

BOMBARDIER

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 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 euros	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		
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	7
FAITS SAILLANTS	7
INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	10
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	14
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	18
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	19
STRUCTURE DU CAPITAL	24
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	25
AVIATION	27
TRANSPORT	36
AUTRES	44
ARRANGEMENTS HORS BILAN	44
RISQUES ET INCERTITUDES	44
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	48
TAUX DE CHANGE	48
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	48
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	49
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	50
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	57

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 d'administration 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 d'administration 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 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, la vente du programme d'avions CRJ 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 écllosion 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 a trait aux transactions en cours, certains facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : l'incapacité de respecter les 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 n'exprimons 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⁽¹⁾ 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 notre programme de biréacteurs régionaux le 1^{er} juin 2020 et 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.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique sur les énoncés prospectifs.

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 31 mars	2020	2019	Écart
Revenus	3 691 \$	3 516 \$	5 %
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	171 \$	266 \$	(36) %
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	4,6 %	7,6 %	(300) pdb
RAII ajusté ⁽¹⁾	60 \$	171 \$	(65) %
Marge RAII ajustée ⁽¹⁾	1,6 %	4,9 %	(330) pdb
RAII	156 \$	684 \$	(77) %
Marge RAII	4,2 %	19,5 %	(1530) pdb
Résultat net	(200) \$	239 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,11) \$	0,08 \$	(0,19) \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(169) \$	(122) \$	(39) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,10) \$	(0,07) \$	(0,03) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 543) \$	(907) \$	(70) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	99 \$	137 \$	(28) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 642) \$	(1 044) \$	(57) %
Aux	31 mars 2020	31 décembre 2019	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	2 069 \$	2 629 \$	(21) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾	2 928 \$	3 925 \$	(25) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Aviation			
Avions d'affaires	13,6 \$	14,4 \$	(6) %
Aviation – autres ⁽⁴⁾	1,5 \$	1,9 \$	(21) %
Transport	33,1 \$	35,8 \$	(8) %

Principaux faits saillants et événements

Nomination d'Éric Martel à titre de président et chef de la direction

En mars 2020, Bombardier a nommé Éric Martel à titre de président et chef de la direction et de membre du conseil d'administration de la Société, avec prise d'effet le 6 avril 2020. Avant de se joindre à Bombardier, Éric Martel occupait depuis juillet 2015 le poste de président-directeur général d'Hydro Québec. Avant de travailler pour Hydro-Québec, Éric Martel a occupé pendant 12 ans divers postes de direction à Bombardier, au sein d'Aviation et de Transport, notamment celui de président de la division Avions d'affaires et de président de la division Services à la clientèle et Avions spécialisés.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

⁽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 43 millions \$ au 31 mars 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 ainsi que 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 15 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 mars 2020 et 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. La production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel.

Performance financière pour le premier trimestre

- Les revenus ont totalisé 3,7 milliards \$ pour le trimestre, augmentant de 8 % et de 5 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent respectivement pour Aviation et Transport, compte non tenu de l'incidence des taux de change. Cette augmentation découlait principalement des livraisons additionnelles par Aviation d'avions *Global 7500* et de l'accélération soutenue des projets importants de matériel roulant de Transport au R.-U. et en Allemagne, malgré l'incidence du ralentissement de l'activité et des restrictions de voyage au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 à l'échelle mondiale.
- Le RAlIA ajusté⁽¹⁾ et le RAlI ajusté⁽¹⁾ se sont établis à respectivement 171 millions \$ et 60 millions \$ pour le trimestre. Ces résultats reflètent l'exécution de plusieurs contrats de matériel roulant à faible marge en redressement de Transport ainsi qu'une baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées. Les résultats d'Aviation sont inférieurs à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison d'une combinaison défavorable des avions, incluant les premières unités des biréacteurs d'affaires *Global 7500* réalisées à plus faible marge et le report des livraisons en raison de la pandémie de COVID-19, combinée avec une baisse des revenus de services et une dilution plus élevée des activités liées aux avions commerciaux. Le RAlI présenté pour le trimestre s'est élevé à 156 millions \$.
- L'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ a totalisé 1,6 milliard \$ au cours du trimestre, y compris une estimation de l'incidence de la pandémie de COVID-19 d'environ 600 millions \$ à 800 millions \$ traduisant notre incapacité à livrer des avions après que le gouvernement eut imposé des restrictions de voyage, les interruptions temporaires de la production dans plusieurs installations importantes et une baisse plus importante que prévu des nouvelles commandes attendues à la fois par Aviation et par Transport. L'utilisation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre a été de 1,5 milliard \$.

Perspectives financières et perspectives de la demande⁽²⁾

- Le 24 mars 2020, Bombardier a suspendu ses perspectives financières pour 2020 pour refléter l'incertitude liée à l'incidence financière de la pandémie de COVID-19 sur ses activités mondiales.
 - Au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la production dans plusieurs installations d'Aviation et de Transport a été interrompue temporairement, ce qui a eu une incidence sur les résultats financiers du premier trimestre. Le ralentissement de l'activité et les restrictions de voyage, qui ont été prolongées jusqu'aux mois d'avril et de mai 2020, devraient accroître l'incidence financière au deuxième trimestre. Tandis que la production reprend graduellement, nous travaillons à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.
 - Parallèlement, la Société gère les coûts en prenant des mesures rigoureuses à l'échelle de l'entreprise, notamment la réduction des dépenses non essentielles. Les dépenses en immobilisations discrétionnaires sont également reportées, de façon à améliorer essentiellement les perspectives de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ d'Aviation.
- Les cadences de production d'Aviation sont en cours d'alignement à la demande du marché qui devrait accuser une baisse de 30 % à 35 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Le carnet de commandes d'avions *Global 7500* est solide et l'accent continue d'être mis sur l'accélération de la cadence de production et la réduction de la courbe d'apprentissage.
- Les perspectives de Transport demeurent positives étant donné la solidité de son carnet de commandes, lequel totalisait 33,1 milliards \$ à la fin du trimestre.

Liquidités et mise à jour sur la transaction

- La Société a des liquidités *pro forma* d'environ 3,5 milliards \$, y compris l'encaisse de 2,1 milliards \$ et le montant inutilisé d'environ 860 millions \$ sur la facilité de crédit renouvelable de Transport au 31 mars 2020 et le produit de la vente du programme *CRJ* d'environ 550 millions \$ qui sera clôturée le 1^{er} juin 2020 considérant que toutes les conditions de clôture ont été satisfaites.⁽²⁾
 - Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de sa participation résiduelle dans la Société en commandite Airbus Canada (SCAC) à Airbus et au gouvernement du Québec pour un produit net reçu de 531 millions \$, augmentant son encaisse de 431 millions \$, déduction faite des placements réalisés dans les parts sans droit de vote au début de l'exercice.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

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

- L'encaisse a été accrue grâce à un investissement de capitaux propres de 386 millions \$ dans Transport par la Caisse pour soutenir le fonds de roulement dans le cadre des mesures instituées pour faire face à la pandémie de COVID-19. Grâce à cet apport, la Société a obtenu des modifications à la facilité de crédit renouvelable de Transport et à la facilité de lettres de crédit de Transport. Ces modifications prévoient, notamment, des ajustements temporaires à certaines clauses financières restrictives.
- Les conditions de clôture relatives à l'acquisition du programme d'avions régionaux Canadair (CRJ) par Mitsubishi ont été satisfaites, et les parties ont convenu de clôturer la transaction le 1^{er} juin 2020, laquelle générera un produit au comptant d'environ 550 millions \$.
- Toutes les transactions de cessions d'activités annoncées précédemment continuent de progresser vers la clôture.⁽¹⁾
 - La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse également comme prévu et devrait être conclue au cours des mois à venir, ce qui améliorera la situation de trésorerie de la Société d'environ 500 millions \$.
- 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 ainsi que d'indemnités, de l'atteinte d'un solde de trésorerie minimal pour 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. La Société a l'intention d'affecter ce produit au remboursement de la dette. La conclusion de cette transaction, qui est prévue au premier semestre de 2021, est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris, 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.

