

BOMBARDIER

RAPPORT FINANCIER

Exercice clos
le 31 décembre 2019



2019

Nous sommes un leader de la fabrication d'avions et de trains, exerçant nos activités dans deux secteurs isolables : Aviation et Transport. Nous fournissons des solutions de transport efficaces, durables et agréables. Nous sommes un leader mondial en mobilité et en innovation grâce à nos produits, nos services et, surtout, nos 60 000 employés dévoués et hautement compétents. En date de ce rapport, nous avons plus de 70 sites de production et d'ingénierie répartis dans plus de 25 pays ainsi qu'un réseau mondial de centres de services.



AVIATION

Conçoit, développe, fabrique et commercialise les avions de trois gammes de biréacteurs d'affaires de premier ordre, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions et de l'équipement pour diverses plateformes d'avions à usage spécialisé.

Revenus⁽¹⁾

7,5 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾

16,3 milliards \$

Employés⁽³⁾

24 350



TRANSPORT

Offre une vaste gamme de solutions novatrices et efficaces à l'industrie du transport sur rail. Couvre toute la gamme de solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégration de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

Revenus⁽¹⁾

8,3 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾

35,8 milliards \$

Employés⁽³⁾

36 050

Tous les montants de ce rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2019.

⁽²⁾ Au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes d'Aviation comprend des avions d'affaires de 14,4 milliards \$ et un montant de 1,9 milliard \$ pour d'autres éléments liés à l'aviation.

⁽³⁾ Au 31 décembre 2019, y compris les employés contractuels et 1700 employés inactifs. Quelque 200 employés du siège social ne sont pas affectés à un secteur isolable.

ÉTABLIR UN PLAN POUR ACHEVER LE REDRESSEMENT

Bombardier a parcouru beaucoup de chemin depuis le lancement de son plan de redressement. Nous nous sommes attaqués à nos actifs aéronautiques peu performants, nous avons mené à terme notre cycle d'investissements massifs et mis l'entreprise sur la voie de la croissance interne et de l'amélioration des marges, tout en gérant prudemment nos liquidités et notre dette imposante. Nous commençons 2020 centrés sur le lancement de la phase finale de notre plan de redressement, le désendettement du bilan et l'amélioration de notre structure de capital pour donner à Bombardier la flexibilité financière nécessaire pour livrer concurrence avec succès.

Chers actionnaires,

Bien que 2019 ait été une année difficile du point de vue des résultats financiers, les mesures prises par l'équipe tout au long de l'année nous ont nettement rapprochés des objectifs de notre plan de redressement. Bien sûr, réaliser ces progrès aurait été impossible sans le dévouement et le travail acharné de nos plus de 60 000 employés dans le monde, dont le talent exceptionnel a rendu notre redressement possible. Au nom de tous les actionnaires, je voudrais les remercier pour leurs innombrables contributions, pour leur ouverture au changement et pour avoir fait de Bombardier une entreprise vraiment remarquable.

Dès le lancement de notre plan de redressement, compte tenu de notre endettement important, un objectif central était de protéger la valeur de nos actionnaires en disposant de suffisamment de liquidités pour gérer tous les scénarios, tous les imprévus et toutes les conjonctures de marché possibles. En 2019, nous avons pris les mesures qui s'imposaient pour avoir en permanence un minimum de 2,5 à 3,0 milliards \$ d'encaisse disponible. Nous avons levé avec succès un montant de 2 milliards \$ de dette, utilisé surtout pour reporter les échéances de 2020-2021 à 2027, et nous avons presque doublé la taille de la facilité de crédit renouvelable de Transport.

Au cours des deux dernières années, nous avons aussi annoncé des opérations de fusion et d'acquisition, notamment, en 2019, la vente du programme CRJ et celle de nos activités d'Aérostructures qui généreront ensemble un produit brut total de 2 milliards \$ et permettront d'éliminer un montant net de près de 1 milliard \$ de passifs.⁽¹⁾

Il ne faut pas sous-estimer l'importance de ces opérations liées aux avions CRJ et aux Aérostructures. Ce sont deux étapes cruciales du retrait de Bombardier du secteur des avions commerciaux, un secteur qui a perdu environ 400 millions \$ en 2016. Bien qu'il ne se reflète pas dans les résultats financiers, le retrait de Bombardier du secteur des avions commerciaux a été largement salué par l'ensemble des parties prenantes, clients, employés, partenaires et gouvernements, en raison de la manière responsable dont il s'est fait et des répercussions positives qu'elle aura sur le secteur

aéronautique au Québec et au Canada, notamment parce qu'elle permet de préserver des milliers d'emplois et d'attirer d'importants équipementiers d'origine (Airbus et MHI) dans la grappe aéronautique de Montréal.

En 2019, nous avons aussi pris avec succès un certain nombre de mesures structurelles pour rationaliser nos activités opérationnelles et réduire les coûts à l'échelle de notre portefeuille. Nous avons, entre autres, (i) consolidé tous nos actifs aéronautiques et nos ressources d'ingénierie en un seul secteur d'activité, Bombardier Aviation; et (ii) acquis et intégré avec succès le programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph pour assurer notre croissance.

Bombardier Aviation a enregistré plusieurs succès notables en 2019, y compris l'accélération de la cadence de production du tout nouveau jet d'affaires *Global 7500*, qui continue d'être en tête de l'industrie avec des records de vitesse, de distance, d'efficacité et de confort en cabine. De plus, nous avons considérablement renforcé notre portefeuille avec l'achèvement et la mise en service réussie des avions *Global 5500* et *Global 6500*, et ce, dans les délais et le budget impartis et avec des performances supérieures à nos engagements. Le marché d'après-vente d'Aviation reste également conforme aux prévisions, avec un taux de croissance interne à deux chiffres en 2019 et l'exécution réussie de grands projets d'expansion dans le monde, notamment de nouvelles installations à Singapour, Londres et Miami.

De son côté, en 2019, Transport a concentré ses énergies à compléter sa transformation et refaçonner les activités. Malgré les progrès constants réalisés à cet égard, les difficultés liées à l'augmentation des cadences de production, les retards dans l'atteinte de cibles techniques et la certification de logiciels ont entraîné des coûts supplémentaires et retardé la génération de flux de trésorerie, ce qui a eu un impact négatif sur les résultats financiers de Bombardier.

Pour nous assurer d'améliorer l'exécution et la performance opérationnelle de Transport, nous avons, entre autres, renforcé et réorganisé l'équipe de direction. Cela a inclus la nomination d'un nouveau président, d'un nouveau chef de la direction commerciale, d'un nouveau chef de l'ingénierie et de nouveaux présidents régionaux qui apportent tous les capacités techniques et opérationnelles et l'approche client nécessaires pour que Transport soit en mesure d'assurer une exécution de projet de calibre international et des résultats financiers soutenus.

Ces mesures ont eu un impact positif et ont résulté notamment en un carnet de commandes mieux garni, l'obtention d'importants projets, comme celui du monorail du Caire, ainsi que des progrès dans nos efforts pour relever les défis associés à nos projets en redressement.

En 2019, la croissance du carnet de commandes et l'amélioration des marges chez Transport ont été impressionnantes. Les nouvelles commandes ont totalisé plus de 10 milliards \$, un niveau jamais atteint. Près de 70 % de ces commandes provenaient de contrats de service, de contrats de signalisation, d'une réutilisation accrue des plateformes ou d'options de contrats de matériel roulant déjà existants dont le risque d'exécution est beaucoup plus faible.

En 2019, nous avons aussi amélioré l'exécution de projets comme en témoigne l'achèvement fructueux de plusieurs grands projets en redressement, notamment à New York, Londres et Toronto. Nous avons fait, et nous continuons à en faire, d'importants progrès sur les autres projets en redressement, y compris le projet LoTrain du London Overground et celui des trains des Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses. Ces derniers projets ainsi que les derniers règlements commerciaux devraient être en grande partie achevés d'ici la fin de 2020. À ce moment, la capacité de Transport à générer des bénéfices et de la trésorerie sera évidente et nous récolterons les fruits du renouvellement de notre portefeuille de produits, de notre carnet de commandes à marge plus élevée et de nos solides bases pour la croissance.

En 2019, Bombardier a réaffirmé son engagement à soutenir les communautés où elle exerce des activités. Au Canada, par exemple, elle a mis à jour un programme de stages incluant un engagement de fournir plus de 1 000 postes de stagiaires rémunérés au cours de l'actuelle année universitaire. Nous avons aussi soutenu la formation de la prochaine génération de techniciens aéronautiques par des dons que nous avons annoncés récemment, un jet régional CRJ et un véhicule d'essais en vol

Global 7500, au Collège Centennial de Toronto permettant ainsi aux étudiants de recevoir une formation pratique de qualité avant de commencer à travailler. Par ailleurs, l'engagement indéfectible de Bombardier en faveur de l'innovation et de l'investissement en recherche et développement a aussi été reconnue par la société canadienne Research Info Source, Inc. Bombardier a été citée, dans son classement annuel des leaders en innovation au Canada, comme l'entreprise ayant investi le plus en R et D pour la septième année consécutive.

Depuis le lancement de notre plan de redressement, chacune des mesures prises a visé nos objectifs ultimes : désendetter le bilan, résoudre la question de notre structure de capital et fournir à Bombardier la flexibilité financière nécessaire pour livrer concurrence avec succès. En 2019, nous avons pris l'initiative de lancer un processus exhaustif d'évaluation de différentes options qui permettraient à Bombardier d'accélérer son désendettement et de se placer en bonne position pour réussir à long terme.

Conclure avec succès notre examen stratégique et prendre toute mesure en résultant, tout en améliorant la performance opérationnelle et les résultats financiers à l'échelle de l'entreprise, sont les principaux objectifs pour 2020.⁽¹⁾

En février 2020, conformément à ces objectifs, nous avons annoncé une entente portant sur le transfert à Airbus et à Investissement Québec. Cette opération améliorera davantage les liquidités avec un produit brut de 600 millions \$ en trésorerie et l'élimination des besoins en capitaux au cours des deux prochaines années.

Pour conclure, nous sommes convaincus de prendre les bonnes mesures pour placer Bombardier dans la meilleure situation possible pour connaître le succès et la croissance durables à long terme. Toute l'équipe est très enthousiaste quant aux formidables occasions que l'avenir nous réserve. Nous sommes impatients de tenir les actionnaires informés de nos progrès tout au long de l'année à venir.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

Table des matières

RAPPORT DE GESTION

**ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019

Pour les exercices clos les 31 décembre
2019 et 2018

4

145

BOMBARDIER INC. RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le
31 décembre 2019

Table des matières

SOMMAIRE	AVIATION	TRANSPORT	AUTRES
6	55	78	101

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société » ou « Bombardier »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le Conseil est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquiesce de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, 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.

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.

Le rapport financier pour l'exercice 2019 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport de gestion et les états financiers consolidés.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PIB	Produit intérieur brut
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
CEI	Communauté des États indépendants	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	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.
DFT	Détenus à des fins de transaction	R.-U.	Royaume-Uni
ECC	Écart de conversion cumulé	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
É.-U.	États-Unis	SCACS	Société en commandite Avions C Series
Euribor	Taux interbancaire offert en euros	s. o.	Sans objet
GVR	Garantie de valeur résiduelle	TCAC	Taux de croissance annuel composé
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unités d'actions différées
IASB	International Accounting Standards Board	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRS	Normes internationales d'information financière	UGT	Unités génératrices de trésorerie
ins	Information non significative		
Libor	Taux interbancaire offert à Londres		
MES	Mise en service		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		
pdb	Points de base		

SOMMAIRE

Table des matières

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	PRIORITÉS STRATÉ- GIQUES	INFORMATION SECTORIELLE	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS
7	10	12	15	17	23

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	STRUCTURE DU CAPITAL	AVANTAGES DE RETRAITE	GESTION DE RISQUES	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR
29	30	39	40	46	51

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Transition vers une performance financière durable

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	Écart
Revenus	15 757 \$	16 236 \$	(3) %
RAIIA ajusté ⁽²⁾	896 \$	1 304 \$	(31) %
Marge RAIIA ajustée ⁽²⁾	5,7 %	8,0 %	(230) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾	470 \$	1 029 \$	(54) %
Marge RAII ajustée ⁽²⁾	3,0 %	6,3 %	(330) pdb
RAII	(498) \$	1 001 \$	ins
Marge RAII	(3,2) %	6,2 %	(940) pdb
Résultat net	(1 607) \$	318 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,76) \$	0,09 \$	(0,85) \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	(396) \$	438 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	(0,25) \$	0,14 \$	(0,39) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(680) \$	597 \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	523 \$	415 \$ ⁽³⁾	26 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	(1 203) \$	182 \$ ⁽³⁾	ins
Aux 31 décembre	2019	2018	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽⁴⁾	2 629 \$	3 187 \$	(18) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	3 925 \$	4 373 \$	(10) %
Carnet de commandes (en milliards \$)			
Aviation			
Avions d'affaires	14,4 \$	14,3 \$	1 %
Autres éléments d'aviation ⁽⁶⁾	1,9 \$	4,3 \$	(56) %
Transport	35,8 \$	34,5 \$	4 %

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et le « RAIIA avant éléments spéciaux » comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique générale du marché dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII selon les IFRS.

⁽³⁾ Compte tenu du produit d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview en 2018.

⁽⁴⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur les transactions ainsi que sur les traitements comptables.

⁽⁵⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

⁽⁶⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019 et 45 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2018. 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.

La performance financière témoigne du redressement en cours de l'entreprise, Aviation redéfinissant son portefeuille et Transport se concentrant sur l'achèvement de projets complexes

- Les revenus ont totalisé 15,8 milliards \$, grâce à une croissance de 8,5 % des activités liées aux avions d'affaires, contrebalancée par la cession des programmes d'avions commerciaux et la diminution des revenus de Transport par suite principalement d'ajustements aux estimations de contrats.
- Le RAIIA ajusté⁽¹⁾ et le RAI ajusté⁽¹⁾ de respectivement 896 millions \$ et 470 millions \$ reflètent des améliorations apportées au sein d'Aviation qui s'est départi des programmes d'avions commerciaux sous-performants et accélère la cadence de production de l'avion *Global 7500*, tandis que les résultats de Transport ont subi l'incidence des charges et des investissements additionnels requis pour mener à bien des projets complexes. Le RAI négatif de 498 million \$, pour l'exercice, comprend une charge de dépréciation reliée aux investissements dans SCAC.
- L'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 1,2 milliard \$ pour l'exercice découle des investissements additionnels réalisés pour soutenir les projets ferroviaires en redressement et le report des livraisons, surtout chez Transport.
 - Au quatrième trimestre, des liquidités de 1,0 milliard \$ ont été générées, un niveau conforme à celui de l'exercice précédent, mais inférieur aux attentes en raison d'entrées de fonds qui seront encaissées plus tard que prévu.
 - Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont totalisé (680) millions \$ pour l'exercice complet, et 1,1 milliard \$ pour le quatrième trimestre.
- Le carnet de commandes d'Avions d'affaires et celui de Transport ont continué d'augmenter en 2019, totalisant plus de 50 milliards \$ dans l'ensemble, tandis que le carnet de commandes des avions *CRJ* a diminué, la production touchant à sa fin.
- À la fin de l'exercice, les liquidités s'établissaient à environ 2,6 milliards \$, et le montant disponible sur la facilité de crédit renouvelable, à 1,3 milliard \$. Le produit additionnel de 1,6 milliard \$ qui devrait être dégagé d'ici le milieu de l'exercice 2020 par la vente des investissements dans SCAC, du programme *CRJ* et la vente des activités liées aux aérostructures⁽²⁾, devrait renforcer davantage les liquidités.

Redéfinition du portefeuille d'Aviation en mettant l'accent sur Avions d'affaires

- Conclusion de la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE Inc. ainsi que des actifs et des activités du programme Q Series à De Havilland Aircraft of Canada, pour un produit combiné d'environ 800 millions \$.
- Conclusion d'une entente définitive avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) en juin 2019 visant la vente du programme *CRJ*, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions \$ à verser à la clôture. MHI assumera certains actifs et passifs financiers, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi que des mesures incitatives à la location.
- Conclusion d'une entente définitive avec Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) en octobre 2019, en vertu de laquelle Spirit acquerra les activités de Bombardier liées aux aérostructures de Belfast et de Casablanca, ainsi que les installations de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants de Dallas pour une contrepartie en espèces de 500 millions \$ et la prise en charge de passifs d'environ 700 millions \$, y compris des avances gouvernementales remboursables et des passifs de retraite.

⁽¹⁾ 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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

- Le 12 février 2020, Bombardier a conclu une entente avec Airbus SE et le gouvernement du Québec aux termes de laquelle Bombardier a transféré ses actions détenues dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec, améliorant ainsi sa situation de trésorerie. Bombardier recevra un produit en trésorerie d'approximativement 600 millions \$ d'Airbus, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture, et le solde le sera en 2020 et 2021, et Bombardier sera aussi libérée de toute obligation de financement future relativement au programme A220, que l'on estime à un montant d'approximativement 700 millions \$.

Positionnement de Transport en vue d'une meilleure performance financière

- Mesures et initiatives prises en 2019 pour mener à bien les projets complexes de Transport :
 - Livraison de plusieurs projets d'envergure en redressement, y compris la Metropolitan Transportation Authority (MTA) dans la ville de New York, Crossrail au R.-U. et la Toronto Transit Commission (TTC) à Toronto.
 - Étapes clés d'autres projets d'envergure franchies, notamment l'amélioration de la fiabilité en service des Chemins de fer fédéraux (CFF) en Suisse et l'homologation du logiciel de rames automotrices pour le projet LoTrain au R.-U., ouvrant ainsi la voie à la livraison de trains.
- Transport a continué de croître et d'améliorer la qualité de son carnet de commandes en affichant des nouvelles commandes de 10,0 milliards \$ et un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2 pour l'exercice. Le carnet de commandes atteignait 35,8 milliards \$ à la clôture de 2019.
 - Environ 70 % des commandes de 2019 découlent de contrats de services, de projets de signalisation et d'options sur les contrats de matériel roulant, qui comportent un risque d'exécution moindre.
 - La part du carnet de commandes des contrats de services et de signalisation a augmenté pour s'établir à 48 % (42 % pour l'exercice précédent).

Accélération de la phase de désendettement du plan de redressement

- Conformément au plan de transformation de cinq ans et à la suite d'un examen approfondi d'options stratégiques, la Société continue à étudier activement des options visant à renforcer son bilan et à créer de la valeur pour ses actionnaires. L'objectif est de placer l'entreprise en vue d'un succès à long terme avec une flexibilité financière et opérationnelle accrue.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume nos mesures clés et indicateurs connexes de rendement évalués uniquement de manière consolidée. Nos secteurs isolables utilisent de nombreuses autres mesures de rendement clés pour évaluer les principaux indicateurs. Voir les rubriques Mesures clés et indicateurs de rendement respectives de chaque secteur isolable pour plus de détails.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none">• RPA dilué et RPA ajusté⁽¹⁾, comme mesures du rendement global.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none">• Sources de financement disponibles à court terme⁽²⁾, comme mesure de la suffisance des liquidités.• Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
STRUCTURE DU CAPITAL	<ul style="list-style-type: none">• Ratio du RAIL ajusté⁽¹⁾ sur les intérêts ajustés⁽¹⁾, comme mesure de la couverture des intérêts.• Ratio de la dette ajustée⁽¹⁾ sur le RAIIA ajusté⁽¹⁾, comme mesure de levier financier.• Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.

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

⁽²⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates

	2019 ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽²⁾	2016	2015
Rentabilité					
Revenus	15 757 \$	16 236 \$	16 199 \$	16 339 \$	18 172 \$
RAIIA ajusté ⁽³⁾⁽⁴⁾	896 \$	1 304 \$	1 046 \$	798 \$	992 \$
Marge RIIA ajustée ⁽³⁾⁽⁴⁾	5,7 %	8,0 %	6,5 %	4,9 %	5,5 %
RAII ajusté ⁽³⁾⁽⁴⁾	470 \$	1 029 \$	725 \$	427 \$	554 \$
Marge RII ajustée ⁽³⁾⁽⁴⁾	3,0 %	6,3 %	4,5 %	2,6 %	3,0 %
RAII	(498) \$	1 001 \$	299 \$	(58) \$	(4 838) \$
Marge RII	(3,2) %	6,2 %	1,8 %	(0,4) %	(26,6) %
Résultat net	(1 607) \$	318 \$	(525) \$	(981) \$	(5 340) \$
RPA dilué (en dollars)	(0,76) \$	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$
Résultat net ajusté ⁽³⁾	(396) \$	438 \$	91 \$	(268) \$	326 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽³⁾	(0,25) \$	0,14 \$	0,04 \$	(0,15) \$	0,14 \$
Liquidités					
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(680) \$	597 \$	531 \$	137 \$	20 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	523 \$	415 \$ ⁽⁵⁾	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽³⁾	(1 203) \$	182 \$ ⁽⁵⁾	(786) \$	(1 064) \$	(1 842) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽⁶⁾	2 629 \$	3 187 \$	3 057 \$	3 384 \$	2 720 \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁷⁾	3 925 \$	4 373 \$	4 225 \$	4 477 \$	4 014 \$
Structure du capital					
Ratio de couverture des intérêts ⁽⁸⁾	0,6	1,5	1,3	0,8	1,5
Ratio du levier financier ⁽⁸⁾	10,9	6,6	7,9	9,7	7,3
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	4,6	4,3	5,3	5,8	6,3

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁴⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2019 et 2018.

