pour passagers et de solutions en matériaux, ont été conclues en Allemagne et au R.-U., ainsi que des petits contrats de signalisation en Suède et en Italie. En Europe de l'Est, le volume de commandes a surtout été alimenté par des commandes de matériel roulant en Pologne et en Turquie, des contrats de trains régionaux et de véhicules légers sur rail ayant été conclus en Pologne et des contrats de rames de métro, en Turquie. Dans le segment de la signalisation, le volume de commandes a été alimenté par des contrats en Croatie et en Roumanie.

Les perspectives en Europe devraient demeurer positives pour le reste de 2020, des commandes de trains interurbains et de trains à grande vitesse étant attendues en Suède et en Allemagne, tandis que plusieurs commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux sont prévues en Italie, en Espagne, en Autriche et en Allemagne. Les solutions de transport collectif urbain devraient continuer à stimuler le niveau d'activité, des investissements étant prévus dans de nombreuses villes de la région pour des rames de métro, surtout en France et en Italie, de même que d'importantes commandes de véhicules légers sur rail au R.-U. et en Allemagne. Dans les segments des services et de la signalisation, de multiples contrats de moyenne et de grande taille sont prévus dans tous les pays de l'Europe de l'Ouest, les plus importantes ententes de service étant prévues en Allemagne, en Espagne et au R.-U., et des solutions de signalisation en Italie et en France. En 2020, la majeure partie du volume de commandes en Europe de l'Est devrait provenir de la Pologne, de la Turquie, de la Hongrie et de la République tchèque, où des commandes de matériel roulant devraient être attribuées pour des locomotives, des trains régionaux, des trains interurbains ainsi que des véhicules légers sur rail. Une commande importante de rames de métro est également prévue en Serbie, et les investissements dans les segments des services et de la signalisation devraient croître, surtout en Turquie et en Pologne.

Amérique du Nord

Au cours du premier semestre de 2020, le volume de commandes en Amérique du Nord a diminué depuis le début de l'année, surtout en raison d'importantes commandes de trains de banlieue octroyées au cours de la période correspondante de l'année précédente et une entente de services de systèmes de navettes automatisés aux États-Unis. Au cours du deuxième trimestre, un contrat de trains de banlieue et un autre de véhicules légers sur rail ont été octroyés aux États-Unis. Qui plus est, une importante entente de services de gestion de parcs de véhicules a été conclue au Canada.

De multiples occasions sont prévues en Amérique du Nord au cours des prochains trimestres de 2020. Aux États-Unis, des investissements considérables sont attendus, non seulement dans des solutions de transport collectif urbain, de nombreuses commandes importantes de rames de métro, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés étant prévues, mais aussi dans des trains de banlieue et des trains à très grande vitesse. Au Canada, un important contrat de trains de banlieue digne de mention devrait être octroyé. Divers contrats devraient également être attribués dans les segments des services et de la signalisation aux É.-U. et au Canada, les appels d'offres les plus importants étant prévus aux É.-U. pour des ententes de services de gestion du cycle de vie des actifs et des solutions de signalisation urbaines pour de grandes lignes destinées à des trains à grande vitesse. Un appel d'offres pour une entente de services digne de mention de gestion de parcs de véhicules légers sur rail devrait être lancé au Canada. D'importantes occasions devraient se présenter au Mexique pour des rames de métro et des contrats de service.

Asie-Pacifique

Les activités globales ont ralenti en Asie-Pacifique au cours du premier semestre de 2020 par rapport à celles de la période correspondante de l'année précédente, surtout en raison de l'octroi, au cours du premier semestre de 2019, d'importants contrats de trains de banlieue en Australie et de trains interurbains à Taïwan, ainsi que de nombreuses commandes de rames de métro en Chine. Au cours du deuxième trimestre de 2020, le volume des commandes a surtout été alimenté par l'octroi de contrats de taille moyenne de trains de banlieue en Inde et de trains interurbains en Corée du Sud. Dans les segments des services et de la signalisation, la majeure partie du volume des commandes est venue de l'Inde, d'importantes commandes de solutions de signalisation de grandes lignes ayant été attribuées et une entente de services de gestion du cycle de vie des actifs de trains de banlieue ayant été conclue.

De bonnes perspectives sont prévues dans la région Asie-Pacifique au cours des prochains trimestres, parmi lesquelles des commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux de même que des ententes de service en Australie et en Thaïlande, ainsi que diverses commandes importantes de rames de métro en Inde, à Taïwan et en Chine. En outre, une importante commande de trains à très grande vitesse devrait faire l'objet d'un appel d'offres en Thaïlande. Des investissements dans les segments des services et de la signalisation sont aussi prévus, notamment des ententes de services de gestion de parcs de véhicules devant faire l'objet d'appels d'offres, surtout en Thaïlande, en Chine et en Australie, ainsi que des contrats de signalisation tant pour le transport collectif que pour les grandes lignes, principalement en Inde et à Taïwan.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume des commandes s'est contracté au cours du premier semestre de 2020, en raison surtout de l'octroi de contrats de trains de banlieue et de trains interurbains ainsi que de la passation d'ententes de service en Russie au cours de la période correspondante de l'année dernière. Au cours du deuxième trimestre de 2020, le volume de commandes dans la région a été alimenté par l'octroi d'un contrat de rames de monorail au Brésil et d'un contrat visant une solution de signalisation en bordure de voie.

Les perspectives pour la région Ailleurs dans le monde sont optimistes en raison de plusieurs occasions prévues au cours du prochain trimestre, en particulier des solutions de transport collectif urbain, des commandes de rames de métro étant attendues au Brésil et de véhicules légers sur rail en Russie, en Colombie et au Maroc. De plus, un important contrat de locomotives devrait également être attribué en Ukraine. Des investissements sont également attendus dans les segments des services et de la signalisation, d'importants contrats de service devant faire l'objet d'appels d'offres en Égypte et en Arabie Saoudite et des commandes importantes de signalisation étant attendues en Zambie, principalement pour des solutions de grandes lignes, et au Brésil, pour des solutions de transport urbain.