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

En outre, 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. À l'heure actuelle, l'incertitude entourant la durée de la pandémie actuelle empêche la direction de fournir des prévisions financières assorties d'un degré de confiance raisonnable.

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 pendant la dernière semaine de mars 2020 du fait de la pandémie de COVID-19, tout comme les principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast, touchant un total d'environ 15 000 employés d'Aviation à l'échelle mondiale.

En raison de cette réduction d'activités et des restrictions de voyages, certaines livraisons d'avions prévues au premier trimestre ont été reportées. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse de commandes liée à l'incertitude économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, ce qui a entraîné un déficit estimé de 400 millions \$ à 500 millions \$ pour le trimestre. L'incidence financière du ralentissement de la production, des pénuries d'approvisionnement et d'autres perturbations devrait s'intensifier à mesure que la situation se prolonge en avril en mai 2020.⁽³⁾

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

⁽²⁾ Mesure financière non conforme 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.

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

La COVID-19 devrait également entraîner une réduction importante de la demande d'avions d'affaires pour 2020 en raison des protocoles de confinement instaurés à grande échelle et du fait que l'incertitude économique réduit l'utilisation des biréacteurs d'affaires partout dans le monde. La Société modélise un certain nombre de scénarios aux fins de planification en fonction du carnet de commandes actuel et de la demande prévue des clients et apportera les ajustements nécessaires à la cadence de production en fonction de la reprise graduelle des activités. Comme il a été annoncé le 28 avril 2020, à compter du 4 mai 2020, la plupart des employés d'Aviation retourneront au travail dans les semaines suivantes. À mesure que la production reprend, l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* se poursuit en raison du carnet de commandes solide de l'avion.⁽²⁾

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

En raison de cette réduction d'activités ainsi que des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, d'importants jalons de production et d'homologation ont été reportés après le premier trimestre. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse des commandes liée à l'incertitude économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre, ce qui a entraîné un déficit estimé de 200 millions \$ à 300 millions \$ pour le trimestre. L'incidence financière du ralentissement de la production, des pénuries d'approvisionnement et d'autres perturbations devrait s'intensifier à mesure que la situation se prolonge en avril en mai 2020.⁽²⁾

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 33,1 milliards \$. Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.⁽²⁾

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.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux 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.

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 rigoureuses à l'échelle de la Société, notamment la réduction des dépenses non essentielles. Les dépenses en immobilisations discrétionnaires sont également reportées, de façon à améliorer les perspectives⁽¹⁾ de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ d'Aviation.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport. Relativement à cet apport, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa lettre de facilité de crédit. Cette modification apporte, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières.
- Les conditions de clôture relatives à l'acquisition du programme d'avions régionaux Canadair (CRJ) par Mitsubishi ont été satisfaites, et les parties ont convenu de clôturer la transaction le 1^{er} juin 2020, laquelle générera un produit au comptant d'environ 550 millions \$.
- La vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. progresse comme prévu et devrait être conclue au cours des mois à venir, ce qui améliorera la situation financière de la Société d'environ 500 millions \$.
- Les cadences de production d'Aviation sont en cours d'alignement à la demande du marché, laquelle devrait être inférieure de 30 % à 35 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui reflète le ralentissement marqué des commandes au mois de mars et le contexte de la demande prévue pour le reste de l'année.⁽¹⁾ Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Transport établit de nouveaux calendriers d'ingénierie et de production avec les clients et les fournisseurs pour optimiser la génération de trésorerie.
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 31 mars 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 875 millions \$, dont 363 millions \$ étaient liés à Aviation et 512 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 10 – Solde des contrats, et la Note 21 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires).

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

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

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

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

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.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Revenus	3 691 \$	3 516 \$
Coût des ventes	3 353	3 060
Marge brute	338	456
Charges de vente et d'administration	222	268
R et D	73	48
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(12)	(17)
Autres revenus	(5)	(14)
RAII ajusté⁽¹⁾	60	171
Éléments spéciaux	(96)	(513)
RAII	156	684
Charges de financement	341	311
Revenus de financement	(9)	(100)
RAI	(176)	473
Impôts sur le résultat	24	234
Résultat net	(200) \$	239 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(258) \$	195 \$
Participation ne donnant pas le contrôle	58 \$	44 \$
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,11) \$	0,08 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII ajusté ⁽¹⁾	1,6 %	4,9 %
RAII	4,2 %	19,5 %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
RAIIA ajusté	171 \$	266 \$
Résultat net ajusté	(169) \$	(122) \$
RPA ajusté	(0,10) \$	(0,07) \$

⁽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 31 mars	
	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus		
Aviation	1 523 \$	1 410 \$
Transport	2 169	2 107
Siège social et Autres	(1)	(1)
	3 691 \$	3 516 \$
RAII ajusté⁽²⁾		
Aviation	25 \$	144 \$
Transport	51	83
Siège social et Autres ⁽³⁾	(16)	(56)
	60 \$	171 \$
Éléments spéciaux		
Aviation	18 \$	(520) \$
Transport	—	—
Siège social et Autres	(114)	7
	(96) \$	(513) \$
RAII		
Aviation	7 \$	664 \$
Transport	51	83
Siège social et Autres ⁽³⁾	98	(63)
	156 \$	684 \$

⁽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⁾ Mesure financière non conforme 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 résultat de SCAC de 3 millions \$ et de 1 million \$ pour les premiers trimestres de 2020 et de 2019, respectivement.

Analyse des résultats consolidés

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

- La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités des 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.
- Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions à venir annoncées précédemment pour la vente du programme d'avions *CRJ* à MHI et des activités de Transport à Alstom SA.
- En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges du trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 14 millions \$. Une tranche de 10 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux, s'agissant de coûts directs et supplémentaires en sus des mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. Ces coûts ne représentent pas l'incidence globale 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.
- Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, représentent une dépréciation des actifs au titre des droits d'utilisation de 11 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, nettes de la reprise des indemnités de départ de 6 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020. Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, représentaient des indemnités de départ de 11 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de 4 millions \$ comptabilisées antérieurement.