⁽⁵⁾ Compte tenu du produit d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview en 2018.

⁽⁶⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 30 - Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur les transactions ainsi que sur les traitements comptables. Comportaient également la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017.

⁽⁷⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

⁽⁸⁾ Se reporter aux rubriques Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios. En 2019, la Société a modifié la définition de ces ratios en raison de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Accélération de la phase de désendettement du plan de redressement

Depuis le lancement de son plan de redressement, Bombardier a réglé la question des actifs aéronautiques non performants, achevé le cycle d'investissements massifs et s'est placée sur une solide trajectoire de croissance interne et de marges accrues, tout en gérant avec prudence ses liquidités et son lourd fardeau d'endettement.



D'ici la fin de 2020, Bombardier prévoit déployer les liquidités excédentaires dont elle dispose pour amorcer la phase de désendettement du plan. Cette situation de trésorerie solide est soutenue par les fonds en caisse de 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2019 et le produit d'environ 1,6 milliard \$ qui devrait être dégagé de la vente de la participation résiduelle dans SCAC, du programme *CRJ* et des activités liées aux aérostructures. Le désendettement devrait s'accélérer à mesure que la Société amorce la transition vers la génération de flux de trésorerie disponibles positifs qu'elle compte atteindre d'ici la fin de l'exercice.⁽¹⁾

Bombardier, qui a commencé la dernière phase du plan, évalue activement les possibilités qui lui permettront d'accélérer le remboursement de la dette, afin de positionner l'entreprise en vue du succès à long terme grâce à une souplesse opérationnelle et financière accrue.

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

Ensemble de l'entreprise

- l'exécution normale et la livraison des éléments du carnet de commandes actuel;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir de nouvelles commandes;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfiques et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de transformation, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables commercialement et en temps opportun;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats et initiatives de partage des risques;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement des produits;
- la stabilité du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change aux niveaux actuels; et
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives, de rembourser la dette à long terme et de refinancer les facilités bancaires ou de proroger les échéances.

Aviation

- la clôture d'ici le milieu de 2020 de la vente de notre programme de biréacteurs régionaux et de nos activités liées aux aérostructures à Belfast et au Maroc et de nos activités d'aérostructures et de celles de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants de Dallas;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la capacité de gérer la courbe d'apprentissage tout en accélérant la cadence de production et les livraisons de l'avion *Global 7500*;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance soutenue des activités de services après-vente;
- la capacité d'investir dans notre portefeuille de produits;
- l'exactitude des analyses et hypothèses sous-tendant notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue de nos programmes et par la suite;
- l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles; et
- le prix des avions des nouveaux programmes, les coûts unitaires et l'accélération de la cadence de production.

Transport

- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de libérer des fonds de roulement malgré des enjeux de livraison;
- notre capacité de faire progresser avec succès les projets complexes et de les mener à bien;
- notre capacité de réaliser les importantes étapes des projets selon le calendrier et de parvenir à des règlements avec les clients à l'égard des principaux projets;
- le fait de pouvoir tirer parti de la capacité de fabrication mondiale et de partager les meilleures pratiques et la technologie à l'échelle des installations de production;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter d'après les prévisions du marché⁽³⁾, donnant lieu à des objectifs de nouvelles commandes futures; et
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris l'application du concept de chaîne de valeur et la création d'écosystèmes, la spécialisation des sites et la création de centres d'excellence en ingénierie, et l'évolution de notre carnet de commande et de la composition des revenus provenant de projets en redressement moins complexes et de projets moins risqués ainsi que de contrats de signalisation et systèmes et d'exploitation et maintenance.

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.

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

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

⁽³⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique du secteur Transport.

INFORMATION SECTORIELLE

Au deuxième trimestre de 2019, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, qui regroupe tous les actifs aéronautiques dans un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par suite du regroupement qui a suivi cette annonce, nos secteurs isolables sont désormais Aviation et Transport. Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie sont présentés comme un seul secteur, nommément Aviation. La participation de la Société dans SCAC est présentée comme une participation détenue par le siège social et est donc prise en compte dans Siège social et Autres.

Les résultats ont été retraités comme suit pour tenir compte des nouveaux secteurs isolables.

Trimestre clos le 31 mars 2019				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 410 \$	2 107 \$	(1) \$	3 516 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	202 \$	118 \$	(54) \$ ⁽²⁾	266 \$ ⁽²⁾
RAII ajusté ⁽¹⁾	144 \$	83 \$	(56) \$ ⁽²⁾	171 \$ ⁽²⁾
RAII	664 \$	83 \$	(63) \$ ⁽²⁾	684 \$ ⁽²⁾
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	14,3 %	5,6 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	10,2 %	3,9 %		
Marge RII	47,1 %	3,9 %		

Trimestre clos le 30 juin 2019				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 120 \$	2 194 \$	— \$	4 314 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	222 \$	146 \$	(56) \$ ⁽²⁾	312 \$ ⁽²⁾
RAII ajusté ⁽¹⁾	151 \$	111 \$	(56) \$ ⁽²⁾	206 \$ ⁽²⁾
RAII	340 \$	87 \$	(56) \$ ⁽²⁾	371 \$ ⁽²⁾
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	10,5 %	6,7 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	7,1 %	5,1 %		
Marge RII	16,0 %	4,0 %		

⁽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⁾ Comprend la quote-part du gain net (de la perte nette) de 1 million \$ de SCAC pour le premier trimestre de 2019 et de (9) millions \$ pour le deuxième trimestre de 2019.

Trimestre clos le 31 mars 2018				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 675 \$	2 355 \$	(2) \$	4 028 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	91 \$	214 \$	(40) \$	265 \$
RAII ajusté ⁽¹⁾	54 \$	189 \$	(42) \$	201 \$
RAII	52 \$	191 \$	(42) \$	201 \$
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	5,4 %	9,1 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	3,2 %	8,0 %		
Marge RII	3,1 %	8,1 %		

Trimestre clos le 30 juin 2018				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 003 \$	2 259 \$	— \$	4 262 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	144 \$	232 \$	(40) \$	336 \$
RAII ajusté ⁽¹⁾	105 \$	207 \$	(41) \$	271 \$
RAII	69 \$	163 \$	(41) \$	191 \$
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	7,2 %	10,3 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	5,2 %	9,2 %		
Marge RII	3,4 %	7,2 %		

Trimestre clos le 30 septembre 2018				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 504 \$	2 140 \$	(1) \$	3 643 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	166 \$	212 \$	(45) \$ ⁽²⁾	333 \$ ⁽²⁾
RAII ajusté ⁽¹⁾	129 \$	187 \$	(45) \$ ⁽²⁾	271 \$ ⁽²⁾
RAII	132 \$	184 \$	(49) \$ ⁽²⁾	267 \$ ⁽²⁾
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	11,0 %	9,9 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	8,6 %	8,7 %		
Marge RII	8,8 %	8,6 %		

Trimestre clos le 31 décembre 2018				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 142 \$	2 161 \$	— \$	4 303 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	242 \$	193 \$	(65) \$ ⁽²⁾	370 \$ ⁽²⁾
RAII ajusté ⁽¹⁾	184 \$	167 \$	(65) \$ ⁽²⁾	286 \$ ⁽²⁾
RAII	171 \$	236 \$	(65) \$ ⁽²⁾	342 \$ ⁽²⁾
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	11,3 %	8,9 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	8,6 %	7,7 %		
Marge RII	8,0 %	10,9 %		

Exercice clos le 31 décembre 2018				
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	7 324 \$	8 915 \$	(3) \$	16 236 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	643 \$	851 \$	(190) \$ ⁽²⁾	1 304 \$ ⁽²⁾
RAII ajusté ⁽¹⁾	472 \$	750 \$	(193) \$ ⁽²⁾	1 029 \$ ⁽²⁾
RAII	424 \$	774 \$	(197) \$ ⁽²⁾	1 001 \$ ⁽²⁾
Marge RIIIA ajustée ⁽¹⁾	8,8 %	9,5 %		
Marge RIIA ajustée ⁽¹⁾	6,4 %	8,4 %		
Marge RII	5,8 %	8,7 %		

⁽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⁾ Comprend la quote-part de la perte nette de 13 millions \$ de SCAC pour le troisième trimestre de 2018 et de 27 millions \$ pour le quatrième trimestre de 2018.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Depuis le troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier sont regroupés en un seul secteur d'activité, nommé Bombardier Aviation. Par suite de cette modification, la Société a mis à jour ses prévisions pour 2019.

		Prévisions pour 2019 présentées dans notre Rapport financier 2018 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2019 ⁽²⁾	Résultats de 2019
Revenus	Avions d'affaires	~ 6,25 milliards \$	} Aviation ⁽³⁾ ~ 8,0 milliards \$	7,5 milliards \$
	Avions commerciaux	~ 1,4 milliard \$		
	Aérostructures et Services d'ingénierie	2,25 milliards \$ à 2,50 milliards \$		
	Transport	~ 9,5 milliards \$	~ 8,75 milliards \$	8,27 milliards \$
	Consolidés	≥ 18,0 milliards \$	16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$	15,8 milliards \$
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾	Consolidé	1,65 milliard \$ à 1,80 milliard \$	1,20 milliard \$ à 1,30 milliard \$	0,90 milliard \$
RAII ajusté ⁽⁴⁾ et marge RAII ajustée ⁽⁴⁾	Avions d'affaires	~ 7,5 %	} Aviation ⁽³⁾ ~ 7,0 %	7,1 %
	Avions commerciaux	~ (125) millions \$		
	Aérostructures et Services d'ingénierie	7,5 %		
	Transport	~ 9,0 %	~ 5,0 %	0,8 %
	Consolidé	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$	700 millions \$ à 800 millions \$	470 millions \$
RAII	Consolidé	s. o.	s. o.	(498) millions \$
Flux de trésorerie disponibles ⁽⁴⁾	Consolidés	Neutres ± 250 millions \$	~ (500) millions \$	(1 203) millions \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	Consolidés	s. o.	s. o.	(680) millions \$
Additions nettes des immobilisations corporelles et incorporelles	Consolidés	s. o.	s. o.	523 millions \$
Livraisons d'avions (en unités)	Avions d'affaires	150 – 155	} Aviation ⁽³⁾ 175 – 180	175
	Avions commerciaux	~30 CRJ et Q400		

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à notre Rapport du premier trimestre pour la période close le 31 mars 2019, à notre Rapport du deuxième trimestre pour la période close le 30 juin 2019 et à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails. Les hypothèses sur lesquelles reposaient les prévisions des secteurs d'activité aéronautiques continuent de s'appliquer au segment Aviation.

⁽⁴⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Prévisions pour 2019⁽¹⁾

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES

La prévision de revenus pour l'exercice a été révisée à une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$ par suite d'une baisse des revenus de Transport découlant des ajustements apportés à l'accélération de la cadence de production, de l'incidence défavorable des taux de change et de la clôture plus tôt que prévu des ventes des activités de formation d'Avions d'affaires et du programme d'avions Q400. Les revenus de 15,8 milliards \$ pour l'exercice complet ont été inférieurs à la prévision, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats ferroviaires au quatrième trimestre.

Les prévisions de RAlIA ajusté⁽²⁾ et de RAlI ajusté⁽²⁾ ont été révisées à la baisse à des fourchettes de respectivement 1,2 milliard \$ à 1,3 milliard \$ et 700 millions \$ à 800 millions \$, ce qui reflète essentiellement les marges révisées de Transport. Le RAlIA ajusté⁽²⁾ et le RAlI ajusté⁽²⁾ pour l'exercice complet se sont établis à respectivement 896 millions \$ et 470 millions \$, en raison des charges additionnelles liées à certains projets au R.-U., en Suisse et en Allemagne qui ont été comptabilisées au quatrième trimestre.

La prévision de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour l'exercice complet a été révisée à une utilisation d'environ 500 millions \$ en raison des investissements et des coûts additionnels de Transport et du risque lié au calendrier de certains projets de transport sur rail importants qui comportent des étapes de livraison clés vers la fin de l'exercice. L'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ de 1,2 milliard \$ pour l'exercice complet découle essentiellement du calendrier des entrées de fonds liées aux paiements d'étape dans le cadre d'importants projets de Transport, et de la clôture plus tard que prévu de certaines commandes et de l'exercice d'options.

AVIATION

La prévision de revenus a été réduite de 250 millions \$ en raison de la clôture plus tôt que prévu de la vente des activités de formation d'Avions d'affaires et du programme d'avions Q400. La Société a mis à jour ses prévisions pour 2019, au cours du deuxième trimestre de 2019, par suite du regroupement des trois secteurs d'activité aéronautiques en un seul secteur, nommément Bombardier Aviation. La prévision de revenus pour l'exercice complet d'Aviation a été révisée à environ 8 milliards \$, déduction faite des éliminations. Les revenus d'Aviation pour 2019 ont été de 7,5 milliards \$, principalement du fait que certaines livraisons d'avions d'affaires ont été reportées à 2020.

La prévision de marge RAlI ajustée⁽²⁾ du nouveau secteur a été fixée à environ 7 % pour l'exercice, ce qui est conforme aux prévisions précédentes pour les secteurs aéronautiques, compte non tenu de l'apport de la Société en commandite Airbus Canada (reclassée comme une participation détenue par le siège social). Au total, entre 175 et 180 livraisons d'avions étaient prévues pour 2019. La marge RAlI ajustée⁽²⁾ et les livraisons du secteur d'activité Aviation pour 2019 ont été largement conformes aux prévisions.

TRANSPORT

La prévision de revenus a été abaissée à environ 8,75 milliards \$ en raison de l'accélération moins rapide de la cadence de production et de l'incidence défavorable des taux de change. À 8,3 milliards \$, les revenus de 2019 étaient inférieurs aux prévisions en raison de la révision d'estimations relatives à certains contrats ferroviaires au quatrième trimestre.

En ce qui a trait aux résultats, la prévision de marge RAlI ajustée⁽²⁾ pour l'exercice complet a été révisée, passant d'environ 9,0 % à environ 5,0 %, surtout du fait que la Société a effectué des investissements additionnels et engagé des coûts supplémentaires afin d'achever les projets en redressement et de respecter le calendrier de livraisons d'autres projets. Pour 2019, la marge RAlI ajustée⁽²⁾ était de 0,8 %, en raison des charges additionnelles liées à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne, de sorte que la marge sur environ 30 % des revenus comptabilisés en 2019 était neutre ou négative.

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Autres objectifs⁽¹⁾

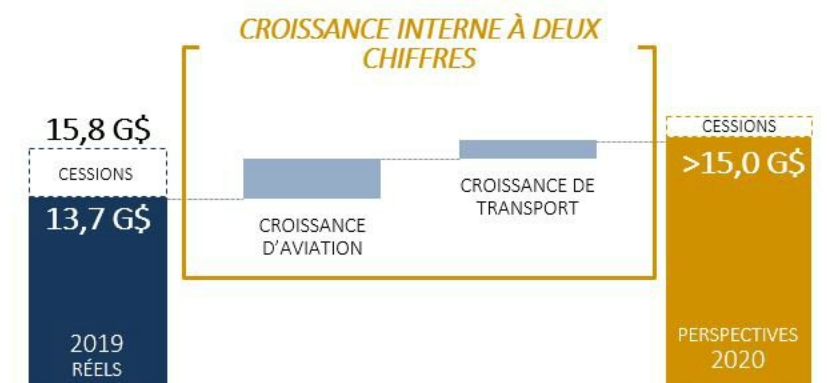
Les estimations de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de liquidités⁽²⁾ pour le 31 décembre 2019 sont demeurées inchangées au cours de l'exercice, soit respectivement > 3,0 milliards \$ et > 4,0 milliards \$. À la fin de l'exercice, la trésorerie et les équivalents de trésorerie de la Société s'établissaient à 2,6 milliards \$ et les liquidités⁽²⁾, à 3,9 milliards \$, en raison d'entrées de fonds attendues au quatrième trimestre qui seront encaissées plus tard que prévu, principalement dans Transport.

Les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ont été estimées à environ 800 millions \$ pour l'exercice complet. Les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 2019 ont été favorables par rapport aux prévisions, soit de 523 millions \$.

Perspectives pour 2020⁽³⁾

Consolidées	Perspectives pour 2020
Revenus	>15,0 milliards \$ provenant des activités durables
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾	>7,0 %
RAII ajusté ⁽⁴⁾	~3,5 %
Flux de trésorerie disponibles ⁽⁴⁾	Positifs, à l'exclusion des paiements en vertu de GVR

REVENUS



Les revenus provenant de nos activités durables d'Avions d'affaires et de Transport devraient enregistrer une croissance interne à deux chiffres en 2020 par rapport aux revenus de 13,7 milliards \$ comptabilisés pour ces activités en 2019. Cette solide croissance découle principalement de l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500*, de sorte qu'au total Aviation va livrer 160 avions ou plus au cours de l'exercice 2020. La croissance des revenus consolidés est également appuyée par l'accélération en cours de la cadence de production à Transport, attribuable aux solides commandes obtenues au cours des derniers exercices.

La perspective de revenus pour 2020 ne tient pas compte de l'apport, pour une partie de l'exercice, des cessions en cours des avions *CRJ* et des activités liées aux aérostructures. En 2019, ces activités y compris d'autres revenus non récurrents provenant des activités cédées (*Q400* et activités de formation relatives aux avions d'affaires) ont généré des revenus de 2,1 milliards \$. En 2020, ces revenus devraient diminuer, pour s'établir à moins de la moitié de ce montant, compte tenu des dates de clôture prévues des transactions.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.

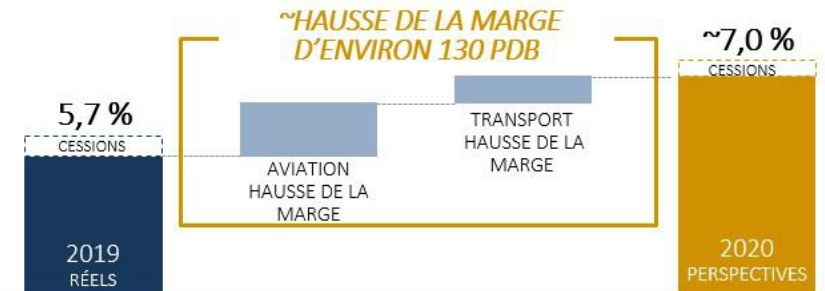
⁽²⁾ Définies comme les sources de financement à court terme.

⁽³⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire. La prévision de revenus est fondée sur l'hypothèse que les taux de change demeureront stables, soit 1,10 pour la conversion en dollars américains des montants libellés en euros.

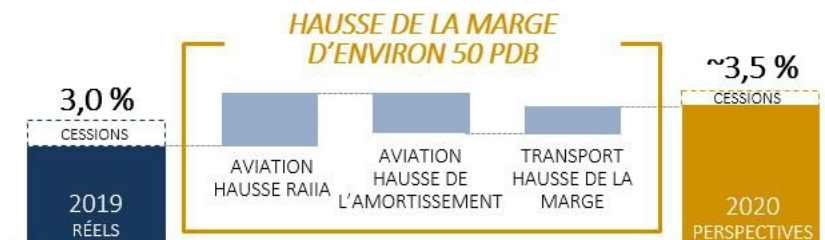
⁽⁴⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

RÉSULTAT

RAIIA ajusté⁽¹⁾



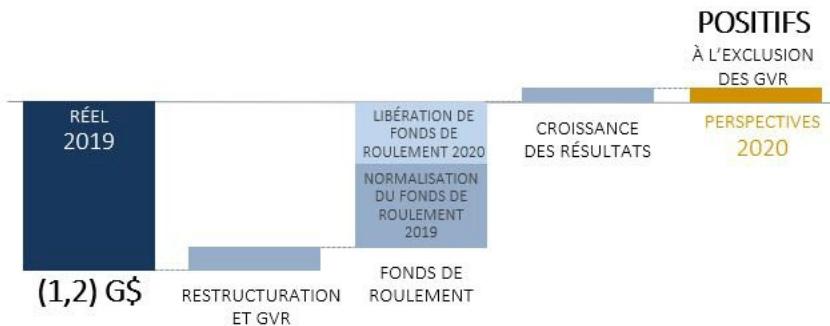
RAII ajusté⁽¹⁾



Le RAIIA ajusté⁽¹⁾ et le RAII ajusté⁽¹⁾ devraient augmenter respectivement d'environ 130 pdb et 50 pdb, en raison surtout de l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500* par Aviation et de la normalisation graduelle de la marge par Transport. La marge RAIIA ajustée⁽¹⁾ devrait être supérieure à 7,0 % pour l'exercice. Cette amélioration de la performance financière s'explique en grande partie par les progrès réalisés grâce à la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500* et à la croissance continue des services après-vente d'Aviation. La marge de Transport devrait aussi augmenter en 2020 et se normaliser du fait des ajustements fait en 2019 aux estimations de contrats, alors qu'un grand nombre de projets ne généreront toujours pas de marge. La marge RAII ajustée⁽¹⁾ devrait progresser à environ 3,5%, incluant une hausse de la dotation aux amortissements au fur et à mesure que les livraisons d'avions *Global 7500* augmentent. La perspective des résultats comprend l'apport, pour une partie de l'exercice, des cessions des avions *CRJ* et des activités liées aux aérostructures.