⁽¹⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽¹⁾	747 \$	1 490 \$	2 198 \$	2 897 \$
Services ⁽²⁾	470	510	956	998
Signalisation ⁽³⁾	262	194	494	406
Total des revenus	1 479 \$	2 194 \$	3 648 \$	4 301 \$
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(350) \$	146 \$	(265) \$	264 \$
Amortissement	33	35	67	67
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	3
RAII ajusté ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(383)	111	(332)	194
Éléments spéciaux	(6)	24	(6)	24
RAII ⁽⁴⁾	(377) \$	87 \$	(326) \$	170 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(23,7) %	6,7 %	(7,3) %	6,1 %
Marge RAII ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(25,9) %	5,1 %	(9,1) %	4,5 %
Marge RAII ⁽⁴⁾	(25,5) %	4,0 %	(8,9) %	4,0 %

⁽¹⁾ Comprennent 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 des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

⁽²⁾ Comprennent les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et de la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.

⁽⁴⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 51 millions \$ et 61 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 32 millions \$ et 49 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

⁽⁵⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont diminué de respectivement 715 millions \$ et 653 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de respectivement 38 millions \$ et 76 millions \$, les revenus pour le trimestre ont diminué de 677 millions \$, ou 31 %, tandis que les revenus pour le semestre ont diminué de 577 millions \$, ou 13 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 677 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours du deuxième trimestre;
- l'incidence négative sur les activités liées au matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe attribuable à la pandémie de COVID-19 et aux fermetures de sites en découlant;
- le ralentissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes dans toutes les régions, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Les contrats touchés visent surtout des trains de banlieue et des trains régionaux dans l'ensemble des régions, des trains interurbains en Europe, des locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, des métros en Amérique du Nord et en Europe, ainsi que des véhicules légers sur rail en Amérique du Nord, le tout en partie contrebalancé par l'accélération de la cadence de production dans le cadre de certains contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités liées à la signalisation en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et en Europe.

La diminution de 577 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

- la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours du deuxième trimestre;
- l'incidence négative sur les activités liées au matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe attribuable à la pandémie de COVID-19 et aux fermetures de sites en découlant;
- le ralentissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes dans toutes les régions, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Les contrats touchés visent surtout des trains de banlieue et des trains régionaux dans l'ensemble des régions, des locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, des métros en Amérique du Nord et en Europe, des trains interurbains en Europe ainsi que des véhicules légers sur rail en Amérique du Nord, le tout en partie contrebalancé par l'accélération de la cadence de production dans le cadre de certains contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, de véhicules légers sur rail en Europe et de métros en Asie-Pacifique; et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde.

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités liées à la signalisation en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et en Europe.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes et inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration	1	(6) \$	24 \$	(12) \$	24 \$
Coûts des perturbations	2	— \$	— \$	6 \$	— \$
		(6) \$	24 \$	(6) \$	24 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,4) %	1,1 %	(0,2) %	0,6 %

1. Représentent la reprise des indemnités de départ de respectivement 6 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Représentent des indemnités de départ de respectivement 28 millions \$ et de 32 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, en partie contrebalancées par une reprise de dépréciation d'actifs de respectivement 4 millions \$ et 8 millions \$.

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 respectivement néant et 6 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour Transport pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 31,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne; et
- d'une suspension temporaire des activités opérationnelles aux différentes installations de production en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'absorption insuffisante connexe des charges comptabilisées dans le coût des ventes et des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge réalisée sur la signalisation et les services, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats; et
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 29,5 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le semestre a diminué de 13,6 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne;
- d'une suspension temporaire des activités opérationnelles aux différentes installations de production en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'absorption insuffisante connexe des charges comptabilisées dans le coût des ventes et des charges de vente et d'administration; et
- d'une modification apportée à un régime de retraite liée à des services passés comptabilisée au cours du premier trimestre de l'exercice précédent qui a eu une incidence positive sur nos résultats de 2019.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge réalisée sur la signalisation et les services, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats; et
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 12,9 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	33,1 \$	33,8 \$	35,8 \$	34,5 \$
Nouvelles commandes	1,6 \$	2,0 \$	2,4 \$	3,7 \$
Revenus	(1,5) \$	(2,2) \$	(3,7) \$	(4,3) \$
Incidence des taux de change et d'autres ajustements	0,5 \$	0,0 \$	(0,8) \$	(0,3) \$
Solde à la fin de la période	33,7 \$	33,6 \$	33,7 \$	33,6 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,9	0,7	0,9

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont diminué de respectivement 0,4 milliard \$ et 1,3 milliard \$ comparativement aux nouvelles commandes des périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison notamment de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Nous avons remporté plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du premier semestre de l'exercice portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 0,7, et nous avons maintenu un rang de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽²⁾

⁽¹⁾ D'après les nouvelles commandes des 36 derniers mois avec les données les plus récentes des sociétés publiant leurs nouvelles commandes pour au moins 36 mois.

⁽²⁾ Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2020 ont été comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Deuxième trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Normandie	France	Exercice de deux options pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux <i>OMNEO</i> / Régio 2N	270	Matériel roulant, systèmes et services	457 \$
National Capital Region Transport Corporation (NCRTC)	Inde	Voitures de trains de transport collectif de banlieue et services de maintenance de parcs de véhicules	210	Matériel roulant, systèmes et services	340 \$
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	139 \$
Central Puget Sound Regional Transit Authority (Sound Transit)	É.-U.	Voitures de trains de banlieue à deux niveaux <i>BiLevel</i>	28	Matériel roulant et systèmes	108 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	108 \$
Premier trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Auvergne-Rhône-Alpes	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux de type <i>OMNEO</i> / Régio 2N	114	Matériel roulant et systèmes	193 \$
Fraport AG	Allemagne	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance pour le système de navettes automatisées <i>INNOVIA</i> APM 100 et la modernisation de sa technologie de signalisation avec la solution <i>CITYFLO</i> 650	s. o.	Services et signalisation	113 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix. À l'exception des options visant des rames automotrices électriques à deux niveaux de type *OMNEO* / Régio 2N pour la SNCF au premier et au deuxième trimestres.

Après la fin du deuxième trimestre, nous avons obtenu une lettre d'octroi de l'Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC) de l'Inde pour la fabrication et la livraison de 201 voitures de métro *MOVIA* et une solution de contrôle ferroviaire avancée *CITYFLO* 650 pour le projet de métro Agra-Kanpur, une commande évaluée à 275 millions \$. Cette commande n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 30 juin 2020.