5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 4 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
6. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
7. Représente la perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
8. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 7 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 332 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020, comparativement à 211 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

L'augmentation de 121 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une perte nette plus élevée sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (163 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (16 millions \$); et
- une perte nette découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (17 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une perte liée au rachat partiel de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (80 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le premier trimestre clos le 31 mars 2020, le taux d'imposition effectif a été de (13,6) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Le taux d'imposition effectif 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 à la dépréciation des actifs d'impôt différé.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, le taux d'imposition effectif avait été de 49,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,6 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé est attribuable à 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 \$) et au refinancement de la dette (63 millions \$), contrebalancée en partie par l'incidence positive de la comptabilisation nette des pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires ainsi que des différences permanentes.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 845 millions \$ au cours du trimestre⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 488 millions \$. La diminution de 357 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 520 millions \$ des placements dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable à la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾;
- une diminution de 436 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

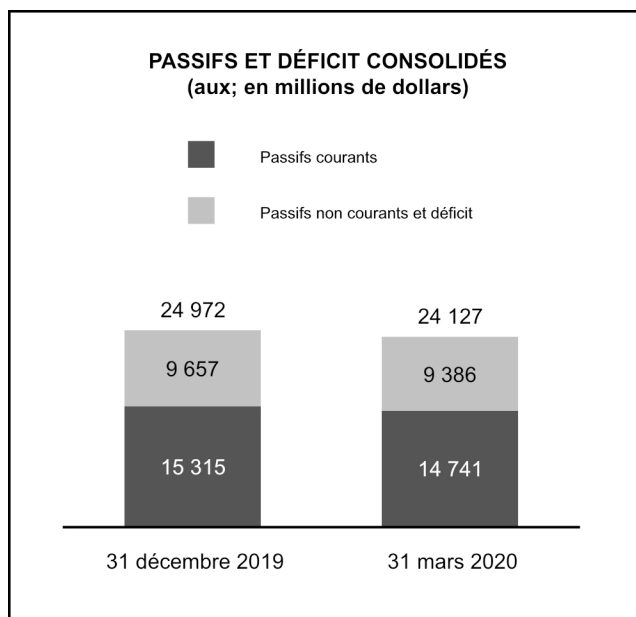
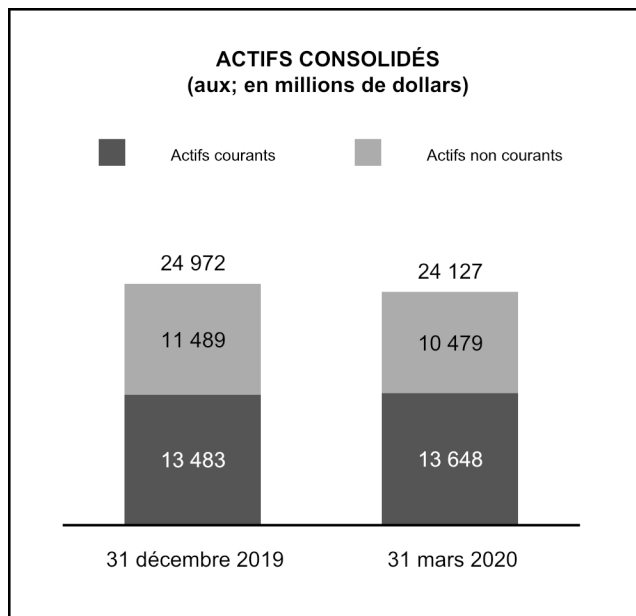
- une augmentation de 517 millions \$ des stocks d'Aviation du fait surtout du report des livraisons d'avions imputable à la pandémie de COVID-19; et
- une augmentation de 277 millions \$ des actifs sur contrat dans Transport.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 845 millions \$ au cours du trimestre⁽¹⁾ et comprend notamment l'incidence des taux de change de 488 millions \$. La diminution de 357 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 498 millions \$ des avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies;
- une diminution de 285 millions \$ des provisions attribuable surtout à la reprise ainsi qu'à l'utilisation des provisions pour contrats déficitaires à la suite de la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾ et des activités liées aux aérostructures connexes;
- une diminution de 226 millions \$ des passifs sur contrat dans Aviation et dans Transport; et
- une diminution de 150 millions \$ des autres passifs surtout dans Transport attribuable aux impôts sur le résultat et autres taxes à payer.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 718 millions \$ des capitaux propres en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies de 594 millions \$ et de l'injection de capitaux de 386 millions \$ dans Transport par la Caisse⁽⁴⁾; et
- une augmentation des autres passifs financiers du fait principalement des emprunts à court terme de 414 millions \$ dans Transport.



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 31 mars 2020 comprennent des montants de respectivement 1,3 milliard \$ et 1,6 milliard \$ liés au programme CRJ et aux activités liées aux aérostructures, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente (respectivement 1,3 milliard \$ et 1,8 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.

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs 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⁾ En raison du mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables, les explications ci-dessus ne tiennent pas compte de l'incidence des débiteurs de SCAC comptabilisés dans le poste Autres actifs financiers et avances gouvernementales remboursables.

⁽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 19 – 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 31 mars	
	2020	2019
Résultat net	(200) \$	239 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	111	91
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	11	—
Impôts sur le résultat différés	35	204
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	(119)	(520)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(12)	(17)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	80
Autres	7	15
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	2	1
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	(1 378)	(1 000)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 543) \$	(907) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(99)	(137)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(1 642) \$	(1 044) \$

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

⁽²⁾ Se reporter à la Note 21 – 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 636 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (378 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (259 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, les sorties de fonds de 1,4 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks dans Aviation du fait principalement du report des livraisons d'avions attribuable à la pandémie de COVID-19;
- une augmentation des actifs nets sur contrat de Transport attribuable principalement à la diminution des avances sur les nouvelles commandes et les commandes existantes;
- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation en raison surtout d'une baisse des nouvelles commandes;
- une diminution des autres passifs principalement dans Transport du fait des impôts sur le résultat et autres taxes à payer; et
- l'utilisation des provisions.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, les sorties de fonds de 1,0 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks dans Aviation attribuable essentiellement à une accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une augmentation des actifs sur contrat nets de Transport; et
- l'utilisation des provisions.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat 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

	Trimestre clos les 31 mars	
	2020	2019
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(99) \$	(142) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	—	5
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(99) \$	(137) \$

La diminution de 38 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le trimestre est surtout attribuable à la diminution 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 31 mars	
	2020	2019
Solde au début de la période	2 629 \$	3 187 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 642)	(1 044)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	531	532
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC	(100)	(110)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	1 960
Remboursements de dette à long terme	—	(1 586)
Variation nette des emprunts à court terme	413	284
Paiement d'obligations locatives	(26)	(22)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(5)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	386	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(123)	67
Autres	6	16
Solde à la fin de la période	2 069 \$	3 279 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	43	—
Solde à la fin de la période	2 026 \$	3 279 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	31 mars 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	2 069 \$	2 629 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles ⁽³⁾	859	1 296
Sources de financement disponibles à court terme	2 928 \$	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 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 43 millions \$ au 31 mars 2020 et 51 millions \$ au 31 décembre 2019, respectivement. 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 € (1273 millions \$) au 31 mars 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 375 millions € (414 millions \$) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 31 mars 2020.