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

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES⁽¹⁾



Les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ devraient être positifs en 2020, compte non tenu des paiements en vertu des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle (GVR) estimés à environ 200 millions \$. Ces paiements sont prévus être versés à même les produits de la transaction visant les avions CRJ. Nous prévoyons des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ positifs provenant des activités durables de Transport et des avions d'affaires, principalement en raison de la transition vers une libération de fonds de roulement, et des investissements stables par rapport à ceux de l'exercice précédent dans les immobilisations corporelles et incorporelles.

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

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 croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; 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 de l'avancement des projets complexes de Transport et de leur achèvement, et de la libération de fonds de roulement qui en découlera selon le calendrier prévu; 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 sur notre entreprise et nos activités; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en oeuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la prorogation des échéances; et les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités. En ce qui a trait à la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc et à la vente relative aux avions CRJ Series (collectivement, la transaction en cours), le présent rapport de gestion comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer de ces transactions et leur incidence prévue sur nos perspectives, prévisions et cibles, nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre plan d'entreprise et notre stratégie globale; et le fait que la clôture de ces transactions en cours est conditionnelle à certain évènements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « attendre », « 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 sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec les transactions en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'obtention des approbations réglementaires selon des modalités acceptables dans des délais habituels), et la réalisation des transactions selon le calendrier prévu et des

avantages prévus qui devraient découler de ces transactions (y compris la réception du produit attendu) selon le calendrier prévu. Pour plus de renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

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 complexes de Transport, et le risque que les mesures et initiatives mises en œuvre par Transport ne réussissent pas à faire avancer ces projets et à les mener à terme, et que le résultat prévu et la libération de fonds de roulement connexe ne soient pas réalisés, ou qu'ils ne le soient pas selon le calendrier prévu; 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; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d'efficacité et nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; 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 et à leur protection; 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; à certaines 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 marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux 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. En ce qui concerne les transactions en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci selon des conditions acceptables ou pas du tout ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation des transactions ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages prévue et la réception du produit attendu qui devrait en découler et qui, par conséquent, ne serait pas disponible pour Bombardier selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu devant découler des transactions pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du présent rapport de gestion.

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. 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 et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽¹⁾	2018	2019 ⁽¹⁾	2018
Revenus	4 205 \$	4 303 \$	15 757 \$	16 236 \$
Coût des ventes	3 997	3 637	14 157	13 958
Marge brute	208	666	1 600	2 278
Charges de vente et d'administration	235	292	1 013	1 156
R et D	125	72	292	217
Quote-part du bénéfice des coentreprises et des entreprises associées	(81)	(7)	(128)	(66)
Autres charges (revenus)	(5)	23	(47)	(58)
RAII ajusté⁽²⁾	(66)	286	470	1 029
Éléments spéciaux	1 630	(56)	968	28
RAII	(1 696)	342	(498)	1 001
Charges de financement	257	261	1 072	712
Revenus de financement	(106)	(33)	(230)	(106)
RAI	(1 847)	114	(1 340)	395
Impôts sur le résultat	(128)	59	267	77
Résultat net	(1 719) \$	55 \$	(1 607) \$	318 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 770) \$	15 \$	(1 797) \$	232 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	51 \$	40 \$	190 \$	86 \$
RPA (en dollars)				
De base	(0,74) \$	0,02 \$	(0,76) \$	0,10 \$
Dilué	(0,74) \$	0,02 \$	(0,76) \$	0,09 \$
En pourcentage des revenus totaux				
RAII ajusté ⁽²⁾	(1,6) %	6,6 %	3,0 %	6,3 %
RAII	(40,3) %	7,9 %	(3,2) %	6,2 %

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

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

Calcul du RPA dilué

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 770) \$	15 \$	(1 797) \$	232 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	25	(21)	4
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(1 777) \$	40 \$	(1 818) \$	236 \$
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 397 868	2 477 954	2 383 987	2 501 047
RPA dilué (en dollars)	(0,74) \$	0,02 \$	(0,76) \$	0,09 \$

Autres mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
RAIIA ajusté	63 \$	370 \$	896 \$	1 304 \$
Résultat net ajusté	(172) \$	149 \$	(396) \$	438 \$
RPA ajusté	(0,10) \$	0,05 \$	(0,25) \$	0,14 \$

⁽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⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽²⁾	2018	2019 ⁽²⁾	2018
Revenus				
Aviation	2 413 \$	2 142 \$	7 501 \$	7 324 \$
Transport	1 793	2 161	8 269	8 915
Siège social et Autres	(1)	—	(13)	(3)
	4 205 \$	4 303 \$	15 757 \$	16 236 \$
RAII ajusté⁽³⁾				
Aviation	143 \$	184 \$	531 \$	472 \$
Transport	(234)	167	70	750
Siège social et Autres ⁽⁴⁾	25	(65)	(131)	(193)
	(66) \$	286 \$	470 \$	1 029 \$
Éléments spéciaux				
Aviation	49 \$	13 \$	(663) \$	48 \$
Transport	2	(69)	48	(24)
Siège social et Autres	1 579	—	1 583	4
	1 630 \$	(56) \$	968 \$	28 \$
RAII				
Aviation	94 \$	171 \$	1 194 \$	424 \$
Transport	(236)	236	22	774
Siège social et Autres ⁽⁴⁾	(1 554)	(65)	(1 714)	(197)
	(1 696) \$	342 \$	(498) \$	1 001 \$

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽³⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur.

⁽⁴⁾ Comprend la quote-part des gains nets de SCAC de respectivement 57 millions \$ et 37 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 (quote-part des pertes nettes de respectivement 27 millions \$ et 40 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018). La quote-part des gains nets de SCAC au quatrième trimestre de 2019 comprend certaines reprises de provisions dans SCAC d'environ 60 millions \$.

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2019	2018	2019	2018
Dépréciation des placements dans SCAC	1	1 578 \$	— \$	1 578 \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	2	—	—	(516)	—
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series	3	9	—	(210)	—
Charges de restructuration	4	15	23	99	41
Perte sur remboursement de dette à long terme	5	—	—	84	—
Ajustements au titre des avantages de retraite	6	26	28	26	28
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	7	(3)	(28)	(18)	(29)
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	8	1	—	5	4
Achat de rentes de retraite	9	4	—	4	32
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	10	—	7	—	616
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	11	—	—	—	(561)
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail	12	—	(66)	—	(66)
Litige fiscal	13	—	(31)	—	(35)
Changements apporté aux garanties de crédit et de valeur résiduelle	14	—	—	—	(34)
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	15	—	31	—	31
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	16	—	—	—	17
Impôts sur le résultat		(20)	48	217	(23)
		1 610 \$	12 \$	1 269 \$	21 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		1 630 \$	(56) \$	968 \$	28 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	5	—	—	84	—
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	15	—	31	—	31
Revenus de financement – Intérêt lié à un litige fiscal	13	—	(11)	—	(15)
Impôts sur le résultat		(20)	48	217	(23)
		1 610 \$	12 \$	1 269 \$	21 \$

- La Société a effectué un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019 de ses placements dans SCAC, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$. Voir la Note 40 - Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.

2. 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 \$). Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur la transaction.
3. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails sur la transaction.
4. Pour l'exercice 2019, représentent des indemnités de départ de 86 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 7 millions \$ et par la reprise de charges de dépréciation de 8 millions \$ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour l'exercice 2018, représentaient des indemnités de départ de 43 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 10 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.

Après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour l'exercice 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 24 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 87 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions *CRJ*.

5. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
6. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 28 millions \$ au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
7. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 18 millions \$ pour l'exercice 2019 (29 millions \$ pour l'exercice 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
8. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 5 millions \$ pour l'exercice 2019 (4 millions \$ pour l'exercice 2018).
9. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
10. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 616 millions \$

(552 millions \$ après impôt). Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de marchandement de Bombardier; et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.

11. Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
12. La Société a procédé à deux transactions de cession-bail visant des installations dans Transport, conformément à son plan de transformation.
13. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
14. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.
15. Au cours de l'exercice 2018, la Société a vendu des créances sur contrats à long terme de Transport, ce qui a donné lieu à une perte de 31 millions \$ qui a été comptabilisée dans les charges de financement.
16. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 151 millions \$ et 842 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, comparativement à 228 millions \$⁽¹⁾ et 606 millions \$⁽¹⁾ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 77 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (142 millions \$); et
- une perte liée à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport, comptabilisée à titre d'élément spécial en 2018 (31 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (57 millions \$);
- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (14 millions \$);
- une composante de charge d'intérêt par suite d'une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision pour litige fiscal, comptabilisée comme un élément spécial en 2018 (11 millions \$); et
- une charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1^{er} janvier 2019 (8 millions \$).

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

L'augmentation de 236 millions \$ pour l'exercice est surtout attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (234 millions \$);
- une perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, ainsi qu'au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions \$ échéant en 2021 et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (84 millions \$);
- des pertes nettes découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (36 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (50 millions \$); et
- une charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1^{er} janvier 2019 (32 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (202 millions \$); et
- une perte liée à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport, comptabilisée à titre d'élément spécial en 2018 (31 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 6,9 % et (19,9) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,6 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre, le taux de recouvrement d'impôt effectif plus bas découle surtout de :

- l'incidence négative de la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires; et
- l'incidence négative des différences permanentes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, le taux d'imposition effectif plus élevé découle surtout de :

- l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires;
- l'incidence négative de la dépréciation nette des actifs d'impôt différé; et
- l'incidence négative des différences permanentes.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 51,8 % et 19,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé découle surtout de :

- l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé; et
- l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

En partie contrebalancées par :

- l'incidence positive des différences permanentes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, le taux d'imposition effectif plus bas découle surtout de :

- l'incidence positive des différences permanentes; et
- l'incidence positive de la comptabilisation nette des pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires.

En partie contrebalancées par :

- l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 14 millions \$ pour l'exercice⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 135 millions \$. La diminution de 121 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution de 1,1 milliard \$ des placements dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable principalement à la dépréciation du placement de la Société dans SCAC⁽²⁾; et
- une diminution de 688 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation nette de 660 millions \$ des stocks d'Aviation attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires, contrebalancée en partie par une diminution attribuable à la vente du programme d'avions Q Series;
- une augmentation de 518 millions \$ des immobilisations corporelles attribuable essentiellement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*⁽³⁾;
- une augmentation de 329 millions \$ des créances clients et autres débiteurs de Transport et d'Aviation; et
- une augmentation de 169 millions \$ des autres actifs financiers du fait principalement de la variation de la juste valeur des instruments dérivés.

Le total des passifs et des capitaux propres a augmenté de 14 millions \$ au cours de l'exercice⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence des taux de change de 135 millions \$. La diminution de 121 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution de 2,1 milliards \$ des capitaux propres attribuable principalement à la dépréciation du placement de la Société dans SCAC⁽²⁾ et à la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies de 470 millions \$; et
- une diminution de 707 millions \$ des provisions du fait surtout de l'utilisation des provisions dans Transport et Aviation.

En partie contrebalancées par :

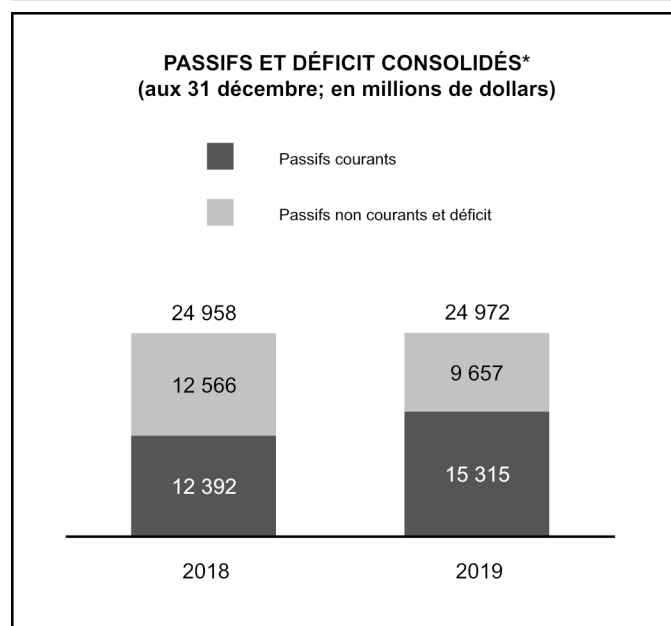
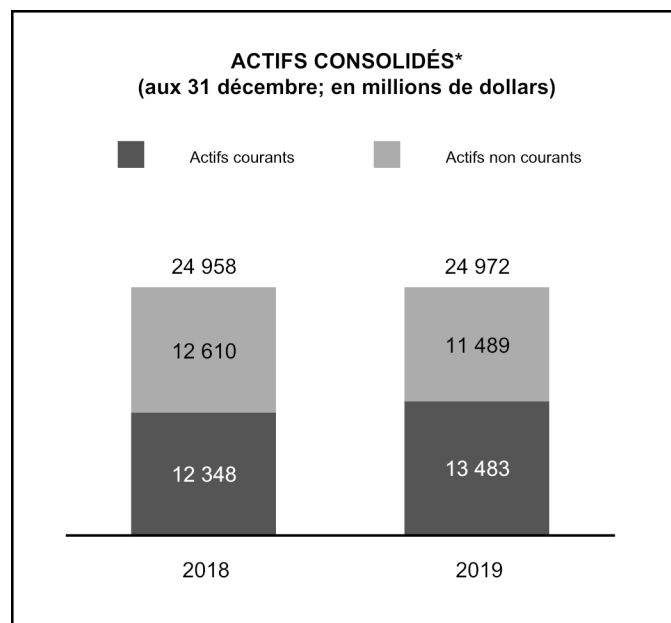
- une augmentation de 1,1 milliard \$ des passifs sur contrat surtout dans Aviation liée principalement aux avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires;
- une augmentation de 495 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies;
- une augmentation de 469 millions \$ des autres passifs attribuable principalement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*⁽³⁾;
- une augmentation de 319 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs liée principalement à Aviation; et
- une augmentation de 241 millions \$ de la dette à long terme⁽⁴⁾.

⁽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 30 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

⁽³⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽⁴⁾ Se reporter à la Note 29 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés pour plus de détails.



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

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽²⁾	2018	2019 ⁽²⁾	2018
Résultat net	(1 719) \$	55 \$	(1 607) \$	318 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	129	84	422	272
Charges de dépréciation du placement dans SCAC	1 578	—	1 578	—
Charges (reprises) de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	(4)	11
Impôts sur le résultat différés	(173)	(1)	113	(74)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(3)	(61)	(10)	(636)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	9	7	(730)	616
Quote-part du bénéfice des coentreprises et des entreprises associées	(81)	(7)	(128)	(66)
Charge (revenu) à base d'actions	(4)	(2)	30	65
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	84	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	—	31	—	31
Dividendes reçus des coentreprises et des entreprises associées	29	23	49	72
Variation nette des soldes hors caisse ⁽³⁾	1 308	1 160	(477)	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 073	1 289	(680)	597
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(121)	(248)	(523)	(415)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	952 \$	1 041 \$	(1 203) \$	182 \$

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme 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 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽³⁾ Se reporter à la Note 35 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

La diminution de 216 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (370 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (148 millions \$) (voir l'explication ci-après).

La diminution de 1277 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour l'exercice est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (789 millions \$); et
- un écart négatif par rapport à l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (465 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2019, les entrées de fonds de 1,3 milliard \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des actifs nets sur contrat de Transport attribuable aux livraisons et aux avances sur les nouvelles commandes et les commandes existantes;
- une diminution des stocks d'Aviation attribuable essentiellement aux livraisons d'avions d'affaires; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créiteurs dans Aviation et Transport.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2018, les entrées de fonds de 1,2 milliard \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des passifs sur contrats d'Aviation en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes, ainsi que du paiement anticipé de redevances de 155 millions \$ par CAE aux termes d'une entente prolongée de fournisseurs de services de formation autorisés;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans Transport et Aviation;
- une diminution des autres actifs financiers de Transport attribuable principalement à la vente de créances sur contrats à long terme pour un produit de 133 millions \$;
- une diminution des actifs sur contrat de Transport par suite des livraisons; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs d'Aviation, contrebalancée en partie par une augmentation dans Transport.

En partie contrebalancées par :

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, les sorties de fonds de 477 millions \$ s'expliquent surtout par :

- une augmentation des stocks d'Aviation attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une utilisation de provisions dans Transport et Aviation;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs dans Transport et Aviation; et
- une diminution des autres passifs principalement dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat dans Aviation liée principalement aux avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans Aviation; et
- une diminution des actifs nets sur contrat dans Transport.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, les sorties de fonds de 12 millions \$ s'expliquaient surtout par :

- une augmentation des stocks d'Aviation attribuable à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des provisions principalement dans Transport;
- une diminution des autres passifs de Transport liée principalement à la baisse des provisions pour contrats et des impôts à payer; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrats d'Aviation et de Transport en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes, ainsi que du paiement anticipé de redevances de 155 millions \$ par CAE aux termes d'une entente prolongée de fournisseurs de services de formation autorisés;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans Aviation et Transport; et
- une diminution des autres actifs financiers de Transport attribuable principalement à la vente de créances sur contrats à long terme pour un produit de 133 millions \$.

Produits nets des immobilisations corporelles et incorporelles

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(135) \$	(334) \$	(552) \$	(1 164) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	14	86	29	749
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(121) \$	(248) \$	(523) \$	(415) \$

La diminution de 127 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques et la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la MES du programme d'avion *Global 7500*.

En partie contrebalancée par :

- la diminution du produit tiré de la cession d'immobilisations corporelles par suite de deux transactions de cession-bail totalisant 77 millions \$ au quatrième trimestre de 2018 visant deux installations de Transport.

L'augmentation de 108 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la diminution du produit tiré de la cession d'immobilisations corporelles en raison de la vente de la propriété Downsview pour une contrepartie d'environ 600 millions \$ et de deux transactions de cession-bail totalisant 77 millions \$ en 2018 visant deux installations de Transport.

En partie contrebalancée par :

- la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques et la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la MES du programme d'avion *Global 7500*.

Sources de financement disponibles à court terme

Nous surveillons continuellement notre niveau des liquidités, y compris les sources de financement disponibles à court terme et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, pour répondre aux besoins prévus, y compris soutenir les initiatives de développement de produits et assurer la souplesse financière. Pour évaluer nos besoins de liquidités, nous tenons compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de la dette à long terme, du financement des programmes de développement de produits, de l'importance des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la disponibilité du fonds de roulement attribuable aux initiatives de financement, de la conjoncture économique et de l'accès aux marchés financiers. Nous utilisons des analyses de scénarios pour soumettre nos prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽¹⁾	2018	2019 ⁽¹⁾	2018
Solde au début de la période/de l'exercice	2 255 \$	2 318 \$	3 187 \$	3 057 \$ ⁽³⁾
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 073	1 289	(680)	597
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(121)	(248)	(523)	(415)
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCAC du périmètre de consolidation	—	—	—	(151)
Sorties de fonds liées à une cession d'activités	—	(11)	—	(36)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	—	(140)	(350)	(225)
Injection de capitaux dans SCAC	(52)	—	(64)	—
Produit net de la cession d'activités	—	—	826	—
Vente de placements dans des titres	—	133	—	133
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	—	1 956	—
Remboursement de dette à long terme	—	(4)	(1 762)	(15)
Variation nette des emprunts à court terme	(533)	—	—	—
Paiement d'obligations locatives ⁽²⁾	(31)	—	(112)	—
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UAR	—	—	—	(97)
Dividendes versés – actions privilégiées	(5)	(5)	(20)	(20)
Émission d'actions classe B	—	2	—	506
Émission de participations ne donnant pas le contrôle	—	—	49	—
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	(22)	(4)	(93)
Incidence des taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	47	(24)	130	13
Autre	(4)	(101)	(4)	(67)
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 629 \$	3 187 \$	2 629 \$	3 187 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽⁴⁾	51	—	51	—
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 578 \$	3 187 \$	2 578 \$	3 187 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽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 quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 ont totalisé respectivement 41 millions \$ et 168 millions \$.

⁽³⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017.

⁽⁴⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 30 - Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur les transactions ainsi que sur les traitements comptables.

Sources de financement disponibles à court terme

	31 décembre 2019	Aux 31 décembre 2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 629 \$	3 187 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles ⁽²⁾	1 296	1 186
Sources de financement disponibles à court terme	3 925 \$	4 373 \$

⁽¹⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur les transactions ainsi que sur les traitements comptables.