VENTE DU SECTEUR TRANSPORT À ALSTOM SA

Le 17 février 2020, la Société a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Aux termes de la transaction prévue, la Société et la Caisse vendraient leurs participations dans Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 8,2 milliards \$ (7,45 milliards €). Après déduction des éléments semblables à de la dette et des passifs transférés, y compris les passifs de retraite, et déduction faite de la trésorerie de Transport, le total du produit aux termes de la transaction prévue devrait s'élever à environ 6,4 milliards \$, sous réserve d'ajustements à la hausse pouvant atteindre jusqu'à 440 millions \$ et d'autres ajustements de clôture, d'indemnités, de l'atteinte d'un solde minimal de trésorerie dans Transport à la fin de 2020 et des fluctuations du cours de change euro/dollar américain. Après déduction de la situation des capitaux propres de la Caisse s'établissant entre 2,1 milliards \$ et 2,3 milliards \$, la Société recevrait un produit net de 4,2 milliards \$ à 4,5 milliards \$, dont 550 millions \$ sous la forme d'actions d'Alstom (selon un prix de souscription fixe de 47,50 € par action), assorties d'une convention de blocage de trois mois après la clôture. Si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 350 millions € (386 millions \$ selon un cours de change de 1,1034) fait par la Caisse au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 et si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 300 millions € (338 millions \$) fait par la Société au cours du trimestre clos le 30 juin 2020 dans les activités de Transport, voir la Note 20 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, ne sont pas remboursés avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant net non remboursé, et l'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à condition que le total de ce montant non remboursé soit ajouté au solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020 et déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements du prix d'achat à la clôture. La Société a l'intention d'affecter ce produit au remboursement de la dette et évaluera quelles seront les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

Aux termes des dispositions de la loi française, Alstom et Bombardier ont engagé des procédures d'information et de consultation auprès des comités d'entreprise avant la signature des documents de transaction. Par conséquent, et selon la pratique habituelle en vigueur en France, Alstom, Bombardier et la Caisse ont conclu une entente de principe sur les principales modalités de la transaction et ont conclu le protocole d'entente avant l'annonce de la transaction proposée. Le protocole d'entente organise le processus d'information et de consultation engagé par Bombardier et Alstom auprès de leur comité d'entreprise respectif et contient les engagements exclusifs pris par les deux parties. Ce processus est en cours et devrait être conclu durant l'été 2020. Par la suite et sous réserve de l'avis des comités d'entreprise, les parties devraient conclure la convention d'achat d'actions officielle.⁽¹⁾

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

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

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

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

La conclusion de cette transaction est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris, mais sans s'y limiter, l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et la réalisation des consultations des comités d'entreprise concernés susmentionnés.⁽¹⁾

Se reporter à la Note 26 – Transactions de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur cette transaction.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Initiatives de financement du fonds de roulement

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 vente de créances (voir la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 10 – Soldes des contrats de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2020. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2019 pour une description de ces arrangements, et à la Note 25 – Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes qui, selon nous, à l'heure actuelle, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2019, mais ne sont pas forcément les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face.

Pandémie de COVID-19

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a reconnu la COVID-19 comme une pandémie. La pandémie de COVID-19 continue d'avoir une incidence négative sur l'économie mondiale, de perturber les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, de créer une incertitude économique importante et de perturber les marchés financiers. Les mesures d'urgence adoptées par les gouvernements partout dans le monde pour contenir la propagation du virus, notamment la mise en place d'interdictions de voyages, de périodes de quarantaine obligatoires, de confinement, de distanciation physique et sociale et la fermeture des commerces non essentiels, provoquent des perturbations importantes pour les entreprises au Canada et à l'échelle mondiale, ce qui a débouché sur une conjoncture économique incertaine et difficile. La dette mondiale et les marchés des capitaux mondiaux ont connu une volatilité et une faiblesse importantes. Les gouvernements et les banques centrales ont réagi en intervenant massivement sur les plans monétaire et fiscal dans le but de stabiliser la conjoncture économique.

Cette incertitude s'est déjà manifestée par le ralentissement de la croissance du PIB mondial, provoquant un choc sur les marchés des capitaux mondiaux qui s'est répercuté directement sur le cours de l'action de la Société. Les craintes liées à la COVID-19, ainsi que ses incidences négatives perçues ou tangibles, pourraient continuer de générer une grande volatilité ou de provoquer un recul dans le cours de nos titres, les conditions des marchés financiers et la conjoncture économique en général. En outre, une perturbation et une instabilité graves sur les marchés des capitaux mondiaux ainsi que la détérioration soutenue des conditions de crédit et des conditions de financement pourraient accroître la probabilité de litiges, faire augmenter le coût des capitaux d'emprunt et des capitaux propres ou d'autres sources de financement ou limiter ou restreindre notre capacité d'en obtenir selon des modalités avantageuses, voire même nous empêcher d'en obtenir, mener à une consolidation ayant une incidence défavorable sur nos activités, accroître la concurrence, se traduire par une réduction des effectifs, nous

amener à réduire davantage nos dépenses d'investissement ou, de quelque autre façon, perturber nos activités ou faire obstacle à la mise en œuvre de nos plans stratégiques. La manifestation soutenue d'incidences négatives pourrait également nous empêcher de respecter les clauses financières restrictives de conventions d'emprunt et de répondre à des besoins minimaux de liquidités, ou entraîner la mise sous surveillance ou l'abaissement éventuel de nos notes de crédit.

En tant que risque émergent, la durée, l'ampleur et l'incidence de la pandémie actuelle de COVID-19 sont inconnues pour le moment, tout comme le sont l'efficacité des interventions du gouvernement et des banques centrales ainsi que le rythme de toute reprise et normalisation ultérieures de l'économie. Compte tenu de l'évolution rapide de la pandémie de COVID-19, l'estimation de la durée et de la gravité de ces développements fait l'objet d'une incertitude importante et, par conséquent, il est difficile pour la Société d'estimer ou de quantifier l'ampleur de l'incidence que la pandémie de COVID-19 pourrait, directement ou indirectement, avoir sur les activités commerciales, la situation financière, les flux de trésorerie, la rentabilité, les perspectives et les résultats opérationnels de la Société dans l'avenir.