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 € (83 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport. Cette facilité n'avait pas été utilisée au 31 mars 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 € (4963 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. Ces facilités comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. De plus, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € dans Transport. Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme s'il était uniquement fondé sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés à l'état de la situation financière consolidé.

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

Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications prévoient, notamment, des ajustements temporaires à certaines clauses financières restrictives.

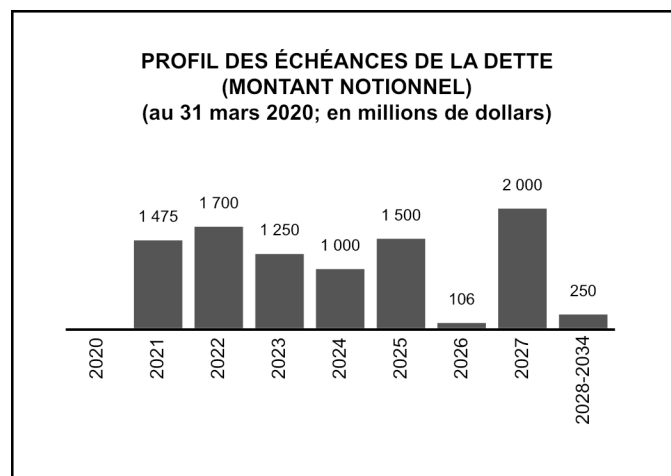
La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

Besoins futurs de liquidités

Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021. La dette à long terme de 1475 millions \$ échéant en 2021 comprend un montant de 414 millions € (457 millions \$) échéant en mai 2021 et un montant de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021.

Nous croyons que nos sources de financement disponibles à court terme ainsi que les initiatives mises en œuvre pour gérer les liquidités en réponse à la pandémie de COVID-19 (voir la rubrique Incidences de la pandémie de COVID-19 dans le présent rapport de gestion pour plus de détails) et le produit prévu d'environ 1,1 milliard \$ découlant de la vente du programme *CRJ* et des activités liées aux aérostructures annoncée précédemment 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, ainsi que le produit de la vente de Transport annoncée précédemment qui devrait être conclue au premier semestre de 2021, nous permettront de concevoir de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers attendus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes.⁽¹⁾

⁽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	6 mai 2020	Cote de Bombardier Inc. 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 présenté précédemment 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 24 – Transactions 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 1,8 milliard \$ au 31 mars 2020 (2,7 milliards \$⁽²⁾ au 31 décembre 2019), y compris un montant de 0,8 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 865 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	(1 336)
Fluctuations des taux de change	(105)
Cotisations de la Société	(63)
Gains nets sur compression et règlement	(34)
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	845
Coûts des services	65
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17
Autres	5
Montant reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(259)
Solde au 31 mars 2020	1 801 \$⁽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 259 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 31 mars 2020.

⁽³⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 286 millions \$ au 31 mars 2020 (193 millions \$ au 31 décembre 2019).

⁽⁴⁾ Transport représente 47 % du passif net lié aux avantages de retraite au 31 mars 2020, Aviation et Siège social représentent 53 % du passif net lié aux avantages de retraite au 31 mars 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 ainsi que des 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 nette 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 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 31 mars	
	2020	2019
RAII	156 \$	684 \$
Amortissement	111	91
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	(96)	(509)
RAIIA ajusté	171 \$	266 \$

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2020		2019	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(200) \$		239 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(96)	(0,04) \$	(513)	(0,22) \$
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	101	0,04	(79)	(0,03)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17	0,01	18	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	80	0,03
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	9	—	133	0,06
Résultat net ajusté	(169)		(122)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(58)		(44)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(233) \$		(173) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 398 860		2 374 850	
RPA ajusté (en dollars)	(0,10) \$		(0,07) \$	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
RPA dilué	(0,11) \$	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,01	(0,15)
RPA ajusté	(0,10) \$	(0,07) \$

⁽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 31 mars	2020	2019 ⁽¹⁾	Écart
Revenus	1 523 \$	1 410 \$	8 %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	26	24	2
Avions commerciaux ⁽²⁾	5	4	1
RAIIA ajusté ⁽³⁾	102 \$	202 \$	(50) %
Marge RIIIA ajustée ⁽³⁾	6,7 %	14,3 %	(760) pdb
RAII ajusté ⁽³⁾	25 \$	144 \$	(83) %
Marge RAII ajustée ⁽³⁾	1,6 %	10,2 %	(860) pdb
RAII	7 \$	664 \$	(99) %
Marge RAII	0,5 %	47,1 %	(4660) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	76 \$	108 \$	(30) %

Aux	31 mars 2020	31 décembre 2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	13,6 \$	14,4 \$	(6) %
Aviation – autres ⁽⁴⁾	1,5 \$	1,9 \$	(21) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus du trimestre se sont élevés à 1,5 milliard \$, une hausse de 8 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui reflète une croissance de 16 % des activités liées aux avions d'affaires du fait de la livraison de six avions *Global 7500*. Cette croissance a été contrebalancée principalement par le ralentissement des activités liées aux avions commerciaux. Au total, 26 avions d'affaires et cinq avions commerciaux ont été livrés au cours de la période.
- Pour le trimestre, la marge RIIIA ajustée⁽³⁾ et la marge RAII ajustée⁽³⁾ se sont établies à respectivement 6,7 % et 1,6 % des valeurs inférieures à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent, reflétant une combinaison défavorable des avions attribuable en partie aux retards de livraison engendrés par la pandémie mondiale de COVID-19 ainsi qu'à l'apport peu élevé des premières unités de l'avion *Global 7500*. La marge RAII présentée s'est établie à 0,5 %.
- Les activités dans les installations au Canada, notamment l'assemblage et la livraison des avions *Global* et *Challenger*, ont été suspendues temporairement la dernière semaine du mois de mars 2020 en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Les principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast ont fait l'objet d'une suspension semblable, ce qui s'est traduit par une incidence sur environ 15 000 employés dans le monde.
 - Les flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ du trimestre ont été touchés négativement par les retards de livraison d'avions entraînés par des restrictions de voyage et des interruptions de production ainsi que par un ralentissement des nouvelles commandes lié à l'incertitude économique, ce qui a donné lieu à un déficit de flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ estimatif de 400 millions \$ à 500 millions \$ pour le trimestre.

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

⁽²⁾ Les livraisons du trimestre clos le 31 mars 2019 comprennent un avion Q Series. 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).