⁽²⁾ Comprennent le montant inutilisé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 1154 millions € de Transport au 31 décembre 2019; comprenaient les montants inutilisés des facilités de crédit renouvelables non garanties de 689 millions € de Transport et de 397 millions \$ de la Société au 31 décembre 2018.

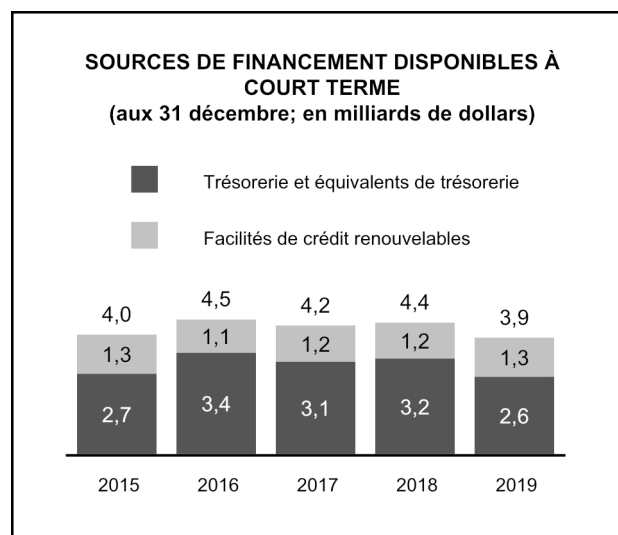
Nos sources de financement disponibles à court terme comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les montants disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie. La facilité est disponible comme source de financement pour les besoins généraux de Transport. Selon 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.

Au troisième trimestre de 2019, la Société a annulé volontairement la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$, qui était disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, pour gérer plus efficacement la facilité de crédit à court terme de la Société compte tenu de sa situation de trésorerie solide.

La Société dispose d'une facilité de crédit renouvelable non garantie atteignant 1154 millions € (1296 millions \$) comme source de financement pour Transport. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2019.

Facilités de crédit à court terme non confirmées

La Société dispose d'une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (84 millions \$) comme source de financement pour Transport. Cette facilité n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2019.



Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit ne sont disponibles qu'aux fins de l'émission de lettres de crédit. Comme ces facilités constituent des engagements non capitalisés de la part de banques, la Société les obtient généralement à un meilleur coût que la facilité de crédit qui est utilisée à des fins d'emprunt. Les lettres de crédit sont généralement émises à l'appui des obligations d'exécution et des avances reçues des clients.

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2019				
Facilité de Transport	5 052 \$ ⁽¹⁾	4 846 \$	206 \$	2023 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 052 \$	4 846 \$	206 \$	
31 décembre 2018				
Facilité de Transport	4 511 \$ ⁽¹⁾	4 024 \$	487 \$	2022
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	

⁽¹⁾ Équivaut à un montant de 4498 millions € au 31 décembre 2019 (3940 millions € au 31 décembre 2018).

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

Au quatrième trimestre de 2019, la Société a annulé volontairement la facilité de lettres de crédit de 361 millions \$, qui était disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport. Les lettres de crédit émises aux termes de cette facilité ont été remplacées par diverses ententes bilatérales.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit de 4395 millions \$ étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2019 (3874 millions \$ au 31 décembre 2018).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,8 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2019 (3,7 milliards \$ au 31 décembre 2018).

Voir la Note 36 – Facilités de crédit des états financiers consolidés pour de plus amples renseignements.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie 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 décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. De plus, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (843 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 conditions ont toutes été respectées chaque trimestre ainsi qu'aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

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

Notre secteur Aviation a besoin de capitaux pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître sa compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance. Nous tirons avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement.

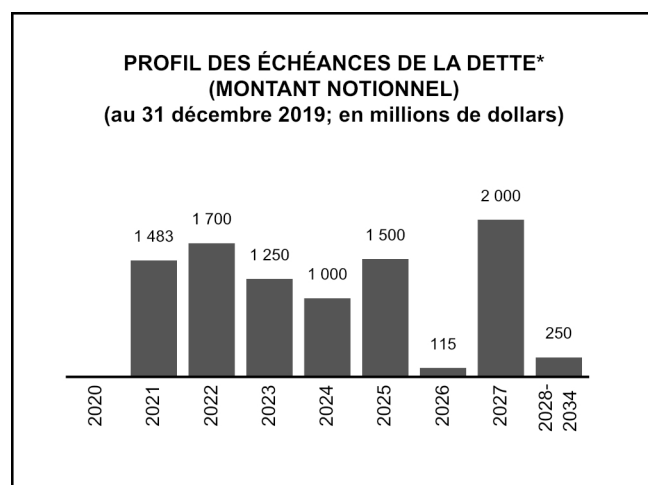
Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus,⁽¹⁾ les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Nous avons un plan de financement visant à nous doter d'un profil financier souple et robuste par lequel nous pouvons tirer parti d'un accès aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des nouveaux capitaux d'emprunt à long terme.

En mars 2019, la Société a émis des billets de premier rang non garantis de 2 milliards \$, à une valeur nominale de 99,246 %, portant intérêt au taux de 7,875 % et échéant le 15 avril 2027. La Société a affecté le produit net au rachat de tous ses billets de premier rang en circulation à 7,75 % échéant en 2020 de 850 millions \$, pour une contrepartie totale de 890 millions \$ au 30 septembre 2019. De plus, la Société a racheté un montant en capital global de 366 millions € (414 millions \$) de ses billets à 6,13 % échéant en 2021 de 780 millions €, représentant une contrepartie de rachat globale totale de 401 millions € (450 millions \$), et un montant en capital global de 382 millions \$ des billets à 8,75 % échéant en 2021 de 1400 millions \$, pour une contrepartie de rachat globale de 422 millions \$, plus les frais connexes. Le solde du produit net a été utilisé pour les besoins généraux de la Société.

Nous évaluons continuellement les possibilités de renforcer notre structure du capital en améliorant les ratios du levier financier, en refinançant les dettes lorsqu'elles arrivent à échéance et en réduisant le coût global des fonds en diversifiant les sources de liquidités. Bombardier peut choisir de racheter l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. L'instrument de la Caisse est assorti d'un seuil minimum de rendement de 15 % en vertu d'un rachat éventuel par Bombardier. Compte tenu du coût de cet instrument, nous pourrions racheter en temps opportun l'instrument de la Caisse tout en préservant un bilan avec une bonne capitalisation. Rien ne garantit la réalisation ou le calendrier du rachat de BT Holdco, ni la forme qu'il prendra.

⁽¹⁾ 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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 4,6 ans au 31 décembre 2019. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021. La dette à long terme de 1483 millions \$ échéant en 2021 comprend un montant de 414 millions € (465 millions \$) échéant en mai 2021 et un montant de 1008 millions \$ échéant en décembre 2021. Se reporter à la Note 29 – Dette à long terme des états financiers consolidés pour plus de détails.



* Exclut d'autres dettes à long terme d'un montant de 26 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la Note 29 – Dette à long terme des états financiers consolidés pour plus de détails.

Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	31 décembre 2019				
	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme ⁽¹⁾	9 324 \$	8 \$	3 183 \$	2 250 \$	3 883 \$
Paiements d'intérêt	3 297	668	1 187	785	657
Obligations d'achat ⁽²⁾⁽³⁾	13 134	8 589	4 496	43	6
Fournisseurs et autres créiteurs	4 682	4 682	—	—	—
Autres passifs financiers	2 140	444	347	367	982
Passifs financiers dérivés	205	202	3	—	—
	32 782 \$	14 593 \$	9 216 \$	3 445 \$	5 528 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement.

⁽²⁾ Les obligations d'achat découlent d'ententes contractuelles exécutoires pour l'achat de biens ou de services dans le cours normal des activités qui précisent toutes les modalités importantes, y compris les quantités fixes ou minimums devant être achetées; les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé; et le moment approprié de l'opération. Ces ententes sont généralement résiliables moyennant une pénalité importante. Ces obligations d'achat sont généralement appariées aux revenus dans le cours normal des affaires.

⁽³⁾ Les obligations d'achat comprennent des obligations d'environ 400 millions \$ relatives aux activités liées aux aérostructures qui sont présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente.

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite du présent rapport de gestion pour plus de détails sur les régimes d'avantages de retraite. Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

La Société loue des bâtiments et du matériel. L'analyse des obligations locatives selon leur échéance se présente comme suit :

	Au 31 décembre 2019
Moins de 1 an	129 \$
Entre 1 an et 5 ans	148
Plus de 5 ans	243
	520 \$

Nous croyons que nos sources de financement disponibles à court terme de 3,9 milliards \$ devraient nous procurer des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme. À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus 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

Nous évaluons et gérons la solvabilité en utilisant les indicateurs globaux définis à la rubrique Structure du capital. Nous surveillons continuellement notre structure du capital pour nous assurer que nous avons des liquidités suffisantes pour financer nos programmes de développement de produits. Notre objectif est d'améliorer nos indicateurs globaux et nos cotes de crédit. Nous visons également à améliorer nos indicateurs d'endettement en désendettant le bilan par des remboursements de dette à long terme stratégiques, dans le cadre de notre gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.

Cotes de crédit

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

À long terme, nous visons à améliorer nos cotes de crédit au fur et à mesure que nous progressons vers l'atteinte de nos objectifs de rentabilité et de flux de trésorerie, conformément à nos priorités stratégiques. Se reporter à la rubrique Priorités stratégiques dans la section Sommaire du rapport de gestion pour plus de détails.

STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société, pour évaluer la solvabilité de la Société. Ces indicateurs globaux sont gérés et surveillés afin d'établir un profil d'entreprise de première qualité.

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAIL ajusté et le RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, nous avons revu la définition et la désignation des intérêts ajustés, de la dette ajustée, du RAIL ajusté et du RAIIA ajusté, qui sont tous utilisés dans nos indicateurs globaux. 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.

Nos objectifs à l'égard des indicateurs globaux se présentent comme suit :

- ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté inférieur à 2,5.

Ratio de couverture des intérêts

	Exercice clos le 31 décembre
	2019
RAIL ajusté ⁽¹⁾	470 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	732 \$
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	0,6

⁽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. Le RAIL pour l'exercice 2019 s'est fixé à (498) millions \$.

⁽²⁾ Représente les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés.

Ratio du levier financier

	Au et pour l'exercice clos le 31 décembre
	2019
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 744 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	896 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	10,9

⁽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. La dette à long terme au 31 décembre 2019 s'est fixée à 9333 millions \$; le RAIL pour l'exercice 2019 s'est fixé à (498) millions \$.

Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux calculs exigés en vertu des clauses restrictives bancaires. Ils représentent les indicateurs clés de nos activités et, à ce titre, servent à analyser notre structure du capital. Aux fins de conformité, nous surveillons régulièrement nos clauses restrictives bancaires afin de nous assurer qu'elles sont toutes respectées.

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,3 milliards \$ au 31 décembre 2019 (2,2 milliards \$ au 31 décembre 2018). 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. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

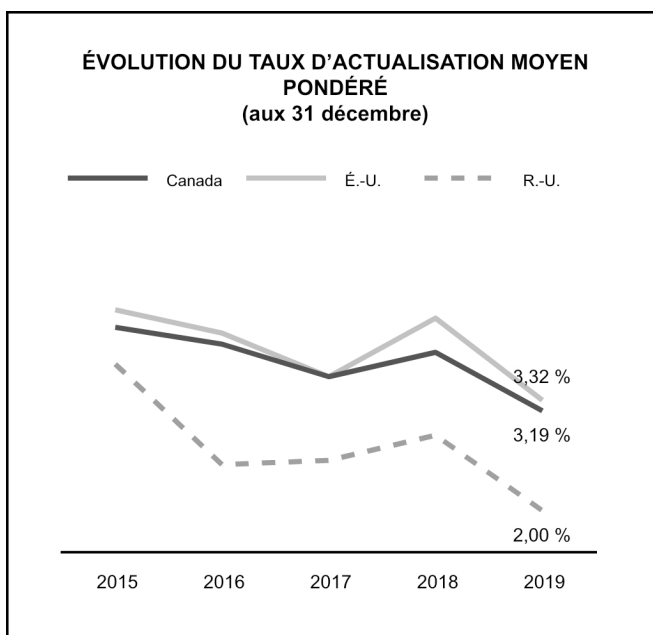
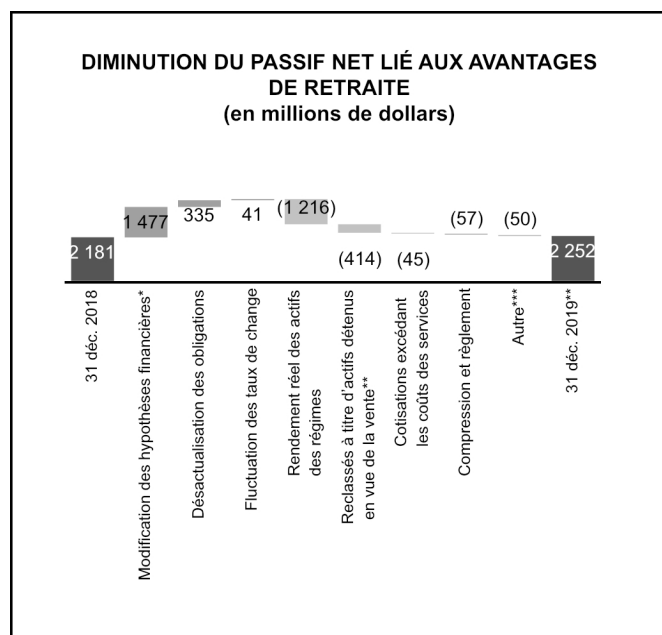
AVANTAGES DE RETRAITE

Bombardier offre plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations.

Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (il n'est plus possible de participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., tous les régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours de ces dernières années.



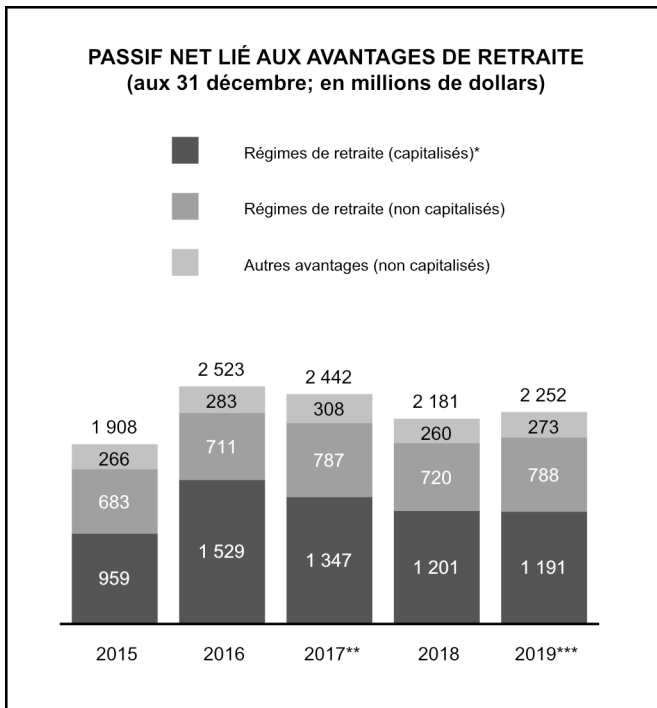
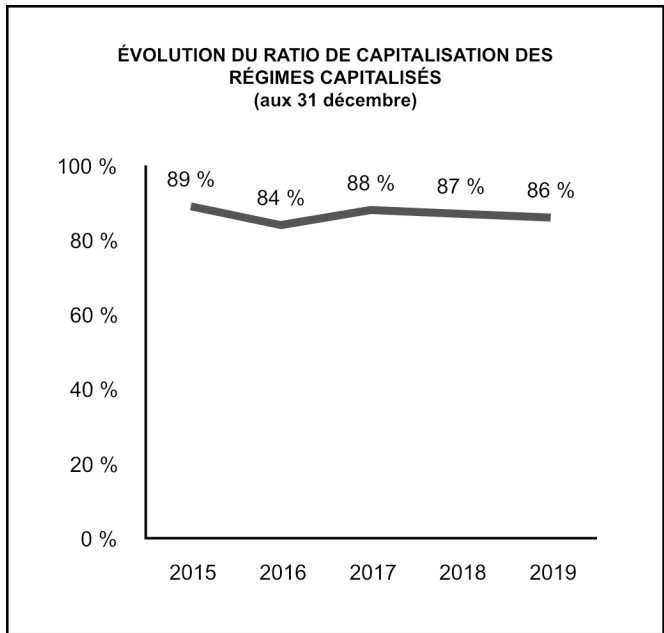
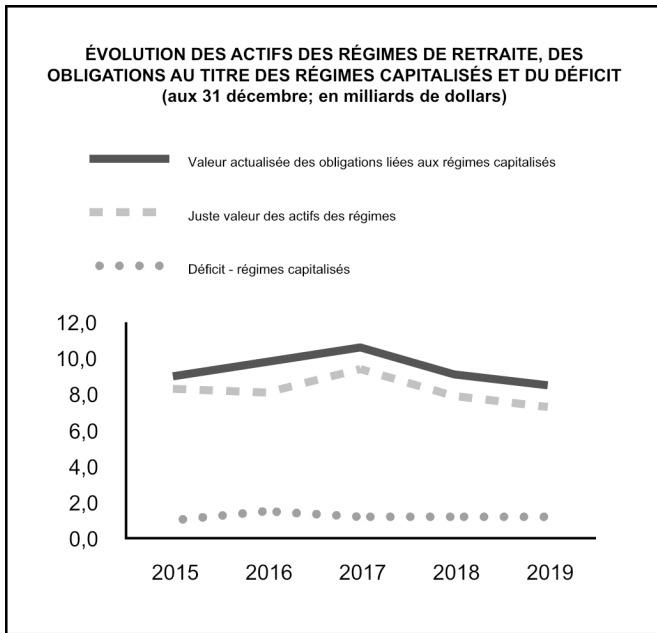
* Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.

** Le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 414 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.

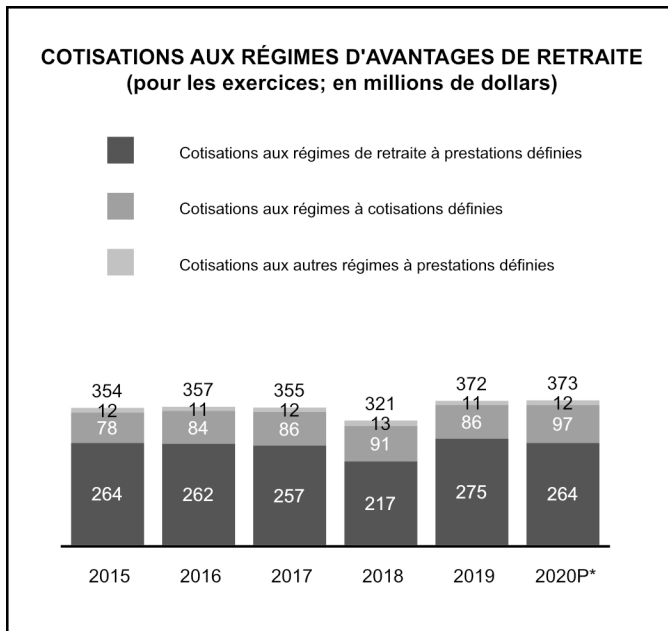
*** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles, les changements dans les écarts entre résultats et l'incidence du plafonnement de la valeur de l'actif.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en

Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. En 2019, le rendement réel des actifs des régimes de 1216 millions \$ était supérieur au rendement prévu, de sorte qu'un gain actuariel de 954 millions \$ a été comptabilisé.



* Comprend le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif, le cas échéant.
 ** Le solde comprend le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.
 *** Le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 414 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.



P : Prévission

* Comprend les cotisations totales estimées pour les activités liées aux aérostructures d'environ 48 millions \$ pour 2020.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies se sont établies à 286 millions \$ en 2019, par rapport à 230 millions \$ pour l'exercice précédent. Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 276 millions \$ pour 2020, y compris les cotisations totales estimées pour les activités liées aux aérostructures d'environ 47 millions \$ pour 2020. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs des régimes.

En 2019, les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 86 millions \$. Ces cotisations sont estimées à 97 millions \$ pour 2020.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

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

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

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

Au 31 décembre 2019, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 54 %, 60 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 31 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 8 % et 9 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes gagneront en maturité.

En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Par conséquent, en 2018, des rentes ont été rachetées pour des participants à sept régimes de retraite enregistrés en Ontario, au R.-U. et aux É.-U. De plus, en 2019, des rentes ont été rachetées pour des participants aux trois régimes de retraite de Bombardier Aviation enregistrés en Ontario. Dans l'ensemble, en 2018 et en 2019, des rentes ont été rachetées pour 4690 participants, les primes versées aux sociétés d'assurance par les caisses de retraite totalisant environ 676 millions \$. Le rachat de rentes à verser aux participants à d'autres régimes de retraite sera évalué au cours des prochains exercices lorsque les régimes seront pleinement capitalisés sur une base de rachat de rentes.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille régulièrement les déclencheurs d'atténuation des risques pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat d'engagements de rentes par des sociétés d'assurance permet de transférer à ces dernières l'ensemble des risques susmentionnés associés aux engagements de rentes rachetées.