Ralentissement et perturbation des activités :

La propagation de la COVID-19 qui se poursuit à l'échelle mondiale et les mesures d'intervention prises par des autorités gouvernementales et des personnes morales, notamment des fermetures obligatoires ou volontaires, ont provoqué un ralentissement général de l'économie mondiale et des activités de la Société, le tout se traduisant par des perturbations et des ralentissements temporaires qui touchent nos effectifs et la production dans plusieurs installations importantes, nos clients, nos revenus et nos activités opérationnelles ainsi que notre chaîne d'approvisionnement.

Projets et contrats :

Nos activités opérationnelles à l'échelle mondiale ont été perturbées à différents degrés et continueront probablement de l'être à court et à moyen terme (voire plus longtemps), notamment en raison de retards relativement aux projets et de retards de livraison provoqués par un ralentissement de la production, des restrictions de voyage ou du report d'importants jalons de production et d'homologation, ainsi que de l'interruption prolongée ou de l'arrêt complet de projets, ce qui pourrait, dans tous les cas, exposer la Société à des pénalités ou à des annulations et influencer négativement sur les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité de ces projets.

Baisse de la demande et nouvelles commandes reportées :

Les risques liés à la pandémie de COVID-19 pourraient causer une baisse importante et imprévisible de la demande et des nouvelles commandes visant nos produits et services à l'heure où les clients réaffectent leurs ressources et revoient leurs priorités afin d'atténuer les incidences de la pandémie de COVID-19 et de la détérioration de la conjoncture économique.

Risque lié aux clients et risque de contrepartie :

Les incidences négatives de la pandémie de COVID-19 sur l'économie et les marchés de capitaux de nombreux pays augmentent le risque de défaillance des clients et d'autres contreparties (y compris des parties à des transactions en cours), des retards de paiement et des difficultés quant à l'application des accords et au recouvrement des créances. Nos clients et d'autres contreparties pourraient chercher à résilier ou à modifier leurs ententes visant l'achat de nos produits et services afin de canaliser leurs ressources pour faire face aux impératifs de plus en plus grands liés à la gestion de la pandémie de COVID-19, ou pour répondre à des difficultés financières liées à la COVID-19 (notamment une faillite, un manque de liquidités, un manque de financement, des défaillances opérationnelles ou d'autres difficultés).

Si nous ou l'un ou l'autre des tiers avec lesquels nous traitons, notamment les fournisseurs, les fournisseurs de services, les clients et les autres tiers avec lesquels nous faisons affaire, devons subir des incidences à long terme, notamment des fermetures prolongées ou permanentes ou d'autres perturbations des activités, cela pourrait considérablement nuire à notre capacité d'exercer nos activités de la manière et selon les calendriers prévus, et notamment porter atteinte à nos activités de développement de produits pendant un certain temps, ce qui pourrait également entraîner la perte de certains clients, en plus de nuire à notre réputation, à notre position par rapport à la concurrence ou à nos activités.

Chaîne d'approvisionnement :

Les arrêts et les ralentissements de production découlant des mesures réglementaires et préventives prises par les gouvernements pour faire face à l'écllosion de COVID-19 ont contraint la Société à composer avec des ruptures d'approvisionnement. Toute rupture prolongée de l'approvisionnement en matières premières ou en composants importants pourrait nuire considérablement aux activités opérationnelles de la Société, provoquer une augmentation significative du coût lié à l'exploitation de ses activités et réduire sensiblement ses marges et sa rentabilité.

Effectifs :

Les risques de la Société relatifs à une pandémie, une épidémie ou une autre crise de santé publique, comme la pandémie de COVID-19 actuelle, comprennent les risques pour la santé et la sécurité des employés. L'imposition de mesures restrictives prolongées pour lutter contre la pandémie de COVID-19 et les restrictions de voyage pourraient entraîner des pénuries temporaires de main-d'œuvre ou l'indisponibilité de certains employés ou consultants ayant une expertise ou une connaissance clés de la Société, nuire à la productivité de la main-d'œuvre, et se traduire par une augmentation des frais médicaux et des primes d'assurance. Bien que la Société ait pris l'initiative de mettre en œuvre des mesures afin de protéger la santé et la sécurité de ses employés à l'échelle mondiale, notamment en prévoyant des modalités de télétravail, elle doit composer avec les défis logistiques et les coûts supplémentaires dont s'accompagnent ces mesures.

Détournement de l'attention de la direction :

La préparation et les mesures d'intervention requises face à l'évolution de la pandémie pourraient continuer de détourner l'attention de la direction des priorités stratégiques clés de la Société, de faire augmenter les coûts pendant que nous nous concentrons en priorité sur les questions liées à la santé et à la sécurité de notre personnel et sur la poursuite de projets en cours cruciaux, et nous amener à réduire, à retarder, à modifier ou à abandonner des initiatives qui, autrement, auraient pu faire augmenter notre valeur à long terme.

Risques et inefficacités liés aux TI :

La poussée soudaine et inattendue des modalités de télétravail mises en place par la Société face à l'écllosion de la COVID-19 est susceptible de causer des inefficacités et d'exercer une pression accrue sur l'infrastructure des technologies de l'information de la Société, de rendre la Société plus vulnérable aux risques liés aux TI et à la cybersécurité, et de perturber ses systèmes d'information.

Retard des organismes de réglementation :

Il peut exister des difficultés et des incohérences relativement à l'entrée en vigueur de lois, règles et règlements en réponse à la pandémie de COVID-19. Les organismes de réglementation, y compris ceux qui surveillent les transactions en cours, sont accaparés par leur réponse à la pandémie. Ces organismes de réglementation ainsi que d'autres organes exécutifs et législatifs dans les pays dans lesquels nous et nos contreparties exerçons nos activités pourraient ne pas être en mesure d'accorder le niveau de soutien et d'attention aux fonctions de réglementation quotidiennes qu'ils auraient normalement assuré. Ce retard de leur part pourrait freiner considérablement le développement des activités de la Société en retardant des activités comme le processus d'homologation ou de certification pour de nouveaux produits ou de nouvelles technologies, l'ouverture d'installations et la conclusion de transactions stratégiques (notamment les transactions en cours).