⁽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 15 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 mars 2020 et 20 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2019. La production d'avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel

- Les répercussions du ralentissement de la production, des pénuries dans la chaîne d'approvisionnement et d'autres perturbations sur les revenus et le résultat devraient s'amplifier parallèlement à l'évolution de la situation en avril et en mai 2020.⁽¹⁾
- Tandis que la production reprend graduellement, Aviation travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.
- Aviation a connu un ralentissement important des nouvelles commandes en mars 2020, de telle sorte que le carnet de commandes d'avions d'affaires se chiffrait à 13,6 milliards \$ à la fin du trimestre. Vu le faible volume de commandes, des ajustements sont apportés aux cadences de production à l'échelle de l'industrie.
 - Les cadences de production d'Aviation sont en cours d'alignement à la demande du marché qui devrait accuser une baisse de 30 % à 35 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.⁽¹⁾
 - Le solide carnet de commandes d'avions *Global 7500* est en grande partie intact, et la Société continue de viser une accélération de la cadence de production et une réduction de la courbe d'apprentissage.
 - Parallèlement, la Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, y compris par la réduction des dépenses non essentielles et le report de dépenses en immobilisations discrétionnaires afin d'améliorer la rentabilité d'Aviation et de favoriser la stabilité des flux de trésorerie du secteur en dépit des volumes de production moins élevés.⁽¹⁾

⁽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

La présente rubrique met l'accent sur les indices pertinents au marché de l'aviation d'affaires à la suite des annonces faites par la Société au cours de 2019 relativement à l'entente définitive conclue avec Spirit AeroSystems Holding, Inc. visant la vente des activités liées aux aérostructures de Bombardier à Belfast et au Maroc ainsi qu'à l'entente définitive conclue avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. visant la vente du programme de biréacteurs régionaux.

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 confinement qui auront des répercussions considérables sur le transport aérien pendant le reste de l'année. Certains indicateurs de l'industrie ont commencé à faire état de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation d'affaires. Nous nous attendons à voir ces indicateurs continuer de se détériorer au deuxième trimestre au fur et à mesure que la pleine incidence de la pandémie sera plus manifeste.

Au premier trimestre de 2020, nous avons observé une baisse estimative de 11 % des livraisons à l'échelle de l'industrie par rapport à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent qui est en lien avec l'incidence de la pandémie de COVID-19.⁽¹⁾ Le niveau de confiance de l'industrie est passé de 39 en novembre 2019 à 20 en mars 2020.⁽²⁾ L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. pour les deux premiers mois de l'année ayant précédé l'éclosion de la pandémie de COVID-19 a diminué de 1,5 % par rapport à celle des deux mois correspondants de l'exercice précédent. La diminution de l'utilisation aux É.-U. est principalement attribuable aux biréacteurs d'anciennes générations de catégorie Légers et Très légers qui ne sont plus en production, tandis que l'utilisation d'avions de plus récente génération et de plus grande taille a généralement augmenté par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'Europe a toutefois connu une baisse plus marquée s'élevant à 12 % sur douze mois pour le premier trimestre en raison de l'adoption généralisée de mesures de confinement dans cette région du monde en mars 2020.⁽³⁾ Malgré l'utilisation réduite des biréacteurs d'affaires, les activités liées aux services ont mieux résisté en raison des hauts taux de clientèle captive des installations de maintenance lourde. Les niveaux de stocks d'avions d'occasion sont demeurés sains au premier trimestre. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service, s'établissait à 9,5 % au 31 mars 2020.⁽⁴⁾ L'écart marginal de 0,7 point de pourcentage, comparativement à 10,2 % pour le quatrième trimestre de 2019, est en grande partie attribuable à une diminution du nombre d'avions d'occasion disponibles de catégorie Légers et Intermédiaires.

Malgré le choc à court terme provoqué par la pandémie de COVID-19 dans le monde, 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.

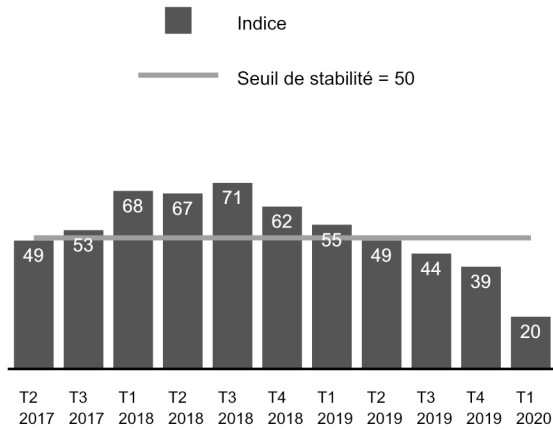
⁽¹⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et Ascend (par Cirium).

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires mené par Barclays en date du 15 avril 2020.

⁽³⁾ Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.

⁽⁴⁾ Selon JETNET et Ascend online.

INDICE DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*
(pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)

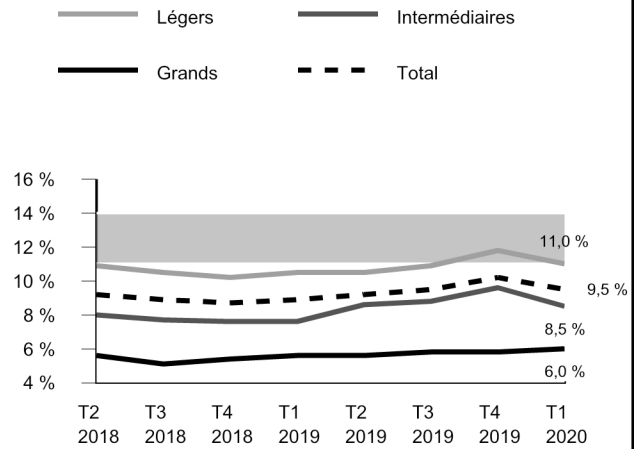


Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)

* 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.

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*
(à la fin des trimestres civils)

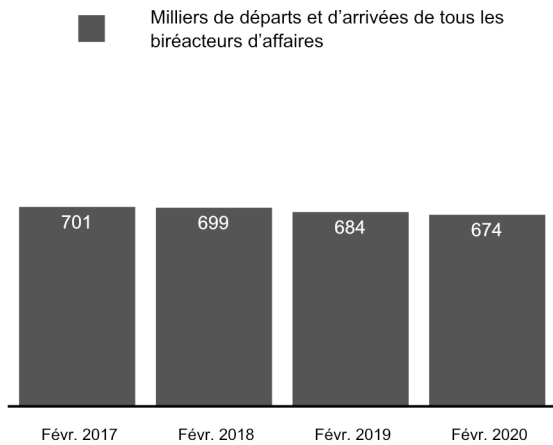


Sources : JETNET et Ascend (par Cirium)

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

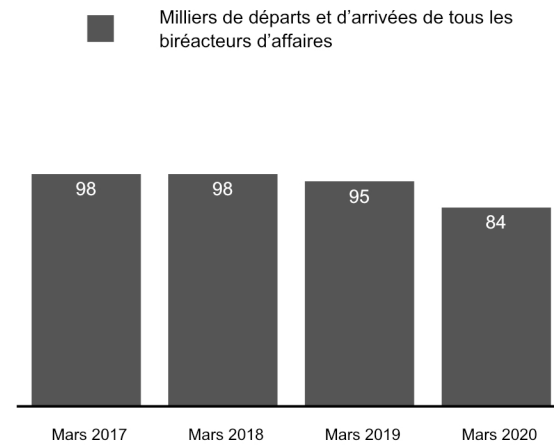
La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.
(pour les périodes de deux mois closes en)



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

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE
(pour les périodes de trois mois closes en)



Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽²⁾	849 \$	646 \$
Services ⁽³⁾	273	323
Avions commerciaux ⁽⁴⁾	221	241
Aérostructures et Services d'ingénierie ⁽⁵⁾	180	200
Total des revenus	1 523 \$	1 410 \$
RAIIA ajusté⁽⁶⁾	102 \$	202 \$
Amortissement	77	58
RAII ajusté⁽⁶⁾	25	144
Éléments spéciaux	18	(520)
RAII	7 \$	664 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁶⁾	6,7 %	14,3 %
Marge RAII ajustée ⁽⁶⁾	1,6 %	10,2 %
Marge RAII	0,5 %	47,1 %

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

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

⁽³⁾ Représente 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⁾ Représente les revenus tirés de la fabrication, les services et autres.