Coût des avantages de retraite

			2019			2018
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	265 \$	(8) \$	257 \$	357 \$	16 \$	373 \$
Régimes à cotisations définies	86	—	86	91	—	91
Total des coûts au titre des avantages de retraite	351 \$	(8) \$	343 \$	448 \$	16 \$	464 \$
Se rapportant aux						
Régimes à prestations définies capitalisés	231 \$	s. o.	231 \$	321 \$	s. o.	321 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	34 \$	(8) \$	26 \$	36 \$	16 \$	52 \$
Régimes à cotisations définies	86 \$	s. o.	86 \$	91 \$	s. o.	91 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAIL ou coûts capitalisés	288 \$	(18) \$	270 \$	393 \$	6 \$	399 \$
Charge de financement	63 \$	10 \$	73 \$	55 \$	10 \$	65 \$

s. o. : sans objet

Le coût des avantages de retraite liés aux régimes à prestations définies⁽¹⁾ pour l'exercice 2020 est estimé à 331 millions \$, dont un montant de 263 millions \$ a trait à la charge RAIL et aux coûts capitalisés et un montant de 68 millions \$ est lié aux charges nettes de financement.

⁽¹⁾ Y compris les régimes pour les activités liées aux aérostructures.

Analyse de sensibilité

Le passif net au titre des avantages de retraite dépend grandement des hypothèses relatives aux taux d'actualisation, aux taux d'inflation prévus, aux taux de croissance prévus des salaires, à l'espérance de vie et au rendement réel des actifs des régimes. Les taux d'actualisation représentent le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de la période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, les taux d'actualisation varient selon la conjoncture du marché.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles moyennes pondérées qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2020 (Prévisionnel)	⁽¹⁾ Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2019
Taux d'actualisation	(24) \$	(514) \$
Taux d'inflation	4 \$	126 \$
Taux de croissance des salaires	6 \$	83 \$

⁽¹⁾ Y compris les régimes pour les activités liées aux aérostructures.

Une augmentation d'un an de l'espérance de vie de tous les participants aux régimes à prestations définies aurait l'incidence suivante dans les régimes de ces principaux pays :

Augmentation	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2020 (Prévisionnel)	(1)	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2019
Canada	7 \$		114 \$
R.-U.	5 \$		143 \$
É.-U.	2 \$		35 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 24 – Avantages de retraite des états financiers consolidés.

(1) Y compris les régimes pour les activités liées aux aérostructures.

GESTION DES RISQUES

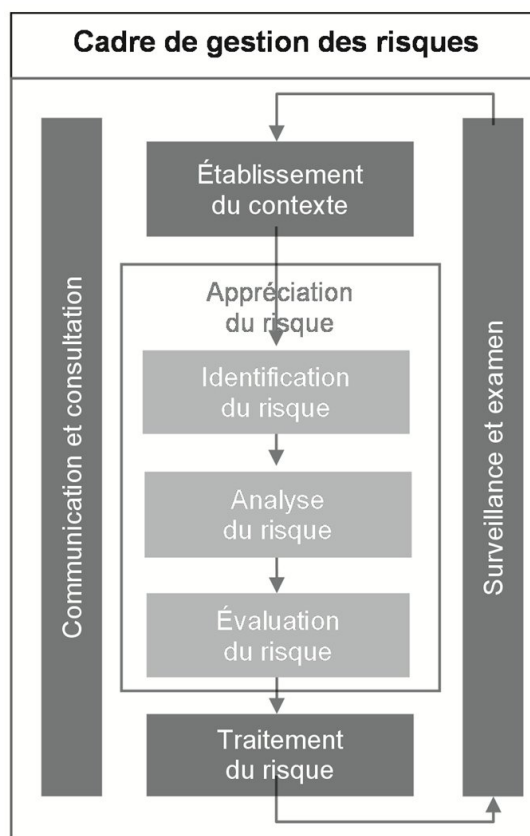
La gestion active des risques a été l'une de nos priorités pendant nombre d'années et constitue une composante importante de notre cadre de la stratégie d'entreprise. Pour réaliser nos objectifs de gestion des risques, nous avons intégré des activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles de la direction. Ces activités font donc partie intégrante de la structure globale de gouvernance, de planification, de prise de décisions, de responsabilité et de la structure globale organisationnelle.

Pour chaque risque ou catégorie de risques, le processus de gestion des risques comporte des activités qui sont exécutées en un cycle continu. L'appréciation du risque, y compris l'identification, l'analyse et l'évaluation du risque, assure que chaque risque est analysé pour identifier les conséquences et la probabilité du risque et la suffisance des contrôles existants. Chaque secteur isolable est responsable de la mise en place des structures, des processus et des outils appropriés pour permettre l'identification adéquate des risques. Une fois les risques identifiés, analysés et évalués, l'atténuation des risques permet de déterminer les mesures que la direction doit prendre. Chaque secteur isolable a mis en œuvre des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de la gouvernance ainsi que des activités visant à atteindre les objectifs de notre Politique corporative de gestion du risque.

De plus, chaque année, l'équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (SAEER) évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés.

Le conseil d'administration⁽¹⁾ est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration s'acquiesce de cette responsabilité par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué d'administrateurs indépendants, qui examine les risques d'entreprise importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques. Pour compléter la revue annuelle du SAEER, chaque secteur isolable met en œuvre, en collaboration avec le SAEER, un processus d'examen annuel.

Le développement de produits constitue un axe principal d'intérêt, car s'y trouvent nos occasions les plus prometteuses de créer de la valeur, mais aussi nos risques les plus importants. Reconnaisant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape rigoureux en matière de développement de produits, conçu pour nous assurer de l'identification précoce et de l'atténuation efficace des risques éventuels. Au cœur de ce processus se trouve le Système d'ingénierie de Bombardier, qui est appliqué par tous les programmes tout au long du cycle de développement de produits.



Source : Norme 3100:2009 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)

⁽¹⁾ Pour plus d'informations sur les membres du conseil d'administration et les comités du conseil d'administration, se reporter à la section Renseignements à l'intention des investisseurs.

Ce processus est régulièrement perfectionné pour y intégrer les leçons tirées de nos propres programmes et de l'industrie. Des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Des examens de passage sont effectués à chaque étape par des membres de divers paliers de gestion et des experts réputés en vue de démontrer la faisabilité technique, l'acceptation par les clients et le rendement financier.

Nous appliquons sans cesse ce que nous apprenons d'un programme sur les autres, en partageant les idées et en apprenant dans nos différents comités fonctionnels et grâce à des évaluations régulières entre pairs, en rassemblant l'expertise de toutes les plateformes pour favoriser l'harmonisation et les approches communes, établir les meilleures pratiques et tirer parti des connaissances et de l'expérience de notre personnel. Cette évaluation confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la préparation à l'entrée en fabrication et en service des nouvelles technologies et la solidité globale de l'analyse de rentabilité.

Nous avons aussi conçu des contrôles et des procédures de communication de l'information pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société est communiquée de manière appropriée et que l'information devant être présentée dans les documents de dépôt public est enregistrée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières. Se reporter à la rubrique Contrôles et procédures de la section Autres pour plus de détails.

Principales expositions aux risques de financement et de marché et stratégies connexes d'atténuation des risques

Nos activités sont exposées à divers risques de financement et risques de marché. Nos principales expositions à ces risques ainsi que les stratégies mises en place pour atténuer ces risques sont décrites ci-après. Les risques de marché liés aux régimes de retraite sont analysés à la rubrique Avantages de retraite.

Exposition au risque de change

Nos principales expositions au risque de change sont gérées conformément à la politique de gestion du risque de change, dans le but d'atténuer l'incidence des fluctuations des taux de change. Cette politique exige que la direction de chaque secteur isolable identifie toute exposition au risque de change réelle ou possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée à la fonction de trésorerie centralisée du siège social, qui est chargée d'exécuter les opérations de couverture conformément aux exigences de la politique. De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs libellés dans la même monnaie.

Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
AVIATION	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75 % pour les 15 mois suivants et d'au plus 50 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
TRANSPORT	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des dollars canadiens, des euros, des dollars américains, des francs suisses, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.
SIÈGE SOCIAL	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les flux de trésorerie, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décaissements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, c.-à-d. l'euro et le dollar canadien.	Couverture de 100 % des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en devises.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Risque lié au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100 % des risques identifiés ayant une incidence sur le résultat net de la Société.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures des placements nets de la Société dans des établissements à l'étranger qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

⁽¹⁾ Des écarts à la politique sont permis sous réserve d'autorisation préalable et de limites maximales de risque préétablies.

Aviation

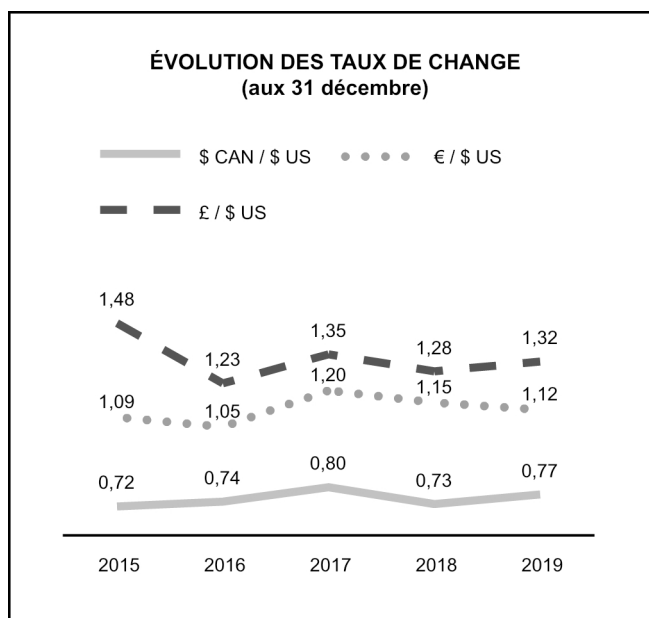
Au 31 décembre 2019, la partie couverte des coûts importants d'Aviation libellés en devises pour les exercices se terminant les 31 décembre 2020 et 2021 était comme suit :

Pour les exercices	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2020	2021	2020	2021
Coûts prévus libellés en devises	2 384 \$	2 364 \$	258 £	248 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en devises	79 %	33 %	82 %	12 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,7716	0,7575	1,3252	1,2464

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Aviation pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020 d'environ 24 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 5 millions \$ compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus d'Aviation pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de moins de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



Transport et siège social

L'exposition de Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes ne dépassant pas la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Par conséquent, les résultats opérationnels de Transport ne sont pas exposés de façon importante aux gains et pertes sur les opérations en devises, mais demeurent exposés aux risques liés à la conversion et, de façon temporaire, aux flux de trésorerie. Cependant, sur une base cumulative, les sorties ou les entrées de fonds au moment de la reconduction de ces couvertures sont contrebalancées par les entrées ou les sorties de fonds en sens inverse lorsque le risque lié aux flux de trésorerie se concrétise.

Les risques liés aux flux de trésorerie identifiés à notre siège social ne sont pas importants et découlent principalement des charges libellées en dollars canadiens. L'exposition aux risques liés au bilan du siège social découle principalement des placements dans des établissements étrangers et de la dette à long terme. Malgré nos stratégies d'atténuation des risques, l'incidence des fluctuations des taux de change sur les capitaux propres peut être considérable, étant donné l'importance de nos placements dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro.

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étranger sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2019 aurait eu une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 25 millions \$.

Exposition au risque de crédit

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé de nos activités de gestion du risque. Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente.

Gestion du risque de crédit

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
SIÈGE SOCIAL	Dans le cadre des activités normales de trésorerie, nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et de nos instruments de placement.	Le risque de crédit découlant des activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à la politique de gestion du risque de change et à la politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum l'exposition au risque de crédit découlant des activités de trésorerie en assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de premier ordre, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds.
LES DEUX SECTEURS ISOLABLES	Nous sommes exposés au risque de crédit lié aux créances clients découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt qui ont principalement trait aux prêts, aux créances liées à des contrats de location et aux placements dans des structures de financement accordés à la clientèle relativement à la vente d'avions commerciaux.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt sont gérés et contrôlés par chaque secteur isolable, conformément à la politique du siège social. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre propre expérience auprès de nos clients. Le risque de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.
AVIATION	Dans le cadre de la vente de certains produits, principalement des avions commerciaux, nous avons fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales.	<p>Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents.</p> <p>Le risque relatif aux garanties de crédit est en partie atténué par l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque auquel nous sommes exposés en vertu de ces garanties. De plus, des passifs incitatifs à la location seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients.</p>

Exposition au risque de liquidité

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de la situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique, des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la disponibilité du fonds de roulement attribuable aux initiatives de financement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Nous participons en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (pour plus de renseignements, se reporter à la Note 38 – Gestion du risque financier des états financiers consolidés). Nous surveillons constamment les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate.

Exposition au risque de taux d'intérêt

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt, surtout en raison des actifs et des passifs indexés sur des taux variables, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. La fonction de trésorerie centralisée du siège social gère ces risques dans le cadre de la politique de gestion globale des risques.

Nous sommes également exposés à des gains et à des pertes sur certains actifs et passifs, en raison des variations de taux d'intérêt, principalement sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et sur les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle. Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et les instruments financiers dérivés.

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 107 millions \$ sur le RAII pour l'exercice 2019.

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 ⁽¹⁾	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 les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
Dette ajustée	Dette à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme et les obligations locatives.

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} janvier 2019, le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont remplacés respectivement par le RAII ajusté et le RAIIA ajusté. La définition de ces deux indicateurs demeure inchangée.

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.

Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et le « RAIIA avant éléments spéciaux » comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique générale du marché dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII selon les IFRS.

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.

Dette ajustée

Nous analysons notre structure du capital en fonction d'indicateurs globaux qui reposent sur la dette ajustée, le RAII ajusté, le RAIIA ajusté et les intérêts ajustés⁽¹⁾. Se reporter à la rubrique Structure du capital pour plus de détails.

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

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

⁽¹⁾ Représentent les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés.

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAI

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
RAII	(1 696) \$	342 \$	(498) \$	1 001 \$
Amortissement	129	84	422	272
Charges (reprises) de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	—	—	(4)	11
Éléments spéciaux compte non tenu des charges (reprises) de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	1 630	(56)	976	20
RAIIA ajusté	63 \$	370 \$	896 \$	1 304 \$

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2019 (par action)		2018 (par action)	
Résultat net	(1 719) \$		55 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	1 630	0,68 \$	(56)	(0,02) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽¹⁾	—	—	31	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	22	0,01	15	0,00
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	(84)	(0,04)	67	0,02
Tranche d'intérêts des gains liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(11)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(21)	(0,01)	48	0,02
Résultat net ajusté	(172)		149	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(51)		(40)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		25	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(230) \$		134 \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)		2 397 868		2 477 954
RPA ajusté		(0,10) \$		0,05 \$

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2019	2018
RPA dilué	(0,74) \$	0,02 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,64	0,03
RPA ajusté	(0,10) \$	0,05 \$

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

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

	Exercices clos les 31 décembre			
		2019	2018	
	(1 607) \$	(par action)	(par action)	
Résultat net			318 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	968	0,41 \$	28	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	84	0,03	—	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽¹⁾	—	—	31	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	73	0,03	65	0,03
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et perte nette (gain net) sur certains instruments financiers	(130)	(0,05)	36	0,01
Tranche d'intérêts des gains liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(15)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	216	0,09	(25)	(0,01)
Résultat net ajusté	(396)		438	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(190)		(86)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(21)		4	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(607) \$		356 \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)		2 383 987		2 501 047
RPA ajusté		(0,25) \$		0,14 \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018
RPA dilué	(0,76) \$	0,09 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	0,51	0,05
RPA ajusté	(0,25) \$	0,14 \$

Rapprochement de la dette ajustée et de la dette à long terme

	Au 31 décembre 2019
Dette à long terme	9 333 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(76)
Dette à long terme, montant net	9 257
Obligations locatives	487
Dette ajustée	9 744 \$

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

AVIATION

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	FAITS SAILLANTS	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE
55	56	58	60	64	68	75

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume nos mesures clés et indicateurs connexes de rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, RAI ajusté⁽¹⁾ et marge RAI ajustée⁽¹⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et de l'expertise technique pour répondre aux demandes des clients dans les meilleurs délais, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions. • Retour en service à temps et savoir-faire de grande qualité dans les installations de maintenance appartenant à Bombardier, comme mesure d'efficacité.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

FAITS SAILLANTS

Axés sur la croissance des activités liées aux avions d'affaires grâce à de nouveaux programmes et à l'expansion du réseau

RÉSULTATS ⁽¹⁾			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽²⁾	2018	Écart
Revenus	7 501 \$	7 324 \$	2 %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	142	137	5
Avions commerciaux ⁽³⁾	33	35	(2)
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾	812 \$	643 \$	26 %
Marge RIIIA ajustée ⁽⁴⁾	10,8 %	8,8 %	200 pdb
RAII ajusté ⁽⁴⁾	531 \$	472 \$	13 %
Marge RAII ajustée ⁽⁴⁾	7,1 %	6,4 %	70 pdb
RAII	1 194 \$	424 \$	182 %
Marge RAII	15,9 %	5,8 %	1010 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	373 \$	303 \$ ⁽⁵⁾	23 %
Aux 31 décembre	2019	2018	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	14,4 \$	14,3 \$	1 %
Autres aviation ⁽⁶⁾	1,9 \$	4,3 \$	(56) %

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽³⁾ Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs des services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Par conséquent, les sept avions Q Series livrés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019 l'ont été au cours des cinq premiers mois; les livraisons de l'exercice clos le 31 décembre 2018 comprenaient 15 avions Q Series.

⁽⁴⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁵⁾ Y compris le produit tiré de la vente de la propriété Downsview pour une contrepartie d'environ 600 millions \$ en 2018.

⁽⁶⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019 et 45 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2018. 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.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

L'année 2019 a été un exercice charnière pour le secteur Aviation, en commençant par le regroupement des trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier en un seul secteur, Bombardier Aviation.

Performance financière plus robuste et redéfinition du portefeuille du secteur Aviation

- Les revenus du secteur Aviation ont totalisé 7,5 milliards \$ pour 2019, reflétant une croissance de 8,5 % par rapport à ceux tirés des activités relatives aux avions d'affaires et une croissance interne à deux chiffres de ceux tirés des services après-vente.
- Le secteur a réalisé 175 livraisons d'avions au cours de l'exercice, constituées de 54 avions *Global*, 76 avions *Challenger* et 12 avions *Learjet*, ainsi que 33 avions commerciaux.
 - Le niveau d'activité a été élevé au cours du quatrième trimestre, atteignant 52 livraisons d'avions d'affaires en raison d'une accélération des livraisons d'avions *Global 7500*.

- La marge RAlIA ajustée⁽¹⁾ s'est établie à 10,8 % pour l'exercice, en hausse de 200 pdb stimulée par le fait que la Société s'est départie des programmes d'avions Q400 et C Series. Cette rentabilité a tout de même été diluée en 2019 par les activités liées aux avions CRJ dont les revenus se sont élevés à 1,2 milliard \$ pour l'exercice.
- La marge RAlI ajustée⁽¹⁾ de 7,1 % a augmenté de 70 pdb sur douze mois, reflétant l'accélération de la cadence de production des premières unités et la hausse de l'amortissement associées aux livraisons d'avions *Global 7500* ainsi que la dilution attribuable aux activités liées aux avions commerciaux.
- Le carnet de commandes d'avions d'affaires a légèrement augmenté pour un deuxième exercice d'affilée atteignant 14,4 milliards \$ à la fin de l'exercice, tandis que le carnet de commandes d'avions CRJ a diminué, la production touchant à sa fin.

Accent mis sur les avions d'affaires tout en s'occupant des programmes moins performants

- En février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. Cette transaction a permis à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme.
- En mars 2019, nous avons conclu la vente à CAE Inc. des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour un produit net de 532 millions \$.
- En mai 2019, nous avons conclu la vente annoncée précédemment 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, pour un produit net de 285 millions \$.
- En juin 2019, la Société a conclu une entente définitive avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) visant la vente de son programme de biréacteurs régionaux, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions \$ à verser à la Société à la clôture. De plus, MHI assumera des passifs s'élevant approximativement à 200 millions \$ liés à des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à des mesures incitatives à la location. À l'heure actuelle, la clôture de la transaction est prévue d'ici le milieu de 2020, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation et des conditions de clôture habituelles.⁽²⁾
- En 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 de Dallas, aux É.-U., pour une contrepartie en espèces de 500 millions \$ et la prise en charge de passifs s'élevant approximativement à 700 millions \$, y compris des avances gouvernementales remboursables et des passifs de retraite. La clôture de la transaction est prévue d'ici le milieu de 2020, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation et des conditions de clôture habituelles.⁽²⁾

Position de croissance grâce à la certification et à l'accélération des nouveaux programmes et de l'expansion du réseau de services

- L'avion *Global 7500*, avion emblématique de sa catégorie, a atteint la pleine cadence de production. Avec l'augmentation des livraisons, l'avion *Global 7500* devrait contribuer grandement à la croissance des revenus en 2020. Au fur et à mesure que l'avion progressera sur la courbe d'apprentissage, il contribuera également à l'augmentation des marges.⁽²⁾
- Certification des nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500*, suivie de la MES de l'avion *Global 6500* en 2019, lequel offre aux clients la combinaison parfaite alliant autonomie, vitesse, performance et vol en douceur.
- Croissance continue et stable des activités de services après-vente, avec la poursuite de l'expansion du réseau de services à Singapour prévue en 2020.