Incidence accrue des autres risques :

Plusieurs des risques et incertitudes présentés dans notre Rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 pourraient être particulièrement exacerbés par des facteurs externes extraordinaires comme la pandémie de COVID-19, y compris, sans toutefois s'y limiter, les risques décrits aux rubriques « Notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons et notre carnet de commandes pourraient ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs », « Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets », « Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations », « Caractères saisonnier et cyclique des résultats financiers », « Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité », « Dépendance à l'égard d'un nombre limité de contrats et de clients », « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement », « Risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers », « Risque de crédit », « Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts », « Risque lié à la conjoncture économique », « Risque lié au contexte commercial » et « Risque de marché ».

Mesures d'atténuation :

Bien que la Société ait fait des efforts pour gérer et atténuer les facteurs de risques susmentionnés, ces efforts pourraient s'avérer vains, et l'efficacité de ces efforts et l'ampleur avec laquelle la pandémie de COVID-19 touche les activités de la Société dépendront de facteurs hors de son contrôle, comme la probabilité, le moment, la durée et la portée de la pandémie ou de vagues ultérieures de la COVID-19, et les mesures prises ou nécessaires pour contenir la propagation de ces éclosions. Même après la fin de la pandémie de COVID-19, la Société pourrait subir des répercussions négatives considérables sur ses activités, son exploitation, sa situation financière, ses flux de trésorerie, ses marges, ses perspectives et ses résultats opérationnels, en raison de la perturbation de l'économie mondiale et de la récession en découlant.

Transactions en cours

Il n'existe aucune certitude, et la Société ne peut fournir aucune garantie, que les conditions de clôture des transactions en cours seront remplies ou, si elles sont remplies, à quel moment ce sera fait. Quant à la vente de Transport en particulier, il existe un risque qu'une partie mette fin à ses obligations respectives aux termes des ententes de principe et du protocole d'entente avant ou après la conclusion des accords irrévocables définitifs, notamment en raison des circonstances entourant le comité central concerné. Si les transactions en cours ne sont pas conclues pour quelque raison que ce soit, le produit attendu de la transaction ne serait pas accessible à la Société selon l'échéancier prévu ou pas du tout et d'autres sources de financement pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités acceptables sur le plan commercial. Si les transactions en cours ne sont pas conclues pour quelque raison que ce soit, il existe un risque que l'annonce de ces transactions et l'affectation de ressources importantes de la Société à la conclusion desdites transactions pourraient avoir une incidence négative sur les résultats opérationnels et sur les activités de la Société de manière générale, et pourraient nuire considérablement aux activités opérationnelles actuelles et futures, à la situation financière et aux perspectives de la Société, notamment la perte de la confiance des investisseurs relativement à la capacité de la Société de mettre en œuvre son plan stratégique. De plus, le cours des titres de la Société pourrait souffrir de façon importante de l'incapacité à conclure les transactions en cours pour quelque raison que ce soit. Si les transactions en cours ne sont pas conclues pour quelque raison que ce soit, rien ne garantit que la direction parvienne à élaborer et mettre en œuvre d'autres options stratégiques dans le meilleur intérêt de la Société et de ses parties prenantes dans le contexte actuel des conditions de marché, de réglementation et de concurrence au sein des secteurs dans lesquels la Société exerce ses activités, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si elle y parvient, que ces démarches auraient les résultats escomptés. Nous avons également engagé des coûts de transaction et d'autres coûts connexes importants en lien avec les transactions en cours, et il est possible que nous engagions d'autres coûts importants ou imprévus.

Engagements et éventualités

Se reporter à la Note 25 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2020 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

Les taux de change utilisés pour convertir les actifs et les passifs en dollars américains étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	Diminution
Euro	1,1284	1,1234	— %
Dollar canadien	0,7323	0,7696	(5) %
Livre sterling	1,2327	1,3204	(7) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains étaient comme suit pour les trimestres clos les :

	30 juin 2020	30 juin 2019	Diminution
Euro	1,1001	1,1240	(2) %
Dollar canadien	0,7213	0,7475	(4) %
Livre sterling	1,2418	1,2863	(3) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains étaient comme suit pour les semestres clos les :

	30 juin 2020	30 juin 2019	Diminution
Euro	1,1013	1,1303	(3) %
Dollar canadien	0,7332	0,7499	(2) %
Livre sterling	1,2610	1,2930	(2) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les huit derniers trimestres :

Exercices	2020				2019			2018
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	2 702 \$	3 691 \$	4 205 \$	3 722 \$	4 314 \$	3 516 \$	4 303 \$	3 643 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(298) \$	(258) \$	(1 770) \$	(139) \$	(83) \$	195 \$	15 \$	111 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	(0,13) \$	(0,11) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,02 \$	0,04 \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽¹⁾	(713) \$	(233) \$	(230) \$	(103) \$	(101) \$	(173) \$	134 \$	122 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,30) \$	(0,10) \$	(0,10) \$	(0,04) \$	(0,04) \$	(0,07) \$	0,05 \$	0,04 \$

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 4 août 2020

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	308 736 929
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 093 975 928 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

⁽¹⁾ Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B à droits de vote limités.

⁽²⁾ Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A sous réserve de certaines conditions.

⁽³⁾ Déduction faite de 34 116 014 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, UAD et UAI au 30 juin 2020

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	134 115 395
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	88 011 179
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	34 116 014

Date prévue de publication de nos rapports financiers pour les 12 prochains mois

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2020	5 novembre 2020
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020	11 février 2021
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2021	6 mai 2021
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2021	5 août 2021

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 5 août 2020

Des renseignements additionnels sur la Société, y compris le rapport financier et la notice annuelle de la Société, peuvent être obtenus sur le site Internet de SEDAR, à l'adresse sedar.com, ou sur le site Internet de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

Les avions *Global 8000* et *Learjet 75 Liberty* sont présentement à la phase de développement et ils sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

BiLevel, *Bombardier*, *Challenger*, *CITYFLO*, *Global*, *Global 7500*, *Global 8000*, *INNOVIA*, *Learjet*, *Learjet 75 Liberty*, *Learjet 85*, *MOVIA*, *OMNEO*, *OPTIFLO*, *Primove*, *Smart Services*, *TALENT*, *TRAXX* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 3 arbres matures, 182 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 723 kilomètres parcourus) et 1000 litres d'eau.