⁽⁵⁾ Représente 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

L'augmentation de 113 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une augmentation des revenus de fabrication et autres tirés des avions d'affaires, qui s'explique principalement par le nombre de livraisons plus élevé d'avions de plus grande taille et par l'apport accru de ces avions.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus tirés des services liés aux avions d'affaires, attribuable principalement à une baisse de l'utilisation des vols par les clients en raison de la pandémie de COVID-19 et à la vente des activités de formation relatives aux avions d'affaires le 14 mars 2019;
- une diminution des revenus tirés d'avions commerciaux découlant essentiellement de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019, en partie contrebalancée par une augmentation du nombre de livraisons d'avions CRJ; et
- une baisse des revenus tirés d'aérostructures et de services d'ingénierie, attribuable principalement à la diminution des ventes de pièces de rechange en raison de la pandémie de COVID-19.

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 ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

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

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2020	2019
Charges de restructuration	1	11 \$	5 \$
Coûts de transaction	2	7	—
Coûts des perturbations	3	4	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(4)	(9)
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	5	—	(516)
		18 \$	(520) \$
Incidence sur la marge RAI		(1,1) %	36,9 %

1. Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, représentent une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 11 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, représentaient des indemnités de départ de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$.
2. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement à la transaction à venir annoncée précédemment pour la vente du programme d'avions *CRJ* à MHI.
3. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités opérationnelles de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges du trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 5 millions \$ pour Aviation. Une tranche de 4 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux d'Aviation, s'agissant de coûts directs et supplémentaires liés aux mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 4 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
5. 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 \$).

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 8,6 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires, attribuable principalement à la combinaison des avions, à l'accélération des 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 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;
- de l'apport moins élevé des activités liées aux aérostructures et aux services d'ingénierie, attribuable principalement à la diminution des ventes sur le marché de l'après-vente en raison de la pandémie de COVID-19; et
- de la dilution accrue attribuable aux avions commerciaux découlant essentiellement de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019.

⁽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.

En partie contrebalancés par :

- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 46,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019 ⁽¹⁾
Outillage des programmes ⁽²⁾	40 \$	82 \$
Charges de R et D ⁽³⁾	4	4
	44 \$	86 \$
En pourcentage des revenus	2,9 %	6,1 %

Au 31 mars 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, annoncée 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 46 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (19 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019), les investissements connexes étant 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 en 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 31 mars	
	2020	2019
Avions d'affaires		
Légers	3	2
Intermédiaires	14	14
Grands	9	8
	26	24
Avions commerciaux		
Biréacteurs régionaux ⁽¹⁾	5	3
Biturbopropulseurs ⁽²⁾	—	1
	5	4
	31	28

⁽¹⁾ Le 25 juin 2019, la Société a annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) acquerra son programme de biréacteurs régionaux. La production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel.

⁽²⁾ Les livraisons du trimestre clos le 31 mars 2019 comprenaient un avion Q Series. 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	
	31 mars 2020	31 décembre 2019
Avions d'affaires	13,6 \$	14,4 \$
Aviation – autres ⁽¹⁾	1,5 \$	1,9 \$
	15,1 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Y compris 15 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 mars 2020 et 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. La production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel.

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 premier trimestre, nous avons maintenu notre rang de chef de file de l'industrie en fonction du carnet de commandes d'avions d'affaires.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Entente définitive pour la vente de notre programme de biréacteurs régionaux à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) ont annoncé la conclusion d'une entente définitive en vertu de laquelle MHI acquerra le programme de biréacteurs régionaux de Bombardier, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions \$, sous réserve d'ajustements de clôture à verser à la Société à la clôture. MHI assumera également des passifs liés à des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à des mesures incitatives à la location s'élevant approximativement à 200 millions \$. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de Bombardier dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle a été évaluée à environ 170 millions \$, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de 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 conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel.⁽¹⁾

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle totalisant 288 millions \$ au 31 mars 2020, déduction faite des paiements totalisant 95 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2020. Intérêts courus mis à part, ce montant est fixe, ne dépend pas des variations futures de la valeur des avions et devra principalement être payé par Bombardier au cours des quatre prochaines années. Le montant est inclus dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociations payables par MHI dans certaines circonstances.

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

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 au cours des mois à venir, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation et 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 31 mars	2020	2019	Écart
Revenus	2 169 \$	2 107 \$	3 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	0,8 \$	1,7 \$	(53) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,4	0,8	(0,4)
RAIA ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	85 \$	118 \$	(28) %
Marge RAIA ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	3,9 %	5,6 %	(170) pdb
RAII ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RAII ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
RAII ⁽¹⁾	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RAII ⁽¹⁾	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	23 \$	28 \$	(18) %
Aux	31 mars 2020	31 décembre 2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,1 \$	35,8 \$	(8) %

⁽¹⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 10 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (17 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 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 la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont enregistré une croissance en interne de 5 %, atteignant 2,2 milliards \$, au cours du trimestre, compte non tenu de l'incidence des taux de change par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent principalement en raison des activités liées au matériel roulant et aux systèmes et à la signalisation. Cette croissance reflète essentiellement l'accélération soutenue de la cadence de production au R.-U. et en Allemagne, malgré les effets du ralentissement des activités au cours de la deuxième moitié du mois de mars en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.
- La marge RAII de 2,4 % pour le premier trimestre a été généralement conforme aux attentes et témoigne d'une combinaison défavorable de contrats portant sur du matériel roulant. L'effet dilutif sur la marge provenant de la combinaison des contrats devrait se poursuivre alors que Transport exécute les contrats à faible marge du carnet de commandes dont la livraison est prévue en 2020.⁽¹⁾
- L'encaisse a été accrue grâce à un investissement de capitaux propres de 386 millions \$ dans les activités de Transport par la Caisse pour soutenir le fonds de roulement dans le cadre des mesures instituées pour faire face à la pandémie de COVID-19. Grâce à cet apport, la Société a obtenu des modifications à la facilité de crédit renouvelable de Transport et à la facilité de lettres de crédit de Transport. Ces modifications prévoient, notamment, des ajustements temporaires à certaines clauses financières restrictives.
- Au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, 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, en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.
 - Environ 10 000 employés ont été touchés par les interruptions de la production. Les coûts de ces mesures et les autres coûts des perturbations sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés au lieu d'être imputés à des projets.
 - De plus, certains fournisseurs de Transport ont reporté, réduit ou totalement arrêté la fabrication, l'expédition et la livraison de pièces cruciales, perturbant davantage la production.
 - Les répercussions du ralentissement de la production et d'autres perturbations sur les revenus et les bénéfices devraient s'amplifier parallèlement à l'évolution de la situation en avril et en mai 2020.⁽¹⁾