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

⁽²⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions pour 2019 présentées dans notre Rapport financier 2018 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2019 ⁽²⁾	Résultats de 2019
Revenus	Avions d'affaires ~ 6,25 milliards \$ Avions commerciaux ~ 1,4 milliard \$ Aérostructures et Services d'ingénierie 2,25-2,50 milliards \$, y compris les revenus intersectoriels	~ 8,0 milliards \$	7,5 milliards \$
Marge RAI	s. o.	s. o.	15,9 %
RAI ajusté ⁽³⁾ et marge RAI ajustée ⁽³⁾	Avions d'affaires ~ 7,5 % Avions commerciaux ~ (125) millions \$ Aérostructures et Services d'ingénierie ~ 7,5 %	~ 7,0 %	7,1 %
Livraisons d'avions (en unités)	Avions d'affaires 150-155 Avions commerciaux ~ 35 avions CRJ et Q400	175-180	175

Prévisions pour 2019

La prévision de revenus a été réduite de 250 millions \$ en raison de la clôture plus tôt que prévu de la vente des activités de formation d'Avions d'affaires et du programme d'avions Q400. La Société a mis à jour ses prévisions pour 2019 au cours du deuxième trimestre de 2019, par suite du regroupement des trois secteurs d'activité aéronautiques en un seul secteur, nommé Bombardier Aviation. La prévision de revenus pour l'exercice complet d'Aviation a été révisée à environ 8,0 milliards \$, déduction faite des éliminations. Les revenus d'Aviation ont atteint 7,5 milliards \$ pour 2019, principalement en raison de la baisse des revenus du secteur Avions d'affaires.

La marge RAI ajustée⁽³⁾ du nouveau secteur a été fixée à environ 7,0 % pour l'exercice, ce qui est conforme aux prévisions précédentes pour les secteurs aéronautiques, compte non tenu de l'apport de la Société en commandite Airbus Canada (reclassée comme une participation détenue par le siège social). Au total, entre 175 et 180 livraisons d'avions étaient prévues pour 2019. La marge RAI ajustée⁽³⁾ et les livraisons du secteur d'activité Aviation pour 2019 ont été largement conformes aux prévisions.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à notre Premier rapport trimestriel pour la période close le 31 mars 2019, à notre Deuxième rapport trimestriel pour la période close le 30 juin 2019 et à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails.

⁽³⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI ajustée. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes et assujettis à celles-ci :

- l'exécution normale et la livraison des éléments du carnet de commandes actuel;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir de nouvelles commandes;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfices et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de transformation, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables et en temps opportun;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats et initiatives de partage des risques;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement des produits;
- la stabilité du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change aux niveaux actuels;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives, de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de proroger les échéances;
- la clôture d'ici le milieu de 2020 de la vente de notre programme de biréacteurs régionaux et de nos activités liées aux aérostructures de Belfast et du Maroc ainsi que de nos activités d'aérostructures et de celles de maintenance, de réparation et de remise à neuf de composants de Dallas;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance soutenue des activités de services après-vente;
- la capacité d'investir dans notre portefeuille de produits;
- l'exactitude des analyses et des hypothèses sous-tendant notre bilan de rentabilité y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue de nos programmes et par la suite;
- l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles; et
- le prix des avions de nouveaux programmes, les coûts unitaires et l'accélération de la cadence de production.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

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

PROFIL

La présente rubrique met l'accent sur les avions d'affaires, notamment les avions spécialisés et le service à la clientèle, 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 d'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.

Portefeuille solide positionné pour générer de la croissance

Nous concevons, développons, fabriquons et commercialisons habilement trois gammes de biréacteurs d'affaires de premier ordre, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions. Notre portefeuille de biréacteurs d'affaires comprend des avions des catégories d'avions légers à grands, en plus de fournir de l'équipement pour diverses plateformes d'avions à usage spécialisé.

Avec environ 4900 avions en service dans le monde entier, Bombardier Aviation a développé un réseau de services après-vente et de soutien d'établissements de service, dont des centres de service détenus en propriété exclusive aux É.-U., en Europe et en Asie, des bureaux de soutien régionaux, des camions de réparation mobiles et une disponibilité de calibre international de pièces d'avions soutenue par des installations vouées aux pièces, incluant des entrepôts, des plaques tournantes de distribution et des centres de réparation de par le monde.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES LÉGERS

Modèles : *Learjet 70*, *Learjet 75* et *Learjet 75 Liberty*⁽¹⁾

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽²⁾ : Faisant partie de la gamme légendaire des avions *Learjet*, dont plus de 3000 avions ont été livrés à ce jour, les avions *Learjet*, figures emblématiques de leur catégorie, continuent d'établir la norme en apportant des caractéristiques d'avion à réaction à large fuselage à une plateforme de biréacteur léger. Les avions *Learjet* présentent un plancher plat dans toute la cabine et offrent un vol en douceur ainsi qu'un confort exceptionnel.

Le nouvel avion *Learjet 75 Liberty* offrira la seule suite affaires dans la catégorie des biréacteurs légers dotée d'une configuration spacieuse de six fauteuils et d'une porte standard escamotable séparant le poste de pilotage et la cabine pour une expérience de vol des plus silencieuses. L'avion *Learjet 75 Liberty* sera certifié aux normes de sécurité plus élevées du chapitre 25 de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., applicables aux avions de ligne commerciaux, contrairement à la plupart des avions concurrents de la catégorie des biréacteurs légers qui sont certifiés selon les normes du chapitre 23.



Avion *Learjet 75*

⁽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.

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350* et *Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Expression magistrale haut de gamme du savoir-faire et de la fonctionnalité, les avions de la gamme *Challenger* offrent des outils permettant d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus confortables de leur catégorie. Chaque avion offre des coûts d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité, une connectivité hors pair dans l'industrie, un système de son enveloppant et un système de gestion de cabine qui allie le tout sans effort.

Bombardier investit sans cesse dans sa plateforme *Challenger*. En 2019, Bombardier a annoncé une série d'améliorations à son avion *Challenger 350*, soulignant davantage sa position de tête dans le segment des avions superintermédiaires. Ces nouvelles bonifications comprennent un ensemble d'améliorations sur le plan de la performance qui est particulièrement efficace dans le cas de pistes courtes, l'affichage tête haute et le système de vision améliorée maintenant disponible, ainsi qu'une esthétique du poste de pilotage et une technologie d'insonorisation de la cabine améliorées.

Les avions *Challenger* de série 300 sont les biréacteurs d'affaires intermédiaires les plus livrés de la dernière décennie.

Les avions *Challenger* de série 600 sont les biréacteurs d'affaires les plus livrés de la dernière décennie.



Avion *Challenger 350*

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

Modèles : *Global 5000*, *Global 5500*, *Global 6000*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000*⁽²⁾

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Habilement conçue pour laisser une impression durable, la gamme d'avions emblématiques *Global* couvre la catégorie de marché des biréacteurs de grande taille avec six modèles d'avions qui assurent des vols en douceur, sont dotés d'intérieurs de cabine réalisés avec intelligence et de cabines de nouvelle conception pour assurer un équilibre entre luxe et productivité, et offrent le système de connectivité Internet en vol le plus rapide au monde allié à des systèmes de gestion de cabine complets permettant aux voyageurs d'être connectés et de se divertir en tout temps.

La gamme d'avions *Global 6000* affiche le plus grand nombre de livraisons dans la catégorie des biréacteurs d'affaires de grande taille. Les nouveaux avions les plus performants *Global 5500* et *Global 6500* de Bombardier ont reçu la certification de type de Transports Canada en septembre 2019, laquelle a été suivie par la MES des biréacteurs d'affaires *Global 6500* au cours du même mois.

L'avion *Global 7500*, définissant sa catégorie, agrandit la gamme en offrant une véritable cabine à quatre zones, dont une zone de repos pour l'équipage et la plus grande autonomie pour relier sans escale presque toutes les principales villes du monde. L'avion *Global 7500* a été mis en service en décembre 2018 et a atteint depuis plusieurs jalons importants, notamment le vol le plus long sans escale de l'histoire de l'aviation, reliant Sydney, en Australie, à Détroit, au Michigan.



Avion *Global 7500*

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

⁽²⁾ 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.

BOMBARDIER AVIONS SPÉCIALISÉS

Modèles : Biréacteurs d'affaires *Learjet*, *Challenger* et *Global*

Catégorie de marché : Avions pour missions spéciales

Caractéristiques principales : Bombardier Avions spécialisés conçoit, développe et livre toute une gamme de capacités aux exploitants dans le monde entier, avec plus de 500 avions spécialisés en service. La flotte diversifiée de Bombardier, qui comprend les plateformes d'avions d'affaires *Learjet*, *Challenger* et *Global*, constitue la solution idéale pour les missions gouvernementales, de la surveillance et de la reconnaissance au transport médical et au transport de dignitaires. Les solutions vont des ensembles clés en main comprenant l'ensemble des activités de conception, de construction, d'essais et de certification jusqu'au soutien d'ingénierie spécialisé et à la supervision technique de projets spécifiques aux clients.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

MAINTENANCE : AJOUTER DE LA VALEUR DURANT TOUT LE CYCLE DE VIE

Portefeuille de services : Très grandes capacités à l'échelle mondiale de maximiser les maintenances prévues et fournir des gammes de services à valeur ajoutée, notamment des services de remise à neuf et de modification d'avions d'affaires, et des services de réparation et de révision de composants. Grâce à notre expertise en tant que fabricant d'équipement d'origine, un large éventail de services peuvent être réalisés en interne ou attribués à nos équipes de réparation mobiles pour les avions de nos clients.

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des stations de maintenance en piste, à 30 véhicules et deux avions d'intervention mobile Bombardier ainsi qu'à un réseau d'installations de service agréées.

LA PAIX D'ESPRIT GRÂCE À NOS SERVICES DE PIÈCES ET SMART SERVICES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces approuvées par le manufacturier et assortie d'une garantie de 2 ans, la meilleure de l'industrie, réparations de pièces pour les propriétaires-utilisateurs et un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol et de maintenance pour les avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*. Les options comprennent l'offre *Smart Services*, qui peut être adaptée pour comprendre l'inspection du train d'atterrissage et des services de maintenance imprévus.

Caractéristiques principales : Services de soutien en matière de pièces offerts aux clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept, par l'intermédiaire d'installations de par le monde approvisionnées par trois principales plaques tournantes à Chicago, à Francfort et à Singapour, ainsi que par six entrepôts régionaux. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité des pièces partout dans le monde, dans l'ensemble de notre réseau d'entrepôts et de plaques tournantes ainsi que dans les centres de service détenus en propriété exclusive. Des installations de réparation en Amérique du Nord et en Europe fournissent des services de réparation de pièces aux propriétaires-utilisateurs. Accès illimité à deux avions affectés à l'équipe d'intervention mobile pour la livraison de pièces propres à la résolution de problèmes d'avions immobilisés au sol. De la couverture des échanges aux réparations des composants de fuselages, y compris les suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et assure la disponibilité des pièces partout dans le monde.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE 24 HEURES SUR 24

Portefeuille de services : Portefeuille complet de soutien à la clientèle des avions d'affaires, y compris des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, un service à la clientèle en matière d'ingénierie, un réseau de personnel de service sur place, des camions affectés aux équipes d'intervention du service à la clientèle, des bureaux de soutien régionaux, des publications techniques et du soutien pour les MES.

Caractéristiques principales : Services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes critiques et les demandes pour avions immobilisés au sol et soutenir toutes les exigences des clients, dès la MES et tant qu'ils en sont propriétaires, en tirant parti d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées. Bombardier améliore l'empreinte de son service à la clientèle partout dans le monde en annonçant l'agrandissement des centres de services à Miami Opa-Locka et à Singapour ainsi que l'établissement de nouvelles escales de maintenance en ligne à Van Nuys, à Teterboro et à Dubaï. Ces initiatives soulignent l'engagement soutenu en matière de transformation visant à fournir les services les plus complets de l'industrie sur place, mobiles ou de résolution de problèmes liés à des avions immobilisés au sol.

Avec plus de **100 établissements dans le monde entier**, nous sommes équipés pour répondre à vos besoins immédiats et futurs.



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 d'aérostructures de Belfast et du Maroc ainsi qu'à l'entente définitive conclue avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. visant la vente du programme de biréacteurs régionaux.

Augmentation des livraisons au sein de l'industrie en 2019 grâce aux nouveaux produits

Le nombre de livraisons dans le secteur de l'aviation d'affaires a augmenté en 2019 stimulé par la mise en marché de nouveaux produits et le faible niveau des stocks d'avions d'occasion. Ces facteurs compensent l'affaiblissement de certains indicateurs clés de l'industrie. Le taux de croissance du PIB mondial a ralenti, passant de 3,2 % pour 2018 à 2,6 % pour 2019.⁽¹⁾ Le ralentissement de la croissance mondiale est attribuable à l'incertitude découlant du différend commercial entre les É.-U. et la Chine. La confiance de l'industrie, mesurée par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, s'est établie en moyenne juste sous le seuil de stabilité du marché en 2019.⁽²⁾ Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. pour 2019 devraient être stables comparativement à ceux de 2018 et atteindre 2,1 billions \$.⁽³⁾ Les stocks d'avions d'occasion en pourcentage de la flotte totale en service ont diminué, demeurant à un niveau sain de 10,2 %.⁽⁴⁾ Enfin, l'industrie a livré un total estimatif de 592 unités en 2019, une hausse de 15 % sur douze mois, ce qui est supérieur à la moyenne du nombre annuel total de livraisons pour les dix dernières années. Le nombre de livraisons dans la catégorie des avions de grande taille a augmenté au cours des trois dernières années, la part de marché continuant d'augmenter en raison de la demande croissante d'avions offrant des cabines spacieuses et une autonomie encore plus grande.⁽⁵⁾ Les revenus de l'industrie ont également augmenté de 17 % à la suite de l'accélération des cadences de production de plusieurs nouveaux produits mis en marché dans les catégories d'avions de plus grande taille.⁽⁶⁾

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation d'affaires à court terme :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CONFIANCE DE L'INDUSTRIE	Selon la valeur la plus récente de l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, publiée en décembre 2019, la confiance de l'industrie s'est établie en moyenne à 49 points pour 2019 ⁽²⁾ , juste sous le seuil de stabilité du marché.	▼
BÉNÉFICE DES ENTREPRISES	Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. devraient demeurer stables à 2,1 billions \$ en 2019. ⁽³⁾	►
NIVEAUX DES STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage du total de la flotte mondiale a augmenté au cours de l'année dernière, pour s'établir à 10,2 %, mais demeure à un niveau sain. ⁽⁴⁾	►
TAUX D'UTILISATION DES AVIONS	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 2,5 % par rapport à celle de 2018. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a diminué de 2,3 % en 2019 par rapport à celle de 2018. ⁽⁷⁾	▼
EXPÉDITIONS D'AVIONS ET FACTURATIONS	Nous estimons que, dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté de 15 % ⁽⁵⁾ et le total des facturations a augmenté de 17 % ⁽⁶⁾ en 2019 par rapport à ceux de 2018.	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon la banque de données *Global Economic Databank* d'Oxford Economics en date du 15 janvier 2020.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 11 décembre 2019. La moyenne a été calculée en fonction des données mensuelles.

⁽³⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 20 décembre 2019.

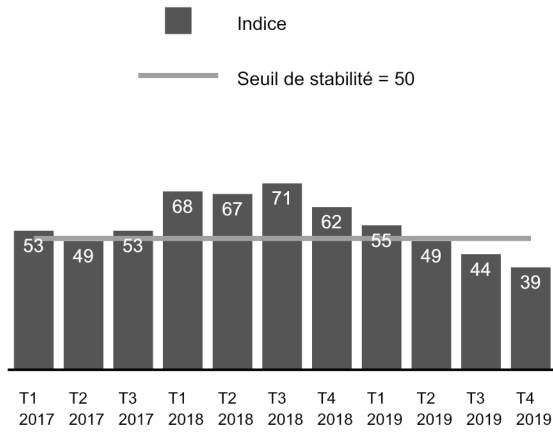
⁽⁴⁾ Selon JETNET et Ascend (par Cirium).

⁽⁵⁾ 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).

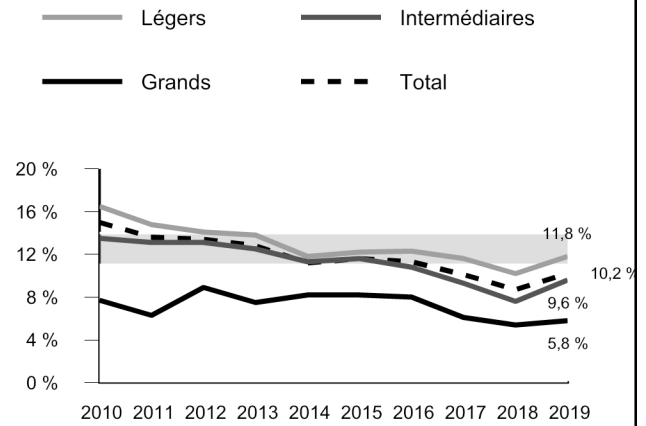
⁽⁶⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Ascend (par Cirium) et les prix publiés dans la revue B&CA.

⁽⁷⁾ Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.

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



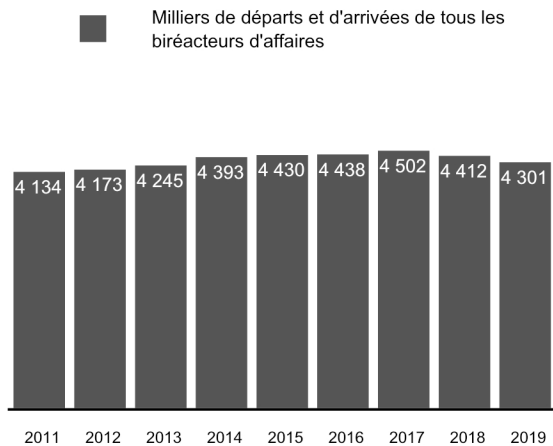
STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*
(pour les années civiles)



Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants. Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

Sources : JETNET et Ascend (par Cirium)
* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.
La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.
(pour les années civiles)



UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE
(pour les années civiles)



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

Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

La croissance mondiale devrait atteindre 2,5 % pour 2020⁽¹⁾, ce qui correspond à la croissance des dernières années. Ces perspectives économiques conjuguées au faible niveau des stocks d'avions d'occasion et à un carnet de commandes d'avions équilibré devraient continuer à soutenir la stabilité du marché des biréacteurs d'affaires. Le contexte commercial de l'année est renforcé par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires qui a grimpé de 8 points pour atteindre 47 points en janvier 2020⁽²⁾, en raison de l'intérêt accru du marché. La possibilité de délaisser certaines plateformes traditionnelles de l'industrie devrait contrebalancer le nombre croissant de nouveaux produits. Les revenus de l'industrie devraient continuer d'augmenter compte tenu de la contribution croissante des avions de grande taille dans l'ensemble de la composition des livraisons de l'industrie.

⁽¹⁾ Selon la banque de données d'Oxford Economics en date du 15 janvier 2020.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 23 janvier 2020.

Perspectives à long terme

À long terme, tous les facteurs de croissance de la demande évoluent dans la bonne direction. La création de richesse et l'émergence continue de pays en développement devraient élargir notre bassin de clientèle. Le retrait d'anciens modèles d'avions et l'introduction de nouveaux modèles aideront à répondre aux besoins de nouveaux clients. L'évolution de nouveaux modèles de propriété, tels que les activités en multipropriété ou de vols nolisés, rendra l'aviation d'affaires encore plus accessible.

L'aviation d'affaires est prête à croître et, avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, nous estimons être en bonne position.

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'avions d'affaires comprend des centres de service en propriété exclusive, des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des installations de maintenance en piste, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes mobiles de réponse à la clientèle ainsi que des installations de service agréées et des fournisseurs de formation agréés.

La demande de services et de soutien dépend de la taille de la flotte d'avions d'affaires Bombardier, du nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte et de l'âge moyen des avions de la flotte. Comme la flotte d'avions d'affaires en service est importante, nous continuerons de miser sur ces activités très rentables.