An English edition is available upon request to the Investor Relations Department, or on the Corporation's dedicated investor relations website at ir.bombardier.com.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2020

(Non audités)

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Revenus		2 702 \$	4 314 \$	6 393 \$	7 830 \$
Coût des ventes	11	2 925	3 818	6 278	6 878
Marge brute		(223)	496	115	952
Charges de vente et d'administration		194	263	416	531
R et D	4	65	69	138	117
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(51)	(23)	(63)	(40)
Autres revenus	5	(4)	(19)	(9)	(33)
Éléments spéciaux	6	(453)	(165)	(549)	(678)
RAII		26	371	182	1 055
Charges de financement	7	231	269	557	560
Revenus de financement	7	(20)	(22)	(14)	(102)
RAI		(185)	124	(361)	597
Impôts sur le résultat		38	160	62	394
Résultat net		(223) \$	(36) \$	(423) \$	203 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(298) \$	(83) \$	(556) \$	112 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		75	47	133	91
		(223) \$	(36) \$	(423) \$	203 \$
RPA (en dollars)	8				
De base et dilué		(0,13) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	0,04 \$

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS
(Non audités)
Aux
(en millions de dollars américains)

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

Engagements et éventualités

25

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

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

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

⁽⁴⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 27 – Reclassement.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-criture	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 31 mars 2020	347 \$	2 649 \$	73 \$	(8 376) \$	(2 204) \$	421 \$	— \$	(112) \$	(330) \$	(7 532) \$	2 167 \$	(5 365) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(298)	—	—	—	—	—	(298)	75	(223)
AERG	—	—	—	—	(963)	—	19	43	(65)	(966)	51	(915)
	—	—	—	(298)	(963)	—	19	43	(65)	(1 264)	126	(1 138)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	(15)	—	—	—	(15)	—	(15)
Au 30 juin 2020	347 \$	2 649 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	406 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$
Au 31 mars 2019	347 \$	2 624 \$	343 \$	(6 106) \$	(2 730) \$	192 \$	6 \$	(85) \$	(251) \$	(5 660) \$	1 560 \$	(4 100) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(83)	—	—	—	—	—	(83)	47	(36)
AERG	—	—	—	—	(234)	—	3	76	(89)	(244)	22	(222)
	—	—	—	(83)	(234)	—	3	76	(89)	(327)	69	(258)
Options exercées	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Au 30 juin 2019	347 \$	2 625 \$	343 \$	(6 196) \$	(2 964) \$	205 \$	9 \$	(9) \$	(340) \$	(5 980) \$	1 628 \$	(4 352) \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total			
Au 31 décembre 2019	347 \$	2 648 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	185 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$	
Total du résultat global													
Résultat net	—	—	—	(556)	—	—	—	—	—	(556)	133	(423)	
AERG	—	—	—	—	(392)	—	10	(18)	(134)	(534)	18	(516)	
	—	—	—	(556)	(392)	—	10	(18)	(134)	(1 090)	151	(939)	
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386	
Dividendes	—	—	—	(13)	—	—	—	—	—	(13)	—	(13)	
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—	
Annulation de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)	
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	(8)	—	—	—	(8)	—	(8)	
Au 30 juin 2020	347 \$	2 649 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	406 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$	
Au 1 ^{er} janvier 2019	347 \$	2 623 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	176 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$	
Total du résultat global													
Résultat net	—	—	—	112	—	—	—	—	—	112	91	203	
AERG	—	—	—	—	(659)	—	10	59	44	(546)	(11)	(557)	
	—	—	—	112	(659)	—	10	59	44	(434)	80	(354)	
Options exercées	—	2	—	—	—	(1)	—	—	—	1	—	1	
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)	
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30	
Au 30 juin 2019	347 \$	2 625 \$	343 \$	(6 196) \$	(2 964) \$	205 \$	9 \$	(9) \$	(340) \$	(5 980) \$	1 628 \$	(4 352) \$	

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non audités)

(en millions de dollars américains)

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

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

⁽²⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont totalisé 36 millions \$ et 73 millions \$ (51 millions \$ et 88 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2020

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 a été autorisée par le conseil d'administration le 5 août 2020.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Euro	1,1284	1,1234	1,1450
Dollar canadien	0,7323	0,7696	0,7337
Livre sterling	1,2327	1,3204	1,2800

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

2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

La pandémie de COVID-19 a commencé à se répercuter sur plusieurs activités de Bombardier partout sur la planète, notamment à des endroits clés en Europe et en Amérique du Nord dans la deuxième moitié du mois de mars 2020 lorsque des activités ont été considérablement réduites ou suspendues pendant plusieurs semaines. À compter des dernières semaines d'avril et au cours du mois de mai, les activités ont repris graduellement à l'échelle mondiale avec la mise en place de nouvelles mesures de sécurité.

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

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

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

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

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

- La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse comme prévu et devrait être conclue cet automne, ce qui améliorera la situation financière de la Société d'environ 500 millions \$.
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, laquelle est prévue être inférieure d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent du fait de la pandémie, ce qui reflète les interruptions extraordinaires du secteur et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 30 juin 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 905 millions \$, dont 321 millions \$ étaient liés à Aviation et 584 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 10 – Solde des contrats, et la Note 22 – Variation nette des soldes hors caisse).

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de la Société à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, la Société est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,7 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,3 milliard \$ (montant inutilisé de 738 millions \$ au 30 juin 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$, ainsi qu'au produit prévu qui sera versé à la clôture de la vente annoncée précédemment des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités. De plus, la vente annoncée précédemment de Transport dont la clôture est prévue au premier semestre de 2021 devrait générer un produit net important qui sera affecté au remboursement de la dette et au renforcement de la situation de liquidités.

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

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

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

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

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

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

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

Contrats à long terme – Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, pour la période close le 30 juin 2020, la Société a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, la Société a mis à jour des estimations de projet qui ont entraîné une charge de 435 millions \$ liée en grande partie à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à de nombreux projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.