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

- Des perturbations sur le plan de l'ingénierie, de la production et de la chaîne d'approvisionnement ont nui aux flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ au cours du premier trimestre, entraînant des retards dans les entrées de fonds estimés entre 200 millions \$ et 300 millions \$, principalement en raison du report d'importants jalons de production et d'homologation. Diverses mesures sont mises en place pour atténuer les incidences futures sur les flux de trésorerie.
- Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.
- Les perspectives pour Transport demeurent positives étant donné la solidité de son carnet de commandes, lequel totalisait 33,1 milliards \$ à la fin du trimestre.⁽²⁾
 - Le ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,4 pour le premier trimestre a été plus bas que prévu, en raison partiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Environ 80 % des commandes du premier trimestre provenaient de contrats de service, de projets de signalisation et d'options exercées sur les contrats de matériel roulant, lesquels comportent des risques d'exécution moindres.
- Au cours du trimestre, Bombardier et son client, Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses, ont conclu une entente commerciale qui a mené au transfert de propriété et à la prise en charge par CFF de 32 trains déjà en service. Cette entente reflète l'importante amélioration de la fiabilité en service réalisée depuis la mise en service de ces trains et a réduit considérablement le solde des stocks et le financement des paiements des clients qui y sont associés.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽²⁾ 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

Le rythme global des commandes a diminué au cours du premier trimestre de 2020 dans toutes les régions alors que l'Organisation mondiale de la santé a décrété que la COVID-19 était une pandémie mondiale, de sorte que les gouvernements du monde entier se sont concentrés sur la crise. Il s'en est suivi principalement un ralentissement du rythme global des commandes, surtout en raison de retards dans l'attribution des contrats. Dans un avenir prévisible, de nombreuses commandes importantes devraient être octroyées dans l'ensemble des régions, accélérant la reprise du marché.

Europe

En Europe, le volume des commandes a diminué au cours du premier trimestre de 2020 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente en raison d'importants contrats octroyés au cours du premier trimestre de 2019 pour des trains de banlieue et des trains régionaux au R.-U., en Italie et en Allemagne. Au cours du premier trimestre de 2020, plusieurs contrats de taille moyenne pour des trains de banlieue et des trains régionaux ont été octroyés en Allemagne et en France. De plus, une commande digne de mention pour des véhicules légers sur rail a également été attribuée au R.-U. D'importantes ententes de service ont été conclues en Allemagne et au R.-U., ainsi que des contrats de signalisation de petite taille en Espagne et en Suède. En Europe de l'Est, le volume des commandes a surtout été alimenté par la Pologne et la République tchèque, un contrat pour des trains de banlieue ayant été attribué en Pologne et un autre pour des solutions de signalisation, en République tchèque.

Les perspectives en Europe demeurent positives si l'on tient compte des données fondamentales à long terme sur les dépenses en infrastructure ferroviaire, car nombre de commandes visant des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse sont prévues en Suède, en Italie et au Danemark, alors que d'importants contrats pour des trains de banlieue et de trains régionaux devraient être octroyés en Allemagne, en Espagne et en France. Les solutions de transport collectif urbain devraient demeurer une priorité pour de nombreuses villes dans l'ensemble de la région, d'importants investissements étant prévus dans des rames de métro, surtout en Espagne, en France et en Italie, de même que d'importantes commandes pour des véhicules légers sur rail en Allemagne et au R.-U. Dans les segments des services et de la signalisation, plusieurs contrats de moyenne et de grande taille devraient être octroyés dans tous les pays de l'Europe de l'Ouest, les commandes les plus importantes visant des ententes de services au Danemark et en Allemagne 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 République tchèque et de la Hongrie, où des commandes de matériel roulant devraient être attribuées pour des locomotives, des trains régionaux et des trains interurbains. Un appel d'offres important pour des rames de métro est également prévu en Serbie, et la croissance des investissements dans les segments des services et de la signalisation devrait se poursuivre surtout en Turquie et en Pologne.

Amérique du Nord

Au premier trimestre de 2020, le volume des commandes en Amérique du Nord a diminué par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente, en raison surtout d'un important contrat pour des trains de banlieue octroyé au cours du premier trimestre de 2019 aux États-Unis. Au cours du premier trimestre de 2020, un contrat a été octroyé au Canada pour des véhicules légers sur rail et une importante entente de services a été conclue pour la gestion de parcs de véhicules aux États-Unis.

Diverses occasions importantes devraient se présenter en Amérique du Nord dans les années à venir. Aux États-Unis, des investissements dans des solutions de transport collectif sont attendus, de nombreuses commandes importantes étant prévues pour des rames de métro, des véhicules légers sur rail et des systèmes de navettes automatisées, et, au Canada, un important contrat digne de mention devrait être octroyé pour des trains de banlieue. Plusieurs contrats devraient aussi 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 gestion de parcs de véhicules pour passagers et des services de gestion du cycle de vie des actifs ainsi que des solutions de signalisation urbaines. Un contrat digne de mention visant des solutions de signalisation pour de grandes lignes destinées à des trains à haute vitesse est également prévu aux É.-U. D'importantes occasions devraient se présenter au Mexique pour des véhicules légers sur rail et des contrats de service.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, le volume des commandes s'est contracté au cours du premier trimestre de 2020 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente, en raison surtout d'importants contrats attribués au cours du premier trimestre de 2019 pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Australie et à Taïwan. Au cours du premier trimestre de 2020, le volume des commandes a surtout été soutenu par des contrats visant des rames de métro en Chine, en Inde et à Singapour. Dans les segments des services et de la signalisation, de petites commandes pour des services de gestion de parcs de véhicules ont été octroyées en Australie.

Plusieurs occasions sont prévues dans la région Asie-Pacifique, dont des commandes importantes pour des trains de banlieue et des trains régionaux de même que des ententes de services en Australie, en Thaïlande et aux Philippines ainsi que diverses commandes importantes pour des rames de métro en Inde et en Chine. En outre, une importante commande visant des trains à très grande vitesse devrait être octroyée en Thaïlande. D'autres investissements dans les segments des services et de la signalisation sont aussi prévus, dont des ententes de services pour la gestion de parcs de véhicules, 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 en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Le volume des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a diminué au cours du premier trimestre de 2020 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente, en raison surtout d'un important contrat visant des trains de banlieue et des trains régionaux qui a été octroyé au cours du premier trimestre de 2019 en Russie. Au cours du premier trimestre de 2020, le volume des commandes de la région a été alimenté par un contrat de trains de banlieue octroyé en Russie.