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	En 2019, la flotte d'avions d'affaires Bombardier en service comprenait environ 4900 avions, enregistrant une augmentation d'environ 2 % par rapport à celle en 2018. ⁽¹⁾	▲
NOMBRE MOYEN ANNUEL D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel d'heures de vol des avions d'affaires Bombardier a diminué de 1,8 % en 2019 par rapport à celui de l'année précédente.	▼
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte des avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. En 2019, l'âge moyen de la flotte d'avions d'affaires Bombardier a augmenté de 1,0 % en regard de celui en 2018. ⁽¹⁾	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes (par Cirium).

Perspectives à court terme

Selon les indicateurs de marché précités, la demande de pièces et de programmes de services devrait croître de façon importante. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin de nous rapprocher de nos clients, réduire davantage les délais de réponse et établir des relations plus solides dans le monde entier.

Historiquement, les É.-U. abritaient la plus importante part de la flotte d'avions d'affaires. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels font évoluer la proportion de la flotte d'avions d'affaires établie à l'extérieur des É.-U. Cette tendance de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés non traditionnels, notre stratégie vise à accroître notre présence en matière de services à la clientèle et à tirer parti de tiers pour déployer la totalité de notre gamme de services.

Perspectives à long terme

La croissance continue de la flotte en service devrait stimuler la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord, devraient être les plus importants en fonction de leur taille, l'accroissement de la flotte d'avions d'affaires dans les marchés non traditionnels devrait créer de nouvelles occasions de service après-vente.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽²⁾	2018	2019 ⁽²⁾	2018
Revenus				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽³⁾	1 640 \$	1 177 \$	4 163 \$	3 794 \$
Services ⁽⁴⁾	311	317	1 254	1 200
Avions commerciaux ⁽⁵⁾	231	421	1 227	1 756
Aérostructures et Services d'ingénierie ⁽⁶⁾	231	227	857	574
Total des revenus	2 413 \$	2 142 \$	7 501 \$	7 324 \$
RAIIA ajusté⁽⁷⁾	234 \$	242 \$	812 \$	643 \$
Amortissement	91	58	282	171
Reprises de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	(1)	—
RAII ajusté⁽⁷⁾	143	184	531	472
Éléments spéciaux	49	13	(663)	48
RAII	94 \$	171 \$	1 194 \$	424 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁷⁾	9,7 %	11,3 %	10,8 %	8,8 %
Marge RII ajustée ⁽⁷⁾	5,9 %	8,6 %	7,1 %	6,4 %
Marge RII	3,9 %	8,0 %	15,9 %	5,8 %

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽³⁾ Représente les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Représente les revenus tirés de la fabrication, les services et autres.

⁽⁶⁾ Représente les revenus externes.

⁽⁷⁾ 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 271 millions \$ au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- une augmentation des revenus de fabrication et autres tirés des avions d'affaires, qui s'explique principalement par le nombre plus élevé de livraisons de grands avions.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des revenus tirés d'avions commerciaux découlant essentiellement de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019.

L'augmentation de 177 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une augmentation des revenus de fabrication et autres tirés des avions d'affaires, qui s'explique principalement par le nombre plus élevé de livraisons et la proportion favorable de grands avions;
- une augmentation des revenus tirés d'aérostructures et de services d'ingénierie, attribuable essentiellement au fait que les revenus provenant des contrats conclus avec SCAC⁽¹⁾ sont présentés comme des revenus externes depuis le 1^{er} juillet 2018, en partie contrebalancés par des volumes moins élevés associés aux autres contrats externes; et
- une augmentation des revenus tirés des services liés aux avions d'affaires, attribuable principalement à une hausse des ventes de pièces de rechange et à une hausse des activités réalisées dans les centres de service, en partie contrebalancées par la vente des activités de formation relatives aux avions d'affaires le 14 mars 2019.

⁽¹⁾ Le 1^{er} juin 2019, SCACS a été renommée SCAC.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des revenus tirés d'avions commerciaux découlant essentiellement du retrait du périmètre de consolidation de Bombardier des résultats de SCAC⁽¹⁾ à partir du troisième trimestre de 2018 et de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019, en partie contrebalancées par une augmentation du nombre de livraisons d'avions CRJ.

⁽¹⁾ Le 1^{er} juin 2019, SCACS a été renommée SCAC.

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 et inclus dans le RAIL ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2019	2018	2019	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	1	— \$	— \$	(516) \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités liées à la Q Series	2	9	—	(210)	—
Charges de restructuration	3	13	29	51	31
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(3)	(28)	(18)	(29)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	5	—	7	—	616
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	6	—	—	—	(561)
Achat de rentes de retraite	7	4	2	4	22
Variation des garanties de crédit et de valeur résiduelle	8	—	—	—	(34)
Ajustements au titre des avantages de retraite	9	26	24	26	24
Litige fiscal	10	—	(21)	—	(21)
		49 \$	13 \$	(663) \$	48 \$
Incidence sur la marge RAIL		(2,0) %	(0,6) %	8,8 %	(0,6) %

1. 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 \$). Voir la Note 31 – Cession d'activités.
2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net de 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence des impôts). Voir la Note 31 – Cession d'activités.
3. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, représentent respectivement une variation des indemnités de départ de (1) million \$ et de 24 millions \$, contrebalancée en partie par des gains de compression totalisant respectivement néant et 2 millions \$ liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, au premier trimestre de 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, et a comptabilisé pour le quatrième trimestre de 2019 et l'exercice 2019 d'autres charges connexes totalisant respectivement 14 millions \$ et 24 millions \$.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018, représentent respectivement des indemnités de départ totalisant 35 millions \$ et 37 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 6 millions \$ liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

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 respectivement 3 millions \$ et 18 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 (respectivement 28 millions \$ et 29 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018). 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. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 616 millions \$ (552 millions \$ après impôts). Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier; et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.
6. Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
7. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
8. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.
9. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 24 millions \$ au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée à l'exercice 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
10. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre a diminué de 2,7 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques attribuable à l'augmentation des livraisons d'avions *Global 7500*.

En partie contrebalancé 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 pour le quatrième trimestre a diminué de 4,1 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

⁽¹⁾ 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.

La marge RAII ajustée⁽¹⁾ pour l'exercice a augmenté de 0,7 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait du périmètre de consolidation de Bombardier des résultats du programme C Series; et
- d'une diminution des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description précédente des éléments spéciaux), la marge RAII de l'exercice a augmenté de 10,1 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

⁽¹⁾ 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.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
Outillage des programmes ⁽²⁾	62 \$	226 \$	280 \$	876 \$
Charges de R et D ⁽³⁾	6	7	24	25
	68 \$	233 \$	304 \$	901 \$
En pourcentage des revenus	2,8 %	10,9 %	4,1 %	12,3 %

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

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

⁽³⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 59 millions \$ et 132 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 (respectivement 29 millions \$ et 70 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

La baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques est principalement attribuable à la MES du programme d'avion *Global 7500* en décembre 2018.

Au 31 décembre 2019, la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques⁽¹⁾ s'établissait à 4,6 milliards \$, comparativement à 4,5 milliards \$ au 31 décembre 2018. La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques demeure stable en raison de l'achèvement des programmes de développement majeurs.

Le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*

La MES du premier biréacteur d'affaires *Global 6500* a été effectuée le 30 septembre 2019, dans les délais prévus. Les avions *Global 5500* et *Global 6500* ont reçu la certification de type de Transports Canada le 24 septembre 2019, la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) le 15 octobre 2019, et la certification de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. le 20 décembre 2019.

Les biréacteurs *Global 5500* et *Global 6500* reposent sur le succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant une autonomie supplémentaire de respectivement 700 et 600 milles marins, pour atteindre une autonomie de respectivement 5900 et 6600 milles marins, ce qui les place en tête de leur catégorie à cet égard; ces biréacteurs peuvent atteindre en plus une vitesse maximale de Mach 0,90 alors que l'aile de conception évoluée de Bombardier procure un grand confort et un vol en douceur. Les deux nouveaux biréacteurs d'affaires consomment jusqu'à 13 % moins de carburant sous certaines conditions d'exploitation, ce qui contribue à des coûts d'exploitation très avantageux comparativement à ceux de plus petits avions concurrents à moindre autonomie.

Le programme d'avion *Learjet 75 Liberty*⁽²⁾

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 FAA avait certifié la mise à niveau de la suite avionique G5000 de Garmin, une caractéristique standard de l'avion *Learjet 75 Liberty*.

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽²⁾ 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.

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.⁽¹⁾ Les premières livraisons d'avions *Learjet 75 Liberty* sont prévues en 2020.

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
Avions d'affaires				
Légers	3	3	12	12
Intermédiaires	28	25	76	83
Grands	21	13	54	42
	52	41	142	137
Avions commerciaux⁽¹⁾				
Biréacteurs régionaux ⁽²⁾	6	6	26	20
Biturbopropulseurs ⁽³⁾	—	6	7	15
	6	12	33	35
	58	53	175	172

⁽¹⁾ Compte non tenu des 13 avions CS300 livrés au cours du premier semestre de l'exercice clos le 31 décembre 2018. Après la clôture du partenariat C Series, le 1^{er} juillet 2018, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

⁽²⁾ 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. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille pour plus d'informations sur la transaction.

⁽³⁾ Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs des services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Par conséquent, les sept avions Q Series livrés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019 l'ont été au cours des cinq premiers mois.

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Aux
Avions d'affaires	14,4 \$	14,3 \$	
Aviation – autres ⁽¹⁾	1,9	4,3	
	16,3 \$	18,6 \$	

⁽¹⁾ Y compris 20 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2019 et 45 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2018.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2019, notre part de marché a été de 26 % en fonction du nombre d'avions d'affaires livrés. Au cours de cette période, nous étions le leader du marché en fonction du nombre d'avions d'affaires livrés. En comparaison, notre part de marché en fonction du nombre d'avions livrés s'est élevée à 28 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2018. Au cours de cette période, nous étions aussi le leader du marché.⁽¹⁾

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

Effectifs

Nombre total d'employés⁽¹⁾

	31 décembre 2019	Aux 31 décembre 2018
Permanents ⁽²⁾	22 150	24 900
Contractuels ⁽³⁾	2 200	2 050
	24 350	26 950
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	52 %	48 %

⁽¹⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽²⁾ Y compris 750 employés inactifs au 31 décembre 2019 (800 employés inactifs au 31 décembre 2018).

⁽³⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant.

Les effectifs au 31 décembre 2019 ont diminué de 2600 employés, ou 10 %, par rapport à la fin de l'exercice précédent. Cette diminution est surtout liée aux mesures de restructuration annoncées antérieurement, au regroupement des trois secteurs d'activités aéronautiques en un seul secteur, nommé Aviation, à la vente des actifs du programme d'avions Q Series et à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, en partie contrebalancés par l'acquisition des activités du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 11 900 employés de par le monde, ou 54 % des employés permanents, participent au programme. En 2019, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI ajusté et les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Acquisition du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc.

Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc., en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction a permis à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production d'avions *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continue d'exploiter la chaîne de production et a intégré les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.

La Société a fait l'acquisition d'actifs nets évalués à environ 100 millions \$, soit essentiellement des stocks de produits en cours et des immobilisations corporelles, et a réglé certaines relations préexistantes. Aucun gain ni goodwill n'a été comptabilisé au titre de la transaction. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 32 – Acquisition d'une entreprise de nos états financiers consolidés.

Conclusion de la vente à CAE des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires

Le 14 mars 2019, nous avons conclu la vente à CAE Inc. (CAE), annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une valeur d'entreprise de 645 millions \$. Le produit net de la vente s'est établi à 532 millions \$, déduction faite de certains passifs repris, frais et ajustements de clôture. Un gain de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Parallèlement à l'accord de vente, Bombardier et CAE ont convenu également d'élargir la portée de leur entente de fournisseur de formation agréé selon laquelle CAE a accepté de procéder au versement anticipé de toutes les redevances aux termes de celle-ci. Ce versement anticipé s'est fixé à 155 millions \$ et a été reçu par Bombardier au cours du quatrième trimestre de 2018.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 31 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés.

Conclusion de la vente du programme d'avions Q Series à De Havilland Aircraft of Canada Limited

Le 31 mai 2019, nous avons conclu la vente annoncée précédemment 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), filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit net totalisant 285 millions \$. La vente comprend l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle, les certificats de type associés aux avions Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avion Q400 réalisées aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. Un gain de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 31 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés.

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 \$ 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 200 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 Series*, y compris les activités du réseau connexe de service et de soutien situées à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, et les centres de services situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier 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 *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle totalisant 378 millions \$. Mis à part la comptabilisation des intérêts, 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.

À l'heure actuelle, la clôture de la transaction est prévue d'ici le milieu de 2020, sous réserve des approbations nécessaires et des conditions de clôture habituelles.⁽¹⁾ La Société a reçu des organismes de réglementation la plupart des approbations requises.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés.

⁽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'ils 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 structureaux 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 plus tôt cette année et allège son empreinte liée aux aérostructures pour se concentrer sur ses capacités stratégiques situées à Montréal et au Mexique, et sur ses activités liées à l'aile d'avion *Global 7500* situées au Texas. La clôture de la transaction est prévue d'ici le milieu de 2020, 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 30 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés.

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

TRANSPORT

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	FAITS SAILLANTS	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS
78	79	81	82	88	93

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume nos mesures clés et indicateurs connexes de rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none">• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.• Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur des revenus futurs.• Revenus par segments de produits et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence.• Position sur le marché, comme mesure de la position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none">• RAll, marge RAll, RAll ajusté⁽¹⁾ et marge RAll ajustée⁽¹⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none">• Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none">• Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none">• Réalisation des étapes importantes dans le développement et la livraison de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

FAITS SAILLANTS

Améliorer le carnet de commandes tout en exécutant des projets en redressement complexes

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	Écart
Revenus	8 269 \$	8 915 \$	(7) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	10,0 \$	9,9 \$	1 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,1	0,1
RAIIA ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	212 \$	851 \$	(75) %
Marge RAIIA ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	2,6 %	9,5 %	(690) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	70 \$	750 \$	(91) %
Marge RAII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	0,8 %	8,4 %	(760) pdb
RAII ⁽²⁾	22 \$	774 \$	(97) %
Marge RAII ⁽²⁾	0,3 %	8,7 %	(840) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	157 \$	108 \$	45 %
Aux 31 décembre	2019	2018	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	35,8 \$	34,5 \$	4 %

- ⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
- ⁽²⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 94 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 (111 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018).
- ⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

Résultats financiers de l'exercice complet reflétant les mesures et initiatives prises pour aller de l'avant et mener à bien des projets complexes

- Au cours du dernier exercice, Transport a poursuivi son redressement en réalignant la production et en révisant certains calendriers de livraison de projets, tout en investissant pour appuyer l'amélioration de la fiabilité en service et en finançant l'augmentation des capacités d'ingénierie et de production. Les coûts plus élevés que prévu pour mettre en œuvre ces initiatives et pour soutenir les projets en redressement et en voie d'achèvement principalement situés au R.-U., en Suisse et en Allemagne ont entraîné une baisse des résultats et des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ du secteur.
 - Modifications des estimations de projets de plus de 500 millions \$ incluses dans les résultats de 2019
- Fin de la livraison de plusieurs projets d'envergure en redressement, y compris la Metropolitan Transportation Authority (MTA) dans la ville de New York, Crossrail au R.-U. et la Toronto Transit Commission (TTC) à Toronto.
- En fin d'exercice, Transport a aussi réalisé des progrès en franchissant les étapes clés d'autres projets d'envergure, notamment l'amélioration considérable de la fiabilité en service des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) en Suisse et l'homologation du logiciel des rames automotrices du projet LoTrain au R.-U., ouvrant ainsi la voie à la livraison de trains de ce projet et à d'autres contrats visant les voitures AVENTRA au R.-U.

- ⁽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 et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Amélioration du carnet de commandes plaçant Transport en position de dégager de meilleurs résultats financiers

- Transport a continué de croître et d'améliorer la qualité de son carnet de commandes en affichant des nouvelles commandes totalisant 10,0 milliards \$ et un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2 pour l'exercice. Le carnet de commandes atteignait 35,8 milliards \$ à la clôture de l'exercice.
- Environ 70 % des commandes de 2019 découlent de contrats de services, de projets de signalisation et d'options sur des projets de matériel roulant, lesquels comportent un risque d'exécution moindre. La part du carnet de commandes liée aux contrats de services et de signalisation a augmenté pour atteindre 48 % (42 % un an plus tôt).

Efforts axés sur une meilleure exécution des projets pour améliorer la performance financière durablement

- La nomination de Danny Di Perna à titre de président de Bombardier Transport en février 2019 a permis de mettre davantage l'accent sur les relations avec les clients et sur l'exécution disciplinée des projets.
 - Renforcement de l'équipe de direction de Transport avec la nomination d'un nouveau chef, Ingénierie et de nouveaux présidents régionaux, afin de mieux respecter les engagements pris envers les clients.
- Priorités claires de la direction – les efforts visent une forte accélération de la cadence de production au R.-U. et en France, la fiabilité en Allemagne, le règlement de réclamations et l'acceptation de trains dans le cadre du projet des CFF en Suisse, ainsi que la poursuite de l'amélioration de l'efficacité à l'échelle du secteur.

Investissements de la Caisse dans Transport

- Les résultats de Transport pour 2019 n'ont pas atteint les cibles de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois débutant le 12 février 2020, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera diminué de 2,5 %, pour s'établir à 67,5 %; le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 9,5 %, à 12,0 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de participation de chaque actionnaire à la conversion, soit 67,5 % pour Bombardier et 32,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

PRÉVISIONS

	Prévisions pour 2019 présentées dans notre Rapport financier 2018 ⁽¹⁾	Prévisions révisées pour 2019 ⁽²⁾	Résultats de 2019
Revenus	~ 9,5 milliards \$	~ 8,75 milliards \$	8,3 milliards \$
Marge RAI	s. o.	s. o.	0,3 %
Marge RAI ajustée ⁽³⁾	~ 9,0 %	~ 5,0 %	0,8 %

Prévisions pour 2019

La prévision de revenus a été abaissée à environ 8,75 milliards \$ en raison de l'accélération moins rapide de la cadence de production et de l'incidence défavorable des taux de change. À 8,3 milliards \$, les revenus de 2019 étaient donc inférieurs aux prévisions en raison de la révision d'estimations relatives à certains contrats ferroviaires au quatrième trimestre.

En ce qui a trait aux résultats, la prévision de marge RAI ajustée⁽³⁾ pour l'exercice complet a été révisée, passant d'environ 9,0 % à environ 5,0 %, surtout en raison du fait que la Société a effectué des investissements additionnels et engagé des coûts supplémentaires afin d'achever les projets en redressement et de protéger le calendrier de livraisons d'autres projets. Pour 2019, la marge RAI ajustée⁽³⁾ était de 0,8 %, en raison des charges additionnelles liées à certains projets au R.-U., en Suisse et en Allemagne. Environ 30 % des revenus comptabilisés en 2019 présentaient ainsi des marges neutres ou négatives.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2018 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à notre Premier rapport trimestriel pour la période close le 31 mars 2019 et à notre Deuxième rapport trimestriel pour la période close le 30 juin 2019 pour plus de détails.

⁽³⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI ajustée. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

PROFIL

Portefeuille de produits et de services de calibre international positionné pour générer de la croissance

Transport offre un vaste portefeuille de solutions novatrices et efficaces dans l'industrie du rail. Nous couvrons 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. Nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

Nous comptons des sites de production et d'ingénierie ainsi que des centres de service partout dans le monde. Le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne.

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT ET SYSTÈMES

TRAINS À GRANDE VITESSE ET TRAINS À TRÈS GRANDE VITESSE

Application : Matériel pour les exploitations de moyenne et grande distance.

Produit principal : Gamme *ZEFIRO*

Caractéristiques principales : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une grande efficacité. Le portefeuille couvre l'éventail complet des exigences en matière de vitesse : grande vitesse (200-250 km/h) et très grande vitesse (250-380 km/h).



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE, TRAINS RÉGIONAUX ET TRAINS INTERURBAINS

Application : Transport collectif de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains, les banlieues et les liaisons à moyenne vitesse entre les villes.

Produits principaux : *AVENTRA*, *TALENT*, *OMNEO*, *TWINDEXX* Vario, *BiLevel* et de type multiniveaux

Caractéristiques principales : Vaste gamme de produits comprenant des rames automotrices électriques, diesels, bimodes alimentées par batteries ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Nos plateformes de train modulaires offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants de transport collectif, ainsi que des niveaux élevés de confort et de capacité. Le train circule sans émissions polluantes, contribuant ainsi largement à une mobilité respectueuse de l'environnement.



Train à un niveau *AVENTRA*

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

Application : Transport collectif de surface efficace dans les centres urbains et dans les agglomérations de banlieue.

Produit principal : Gamme *FLEXITY*

Caractéristique principale : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités et des performances novatrices ainsi que de faibles coûts de cycle de vie. S'appuyant sur des plateformes modulaires adaptables, notre gamme de véhicules présente un éventail complet de solutions de véhicules légers sur rail pour améliorer la connectivité et l'identité des villes dans le monde. Dotés de notre système primé d'aide à la détection d'obstacles, nos tramways et véhicules légers sur rail rehaussent la sécurité du conducteur, des passagers et de toutes les autres composantes de la circulation routière.