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

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour le semestre clos le 30 juin 2020.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour le semestre clos le 30 juin 2020 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. La volatilité importante des marchés et les perturbations des marchés financiers attribuables à la pandémie de COVID-19 ont augmenté l'incertitude des estimations entourant l'hypothèse des taux d'actualisation. La méthodologie utilisée pour déterminer les taux d'actualisation était la même que celle utilisée au 31 décembre 2019.

Au 30 juin 2020, le taux d'actualisation pour les régimes canadiens était de 2,9 % par rapport à 4,2 % au 31 mars 2020 et 3,2 % au 31 décembre 2019.

Analyse de sensibilité

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

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une diminution du passif lié aux avantages de retraite de la Société de 745 millions \$ au 30 juin 2020.

Une baisse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une augmentation du passif lié aux avantages de retraite de la Société de 915 millions \$ au 30 juin 2020.

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

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, la Société a revu cette évaluation en fonction des prévisions révisées. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'aucune dépréciation importante d'actifs d'impôt différé n'était nécessaire.

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux CRJ550, CRJ700, CRJ900 et CRJ1000 jusqu'à la cession des activités le 1^{er} juin 2020 et le biturbopropulseur Q400 le 31 mai 2019, et conçoit, développe et fabrique des composantes importantes de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes. Voir la Note 17 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

Transport

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

Siège social et Autres

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

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

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

Trimestre clos le 30 juin 2020				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	1 479 \$	1 223 \$	— \$	2 702 \$
Revenus intersectoriels	—	—	—	—
Total des revenus	1 479	1 223	—	2 702
RAI avant éléments spéciaux				
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	(6)	(462)	15	(453)
RAI	(377) \$	442 \$	(39) \$	26
Charges de financement				231
Revenus de financement				(20)
RAI				(185)
Impôts sur le résultat				38
Résultat net				(223) \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	15 \$	50 \$	— \$	65 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(51) \$	1 \$	(1) \$	(51) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	21 \$	58 \$	— \$	79 \$
Amortissement	33 \$	75 \$	— \$	108 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	— \$	8 \$	— \$	8 \$
Trimestre clos le 30 juin 2019				
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	2 193 \$	2 120 \$	1 \$	4 314 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	2 194	2 120	—	4 314
RAI avant éléments spéciaux				
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	111	151	(56)	206
RAI	87 \$	340 \$	(56) \$	371
Charges de financement				269
Revenus de financement				(22)
RAI				124
Impôts sur le résultat				160
Résultat net				(36) \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	30 \$	39 \$	— \$	69 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32) \$	(1) \$	10 \$	(23) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	36 \$	103 \$	1 \$	140 \$
Amortissement	35 \$	72 \$	(1) \$	106 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	(4) \$	(1) \$	1 \$	(4) \$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le rapprochement du total des actifs et des passifs aux actifs et passifs sectoriels, avant le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, se présentait comme suit aux :

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

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

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

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

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

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

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

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

1. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 119 millions \$. Voir la Note 18 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
3. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent des indemnités de départ de 35 millions \$ et 29 millions \$ principalement après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.
Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentaient des indemnités de départ de 47 millions \$ et 58 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions \$ et 8 millions \$ comptabilisées antérieurement relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 10 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
4. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI.

5. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 10 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
6. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de néant et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (3 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
7. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
8. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
9. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
10. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 7 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2019.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Charges de financement				
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	— \$	20 \$	66 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	16	15	33	33
Désactualisation d'autres passifs financiers	17	14	32	25
Désactualisation des avances	11	9	20	17
Variations des taux d'actualisation des provisions	—	9	20	12
Charge d'intérêt des obligations locatives	7	8	15	16
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	2	4	5	8
Désactualisation des provisions	1	3	4	8
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	4	—	84
Autres	13	20	32	44
	67	106	227	247
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	164	163	330	313
	231 \$	269 \$	557 \$	560 \$
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	(15) \$	— \$	— \$	(62) \$
Autres	(3)	(6)	(10)	(11)
	(18)	(6)	(10)	(73)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(9)	(2)	(19)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(5)	(2)	(6)
Revenu tiré des placements dans des titres	—	(2)	—	(4)
	(2)	(16)	(4)	(29)
	(20) \$	(22) \$	(14) \$	(102) \$

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

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

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(298) \$	(83) \$	(556) \$	112 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(13)	(14)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(305) \$	(90) \$	(569) \$	98 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 402 633	2 375 581	2 400 939	2 375 223
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des bons de souscription	—	—	—	60 615
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 402 633	2 375 581	2 400 939	2 435 838
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,13) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	0,04 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 421 581 994 et 452 272 309 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 526 426 083 et 254 620 139 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
30 juin 2020							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 674 \$	— \$	1 674 \$	1 674 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 834	—	1 834	1 834
Autres actifs financiers	624	—	258	276	137	1 295	1 295
	624 \$	— \$	258 \$	3 784 \$	137 \$	4 803 \$	4 803 \$
Passifs financiers							
Emprunts	— \$	— \$	s. o.	564 \$	— \$	564 \$	564 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	11	—	s. o.	4 060	—	4 071	4 071
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	6 524
Autres passifs financiers	289	523	s. o.	1 100	180	2 092	1 979
	300 \$	523 \$	s. o.	15 057 \$	180 \$	16 060 \$	13 138 \$
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 \$
1er janvier 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	597 \$	438 \$	s. o.	15 105 \$	288 \$	16 428 \$	16 405 \$

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

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

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

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 745 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 038	2 286	2 124
Autres revenus différés	869	852	996
	6 652 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	5 222 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 430	1 417	1 933
	6 652 \$	7 156 \$	6 195 \$

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 343 millions € (386 millions \$) au 30 juin 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

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

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

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

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

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

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

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

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

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

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

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

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

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

14. PROVISIONS

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

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

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

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

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

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	38	—	11 ⁽²⁾	13 ⁽³⁾	10	72
Utilisation	(48)	(96) ⁽⁴⁾	(24)	(70)	—	(238)
Reprises	(25)	(11)	(1)	(16) ⁽⁵⁾	(6)	(59)
Charge de désactualisation	1	3	—	1	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	—	—	2	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(3)	(5)	(1)	(14)
Solde au 31 mars 2019	477 \$	352 \$	209 \$	1 071 \$	160 \$	2 269 \$
Additions	22	—	61 ⁽²⁾	18	20	121
Utilisation	(32)	(208) ⁽⁴⁾	(59)	(115)	(45)	(459)
Reprises	(10)	(16)	(6)	(2) ⁽⁵⁾	(9)	(43)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	1	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	7	—	9
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(7)	(132)	—	(7)	(2)	(148)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	2	4	—	9
Solde au 30 juin 2019	453 \$	— \$	207 \$	976 \$	125 \$	1 761 \$
Dont la tranche courante	361 \$	— \$	159 \$	476 \$	88 \$	1 084 \$
Dont la tranche non courante	92	—	48	500	37	677
	453 \$	— \$	207 \$	976 \$	125 \$	1 761 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

⁽⁴⁾ Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.