De nombreuses occasions sont prévues dans les années à venir dans la région Ailleurs dans le monde, y compris des commandes visant des trains de banlieue et des trains régionaux au Brésil et en Algérie ainsi que des trains interurbains en Égypte. De plus, un important contrat pour des locomotives devrait être attribué en Ukraine. Les investissements dans des solutions de transport collectif urbain devraient continuer de suivre une tendance positive, avec des contrats attendus pour des véhicules légers sur rail et des rames de métro en Russie et en Colombie. De plus, les segments des services et de la signalisation devraient offrir des occasions, d'importants contrats de service devant être octroyés en Égypte et en Afrique du Sud, et plusieurs commandes de signalisation étant attendues en Égypte et 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 31 mars	
	2020	2019
Revenus		
Matériel roulant et systèmes ⁽¹⁾	1 451 \$	1 407 \$
Services ⁽²⁾	486	488
Signalisation ⁽³⁾	232	212
Total des revenus	2 169 \$	2 107 \$
RAIIA ajusté⁽⁴⁾⁽⁵⁾	85 \$	118 \$
Amortissement	34	32
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	3
RAII ajusté⁽⁴⁾⁽⁵⁾	51	83
Éléments spéciaux	—	—
RAII⁽⁴⁾	51 \$	83 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	3,9 %	5,6 %
Marge RAII ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	2,4 %	3,9 %
Marge RAII	2,4 %	3,9 %

⁽¹⁾ 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 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⁾ Comprend 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 10 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (17 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 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 clos le 31 mars 2020 ont augmenté de 62 millions \$ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 38 millions \$ pour le trimestre, les revenus ont augmenté de 100 millions \$, ou 5 %, pour le trimestre, par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent.

L'augmentation de 100 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains et des véhicules légers sur rail en Europe, à certains contrats de métros en Asie-Pacifique et à certains contrats de systèmes de navettes automatisées dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par certains contrats visant des locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde en voie d'achèvement; et
- un accroissement des activités liées à la signalisation principalement en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancés par :

- une baisse des revenus totaux en raison de la pandémie de COVID-19 et des fermetures de sites en découlant, lesquelles ont une incidence négative sur nos activités;
- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Ces contrats visent surtout des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que des véhicules légers sur rail; et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde.

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 ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

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

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2020	2019
Coûts des perturbations	1	6 \$	— \$
Charges de restructuration	2	(6) \$	— \$
		— \$	— \$
Incidence sur la marge RAI		— %	— %

1. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 9 millions \$ pour Transport. Une tranche de 6 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux pour Transport, s'agissant de coûts directs et supplémentaires liés aux mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et des marges connexes.
2. Représentent l'annulation des indemnités de départ de 6 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 1,5 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au cours de la période correspondante de l'exercice précédent qui a eu une incidence positive sur nos résultats de 2019;
- d'une diminution de la marge réalisée sur du matériel roulant et des systèmes, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats;
- d'une diminution de la marge sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats au cours de la période correspondante de l'exercice précédent; et
- d'une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 1,5 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante 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 une définition de cet indicateur.

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Solde au début de la période	35,8 \$	34,5 \$
Nouvelles commandes	0,8	1,7
Revenus	(2,2)	(2,1)
Incidence des taux de change et autres ajustements	(1,3)	(0,3)
Solde à la fin de la période	33,1 \$	33,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,4	0,8

Le montant total des nouvelles commandes du trimestre clos le 31 mars 2020 a diminué de 0,9 milliard \$ par rapport à celui des commandes reçues au cours du trimestre correspondant 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 petites commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du trimestre, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 0,4, et 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 obtenues au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
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 d'automotrices électriques (EMU) à deux niveaux OMNEO / Regio 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 INNOVIA APM 100 et la modernisation de sa technologie de signalisation avec la solution CITYFLO 650	s. o.	Services et signalisation	113 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix. À l'exception de l'option visant des rames automotrices électriques à deux niveaux de type OMNEO / Regio 2N pour la SNCF.

Au cours du troisième trimestre clos le 31 mars 2020, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, a été retenue par China State Railway Group Co. Ltd., en Chine, afin de fournir des services de maintenance pour 656 voitures de train à grande vitesse, d'une valeur totale de 357 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise.

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 de dépôt et placement du Québec (« 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 dans les activités de Transport, voir la Note 19 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, n'est pas remboursé avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant net non remboursé, cette augmentation sera affectée à la Caisse, et ce montant non remboursé sera ajouté au solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020. 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 durer jusqu'à 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⁾

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 susmentionnées.⁽¹⁾

Pour plus de détails, se reporter à la Note 24 – Transactions de nos états financiers consolidés intermédiaires.

⁽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 21 – 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 21 – 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 trimestre clos le 31 mars 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 23 – 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 des 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 des dites 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 23 – 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 trimestre clos le 31 mars 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 :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	Diminution
Euro	1,1034	1,1234	(2) %
Dollar canadien	0,7061	0,7696	(8) %
Livre sterling	1,2412	1,3204	(6) %

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

	31 mars 2020	31 mars 2019	Diminution
Euro	1,1024	1,1366	(3) %
Dollar canadien	0,7455	0,7522	(1) %
Livre sterling	1,2803	1,2996	(1) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2020				2019				2018
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	
Revenus	3 691 \$	4 205 \$	3 722 \$	4 314 \$	3 516 \$	4 303 \$	3 643 \$	4 262 \$	
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(258) \$	(1 770) \$	(139) \$	(83) \$	195 \$	15 \$	111 \$	68 \$	
RPA (en dollars)									
De base	(0,11) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,03 \$	
Dilué	(0,11) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,02 \$	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽¹⁾	(233) \$	(230) \$	(103) \$	(101) \$	(173) \$	134 \$	122 \$	78 \$	
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,10) \$	(0,10) \$	(0,04) \$	(0,04) \$	(0,07) \$	0,05 \$	0,04 \$	0,03 \$	

⁽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 5 mai 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 et aux UAD au 31 mars 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	130 638 940
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	87 774 221
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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2020	6 août 2020
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	29 avril 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 6 mai 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.

Bombardier, Challenger, CITYFLO, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 75 Liberty, Learjet 85, OMNEO, OPTIFLO, Primove, Smart Services et *TRAXX* 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 4 arbres matures, 259 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 1 030 kilomètres parcourus) et 1 124 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 trimestre clos le 31 mars 2020

(Non audités)

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

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

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

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

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Analyse de sensibilité

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

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

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

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

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

Analyse de sensibilité

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

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

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

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

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

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Aviation

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

Transport

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

Siège social et Autres

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

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

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

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

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

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

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

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

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

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

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

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

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

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

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

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

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

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

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

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

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

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

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

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

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

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

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

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

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

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

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

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

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

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

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

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

14. PROVISIONS

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

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

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

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

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

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

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

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

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

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

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

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

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

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

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

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

17. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

CRJ

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

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

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

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

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

Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

⁽²⁾ Comprennent principalement les actifs du RASPRO.

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

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

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

Secteur d'activité Aérostructures

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

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

Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

⁽²⁾ Comprennent principalement les immobilisations corporelles.

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

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

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

18. 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. Finalement, l'entente prévoit l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier par Airbus.

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

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

19. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

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

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

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

20. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

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

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

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

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

Régimes d'options d'achat d'actions

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

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

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

21. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

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

Vente de créances hors bilan

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

Fournisseurs et autres créditeurs

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

Soldes des contrats

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

22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 mars 2020 :

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

s. o. : sans objet

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

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

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

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

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

Option de conversion

Analyse de sensibilité

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

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

23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

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

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

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

Litiges

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

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

Suède

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

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

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

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

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

Enquête au Brésil

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

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

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

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

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

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

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

Transnet

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

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

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

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

Espagne

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

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

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

Recours collectif

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

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

24. TRANSACTION

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

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

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

25. RECLASSEMENT

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