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

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

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

⁽¹⁾ Dont une tranche de 332 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (468 millions \$ au 31 décembre 2019 et 385 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Voir la Note 12 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir de SCAC. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

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

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

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

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

La Société a conclu des contrats de location pour lesquels l'actif est toujours en construction et, par conséquent, les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives liés à ces contrats de location ne sont pas comptabilisés au 30 juin 2020, étant donné que le contrat de location n'a pas encore débuté. Les engagements au titre des contrats de location non actualisés de la Société étaient les suivants au :

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

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

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

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

17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Secteur d'activité Aérostructures

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

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

Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

⁽²⁾ Comprennent principalement les immobilisations corporelles.

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

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

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

18. CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

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

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

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

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 536 millions \$ au 30 juin 2020. Un gain de 119 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

19. CESSION D'ACTIVITÉS

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

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

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

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

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

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

20. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

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

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

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

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

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

21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

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

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

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

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

Régimes d'options d'achat d'actions

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

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

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

22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

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

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 518 millions € (585 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 juin 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Des créances clients de respectivement 225 millions € (248 millions \$) et 550 millions € (606 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 520 millions € (584 millions \$) et 1039 millions € (1174 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 360 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 905 millions \$ (dont 321 millions \$ étaient liés à Aviation et 584 millions \$ à Transport) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 3,99 % au 30 juin 2020 (respectivement 856 millions \$ et 6,40 % au 31 décembre 2019 et respectivement 839 millions \$ et 3,83 % au 1^{er} janvier 2019). Le montant des créditeurs dont les délais de règlement sont prorogés peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins, et les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées.

Soldes des contrats

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

23. FACILITÉS DE CRÉDIT

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

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

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

24. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

Prêts liés à des avions, placements dans des structures de financement, créance à recevoir de MHI, passifs liés aux actifs de RASPRO et montant à payer à MHI – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme. En ce qui concerne la vente des activités du programme d'avions CRJ, les prêts liés à des avions sont régis par un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, tandis que pour les placements effectués dans

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

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

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

Incitatifs à la location – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des incitatifs à la location engagés relativement à la vente d'avions commerciaux. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard des taux d'intérêt, des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, des probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et des différentiels de crédit de la Société. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En ce qui concerne à la vente des activités du programme d'avions CRJ, les incitatifs à la location sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI et l'actif correspondant est évalué selon le même modèle.

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2020 :

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

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

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

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

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

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

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

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

	Prêts liés à des avions	Parts sans droit de vote de SCAC	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	(314) \$	(235) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	1	—	7	(2)	(8)	—
Émissions	—	73	—	—	—	—
Règlements	—	—	1	4	—	37
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	6	—
Solde au 31 mars 2019	25 \$	223 \$	181 \$	(51) \$	(316) \$	(198) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	2	10	8	(1)	(10)	10
Émissions	—	83	—	—	—	—
Règlements	—	—	(2)	4	—	42
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)	—
Solde au 30 juin 2019	27 \$	316 \$	187 \$	(48) \$	(329) \$	(146) \$
Reclassés comme des passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(27)	—	(187)	48	—	—
Solde au 30 juin 2019	— \$	316 \$	— \$	— \$	(329) \$	(146) \$

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

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

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

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

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

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 85 millions \$ au 30 juin 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 12 millions \$ au 30 juin 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{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 au 30 juin 2020.

Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 291 millions \$ au 30 juin 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2020, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification. Comme ce qui a été rapporté publiquement dans les médias, le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

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

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

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

Enquête au Brésil

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

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

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

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

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

Transnet

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

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

transmise à l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni l'information en sa possession relativement à la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives TRAXX de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

Espagne

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

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

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

Recours collectif

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

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

26. TRANSACTION

Le 17 février 2020, la Société a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Aux termes de la transaction prévue, la Société et la Caisse vendraient leurs participations dans Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 8,2 milliards \$ (7,45 milliards €). Après déduction des éléments semblables à de la dette et des passifs transférés, y compris les passifs de retraite, et déduction faite de la trésorerie de Transport, le total du produit aux termes de la transaction prévue devrait s'élever à environ 6,4 milliards \$, sous réserve d'ajustements à la hausse pouvant atteindre jusqu'à 440 millions \$ et d'autres ajustements de clôture, d'indemnités, de l'atteinte d'un solde minimal de trésorerie dans Transport à la fin de 2020 et des fluctuations du cours de change euro/dollar américain. Après déduction de la situation des capitaux propres de la Caisse s'établissant entre 2,1 milliards \$ et 2,3 milliards \$, la Société recevrait un produit net de 4,2 milliards \$ à 4,5 milliards \$, dont 550 millions \$ sous la forme d'actions d'Alstom (selon un prix de souscription fixe de 47,50 € par action), assorties d'une convention de blocage de trois mois après la clôture. Si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 350 millions € (386 millions \$ selon un cours de change de 1,1034) fait par la Caisse au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 et si l'investissement en capitaux propres supplémentaires de 300 millions € (338 millions \$) fait par la Société au cours du trimestre clos le 30 juin 2020 dans les activités de Transport, voir la Note 20 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, ne sont pas remboursés avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant net non remboursé, et l'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à condition que le total de ce montant non remboursé soit ajouté au solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020 et déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements des prix d'achat à la clôture.

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

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

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

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

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

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

27. RECLASSEMENT

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

28. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

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

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