Tramway *FLEXITY* pour la Toronto Transit Commission (TTC)

MÉTROS

Application : Large éventail de solutions de mobilité à grande capacité pour tous les types de milieux urbains.

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA* (métros, monorails et systèmes de navettes)

Caractéristiques principales : Large éventail de solutions de mobilité urbaine mises au point grâce à une technologie novatrice et confirmée. Valeur maximale du système pour toutes les capacités dans tout type d'environnement. Des éléments comme la sécurité, le coût sur le cycle de vie, le confort des passagers et l'intégration intelligente à la ville, pour n'en citer que quelques-uns, sont à l'origine des conceptions et des innovations de notre portefeuille, couvrant une très large gamme des besoins requis par les systèmes. Une technologie qui se met en œuvre rapidement et est aussi peu invasive que possible comme celle du système *INNOVIA* Monorail 300 en fait partie. Les produits de Bombardier ont un riche passé lié à l'automatisation et, équipés de systèmes sans conducteur, ils desservent de nombreuses villes dans le monde.



Rame de métro *MOVIA* C30 à Stockholm, en Suède

LOCOMOTIVES

Application : Locomotives électriques et diesels pour les services de transport sur rail interurbain et régional ainsi que transport de marchandises sur rail.

Produits principaux : Plateforme *TRAXX*, locomotives électriques et bimodes *ALP*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesels ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions novatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique tout en réduisant les coûts sur le cycle de vie. Homologuées dans plusieurs pays européens, elles permettent le service transfrontalier. La locomotive *TRAXX MS3* est la locomotive polycourant la plus évoluée sur le marché dotée de la fonction du dernier kilomètre qui lui permet de franchir aisément les tronçons de voie non électrifiés, souvent présents dans les ports ou les gares de marchandises.



Locomotive *TRAXX MS3* à Kassel, en Allemagne

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour tous les types de véhicules sur rail et d'applications de mobilité électrique de Bombardier et d'entreprises tierces, assurant l'alimentation électrique de manière hautement fiable et sécuritaire ainsi qu'efficace sur le plan énergétique.

Produits principaux : Plateforme *MITRAC*, qui comprend les convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires pour les châssis, les toits et les assemblages dans la salle des machines, les systèmes de traction (moteurs et engrenages), les systèmes de gestion des contrôles des trains (TCMS), l'équipement haute tension et solutions de systèmes complets. Des solutions novatrices de radiocommunications entre le train et l'équipement en bordure de voie complètent le portefeuille de produits.

Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, de sécurité en matière énergétique (conformité au niveau d'intégrité de sûreté (SIL 2)), d'efficacité énergétique, d'intégration des nouvelles technologies et de facilité d'entretien, des éléments qui maintiennent à un faible niveau les investissements initiaux et les coûts sur l'ensemble du cycle de vie.



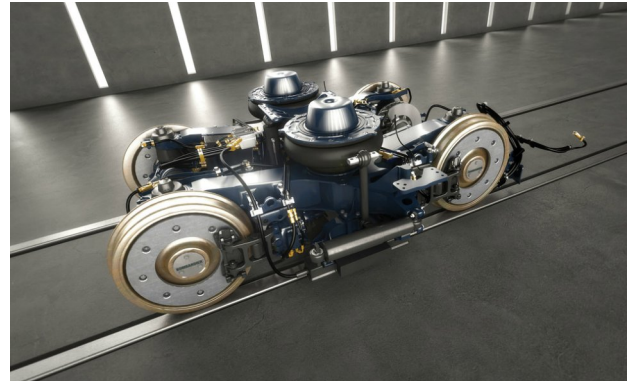
Convertisseur *MITRAC*

BOGIES

Application : Série complète de bogies qui s'adaptent à toute la gamme des véhicules *Bombardier*.

Produits principaux : Portefeuille de bogies *FLEXX*, incorporant les dernières technologies, soit les systèmes *FLEXX Eco*, *FLEXX Urban*, *FLEXX Speed*, *FLEXX Power* et la technologie *WAKO* primée

Caractéristiques principales : Technologie de produits de pointe et services après-vente complets couvrant la totalité des applications de matériel roulant. Nos bogies, respectueux des voies, sont conçus pour assurer une exploitation sécuritaire et en douceur, atténuer l'usure des roues et des voies et réduire au minimum les frais d'exploitation et le bruit.



Bogie *FLEXX* fabriqué à Siegen, en Allemagne

SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

Application : Systèmes de navettes entièrement automatisés (APM), de métros, de monorails et de transport léger sur rail.

Produits principaux : Système *INNOVIA APM 300*, système *INNOVIA Monorail 300*, système de métro *MOVIA*, système de tramway *FLEXITY*

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour des applications de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adaptées pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde.



Système de navettes automatisé *INNOVIA APM* développé pour l'aéroport international de Los Angeles (LAX)

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

Application : Solutions de système pour des applications interurbaines et à grande vitesse couvrant de moyennes à grandes distances.

Caractéristiques principales : Approche clés en main pour fournir des systèmes sur rail fiables pour les grandes lignes, avec un niveau supérieur de confort pour les passagers et des normes de sécurité de pointe. Expérience reconnue en intégration des systèmes et en ingénierie.

SEGMENT DE MARCHÉ : SIGNALISATION

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF

Application : Solutions de contrôle ferroviaire et de signalisation pour les systèmes de transport collectif comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes automatisées.

Produit principal : Solution *CITYFLO*

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles (GoA 0) à la solution de commande de train basée sur les communications entièrement automatisée (GoA 4), qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.



Solution *CITYFLO* 650 à Kuala Lumpur

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

Application : Solutions de signalisation et contrôle ferroviaire pour les grandes lignes de chemins de fer allant du transport de marchandises aux lignes régionales et de banlieue, interurbaines et à grande vitesse.

Produits principaux : *INTERFLO* et commande automatique de train par système embarqué *EBI Cab*

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de systèmes de signalisation conventionnels utilisant la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen, opérationnel dans plusieurs pays du continent européen et à l'extérieur de l'Europe.

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

Application : Solutions de signalisation et de contrôle ferroviaire pour le secteur industriel, offrant des applications importantes pour l'exploitation minière et le transport de marchandises industrielles.

Produit principal : Solution *INTERFLO* 150

Caractéristiques principales : Technologies innovatrices pour les systèmes de signalisation utilisées pour accroître la capacité du transport de manière sécuritaire et rentable. Nos technologies couvrent l'ensemble du processus et améliorent non seulement l'exploitation souterraine, mais également le transfert du minerai à la plaque tournante de transport.

OPTIFLO – SOLUTIONS DE SERVICES POUR LA SIGNALISATION

Application : Portefeuille complet de services pour le transport collectif, les grandes lignes, l'infrastructure ferroviaire du secteur industriel et les solutions de signalisation.

Caractéristiques principales : Gestion des infrastructures, soutien technique, évaluation de la cybersécurité et autres solutions de services personnalisées pour garantir les niveaux les plus élevés de disponibilité et de fiabilité ainsi que la rentabilité de la maintenance des solutions de signalisation et de contrôle ferroviaires.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

Application : Gestion de la chaîne d'approvisionnement, des stocks de pièces de rechange et de l'obsolescence, et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires.

Caractéristiques principales : Solutions avancées d'approvisionnement en matériaux associées à une capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un réseau international de fournisseurs de pièces et de composants. Capacité logistique de fournir et de livrer les solutions nécessaires en temps et à l'endroit voulus.

GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

Application : Portefeuille complet de services de gestion de l'exploitation et des parcs de véhicules.

Caractéristiques principales : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils de maintenance sur toute la durée de vie (ORBITA, AVIS, EMS, etc.) permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts pendant le cycle de vie du parc de véhicules. Grande expérience en exploitation et en maintenance des trains de banlieue et des trains régionaux.

GESTION DU CYCLE DE VIE DE L'ACTIF, RÉINGÉNIERIE ET RÉVISION DES COMPOSANTS

Application : Mise à niveau, prolongation de la durée de vie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants.

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans nos installations spécialisées et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie.

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

Application : Services complets d'exploitation et de maintenance de systèmes de transport entièrement automatisés et de transport collectif.

Caractéristiques principales : Solide expérience en exploitation et maintenance de technologies automatisées et sans conducteur, y compris les systèmes de navettes automatisés, de métros et de monorails de même que les solutions de gestion de parc de véhicules pour les systèmes de transport urbains et interurbains.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives de croissance solides et positives pour le secteur ferroviaire à l'échelle mondiale

Le marché du transport sur rail demeure solide et présente des possibilités de croissance résilientes ainsi que des perspectives positives découlant surtout des mégatendances favorables à long terme touchant l'industrie du rail. La croissance de la population, l'urbanisation, l'avènement du numérique et la sensibilisation à l'environnement devraient entraîner une hausse de la demande de transport collectif durable qui exige des dépenses publiques à long terme en infrastructures et en solutions de mobilité.

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché du transport sur rail :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBANISATION	La population mondiale devrait augmenter, passant d'environ 7,7 milliards de personnes en 2019 à 8,5 milliards d'ici 2030 (augmentation de 10 % par rapport à 2019) et à 9,7 milliards d'ici 2050 (augmentation de 26 % par rapport à 2019), tout comme la population vivant en zones urbaines, qui passera de 55 % en 2018 à 68 % d'ici 2050. ⁽¹⁾ La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une augmentation de la demande de solutions de transport collectif à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones aux prises avec de la congestion routière.	▲
SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de mobilité vertes. Le transport sur rail est l'un des modes de transport de marchandises et de passagers les plus écoénergétiques et écologiques, les activités d'exploitation ferroviaire représentant uniquement 2 % de la consommation d'énergie du secteur du transport et n'occasionnant que 0,3 % des émissions directes de CO ₂ . ⁽²⁾	▲
FINANCEMENT PUBLIC	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires soutenus par le secteur public. Les investissements en infrastructure ferroviaire devraient croître, tandis que les gouvernements et les institutions multilatérales continuent à financer des projets dans le secteur du transport sur rail pour soutenir et favoriser le développement économique. Cependant, la dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires.	▲
LIBÉRALISATION	La libéralisation incite plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'Union européenne.	▲
AVÈNEMENT DU NUMÉRIQUE	Des changements positifs devraient survenir dans le secteur du transport sur rail au cours des prochaines années en raison de la révolution industrielle numérique, surtout en ce qui concerne la signalisation et les services de maintenance. Grâce à l'utilisation de technologies de rupture comme l'Internet des objets, les trains automatisés et l'analyse des mégadonnées, les nouveaux modèles d'affaires devraient se tourner particulièrement vers une approche davantage orientée sur le service. Pour s'en assurer, les fabricants d'équipement d'origine devront surveiller de près les « écosystèmes » qu'ils servent pour répondre à leurs besoins futurs.	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Population Prospects: The 2019 Revision* et *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*.

⁽²⁾ Selon le rapport *Tracking Transport* de 2019 de l'Agence internationale de l'énergie (AIE).

En septembre 2018, l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a confirmé ses perspectives positives pour le secteur mondial du transport sur rail d'après les commandes prévues dans son étude *World Rail Market Study* publiée tous les deux ans. L'étude prévoit une croissance soutenue de l'ensemble du marché du transport sur rail accessible⁽¹⁾ à un TCAC de 2,6 %.⁽²⁾ Le marché pertinent et accessible⁽¹⁾ de Transport devrait croître encore plus rapidement à un TCAC de 2,7 %.⁽²⁾

Dans l'ensemble, les perspectives solides de l'industrie du transport sur rail sont essentiellement attribuables à des facteurs macroéconomiques, comme la libéralisation, qui, en ouvrant les marchés aux exploitants privés et en réduisant la participation du gouvernement, entraîne des effets positifs tels que la réduction des coûts, l'augmentation du trafic ferroviaire et la croissance de la fourniture de systèmes ferroviaires.

De façon similaire, d'autres mesures, comme celles du Quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne en 2016 et d'autres règlements et normes techniques, ont posé les fondements de nouvelles améliorations pour les solutions de signalisation de l'industrie du transport sur rail. D'autres mesures de la Commission européenne, comme l'entreprise Shift2Rail, visent à favoriser la recherche et le développement dans tous les segments, en particulier pour améliorer l'expérience des passagers, la sécurité et l'interopérabilité du transport sur rail.

En décembre 2019, la Commission européenne a mis en place le pacte vert pour l'Europe, une stratégie de croissance visant à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 et à réduire les émissions de gaz liées aux transports de 90 % en encourageant le transfert modal vers des moyens de transport durables, principalement le rail, et en améliorant l'efficacité du système de transport au moyen d'une mobilité multimodale connectée.

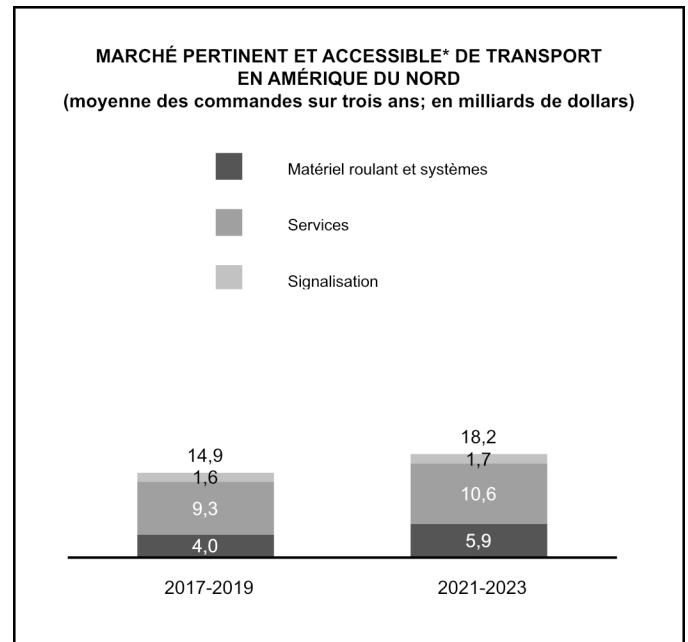
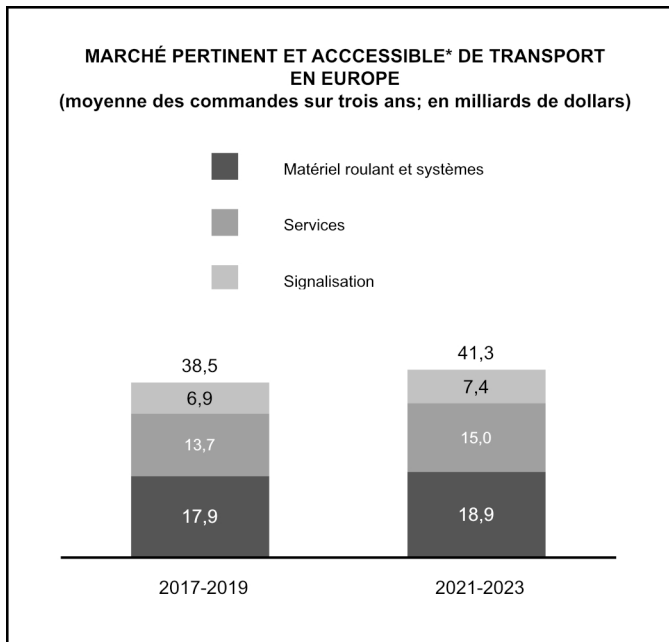
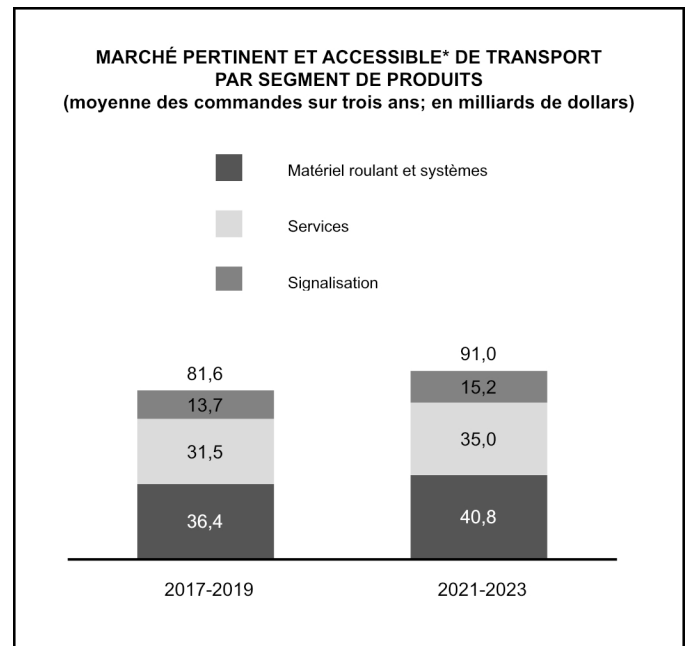
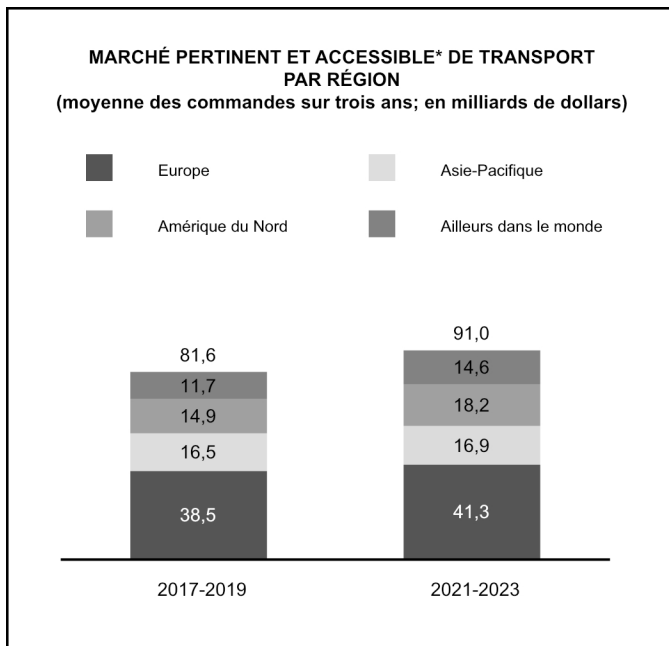
Les perspectives positives du marché sont soutenues par d'importants volumes de commandes de matériel roulant, qui reste le segment le plus important. Plus particulièrement, de futurs investissements constants sur des marchés du transport sur rail en pleine maturité, comme ceux de l'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord, sont prévus pour la modernisation et le remplacement, ainsi que pour l'accroissement de leurs parcs de matériel roulant existants.

Dans le segment de la signalisation, l'étude prévoit de nouveaux investissements en Europe de l'Ouest pour mettre à jour et moderniser les systèmes de signalisation dans le cadre des plans de mise en œuvre nationale du système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Train Control System, ETCS) dans différents pays, ce qui aura un effet positif sur la croissance de ce segment et de l'ensemble du marché du transport sur rail. Le marché accessible du contrôle ferroviaire devrait aussi continuer d'afficher une croissance élevée en Afrique et au Moyen-Orient ainsi qu'en Amérique latine, soutenue par des investissements massifs dans des systèmes urbains et interurbains de contrôle ferroviaire de façon à relever les défis liés à l'urbanisation rapide et aux embouteillages.

Le marché des services devrait croître davantage du fait de la libéralisation graduelle liée à des exploitants ferroviaires privés, particulièrement dans les marchés en pleine maturité. Contrairement aux grands exploitants établis, qui gèrent leurs besoins de maintenance et de services en interne, les exploitants ferroviaires privés tendent à externaliser leurs besoins de maintenance et de services.

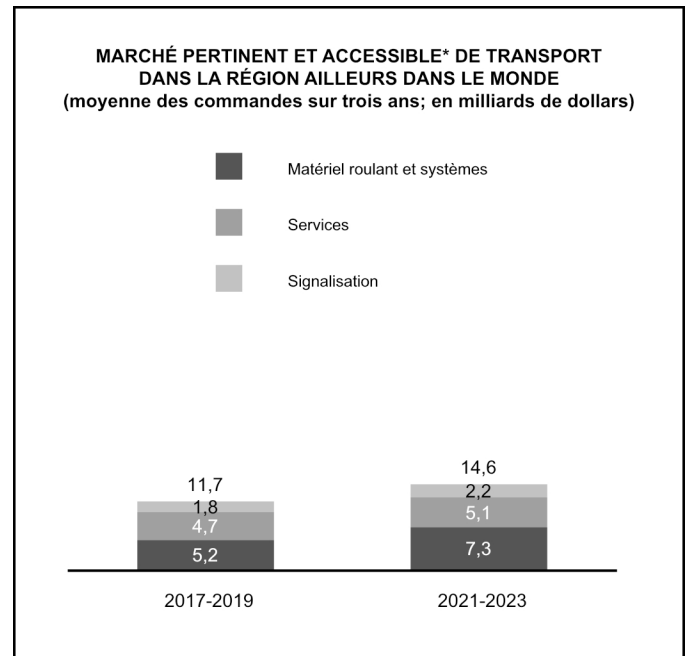
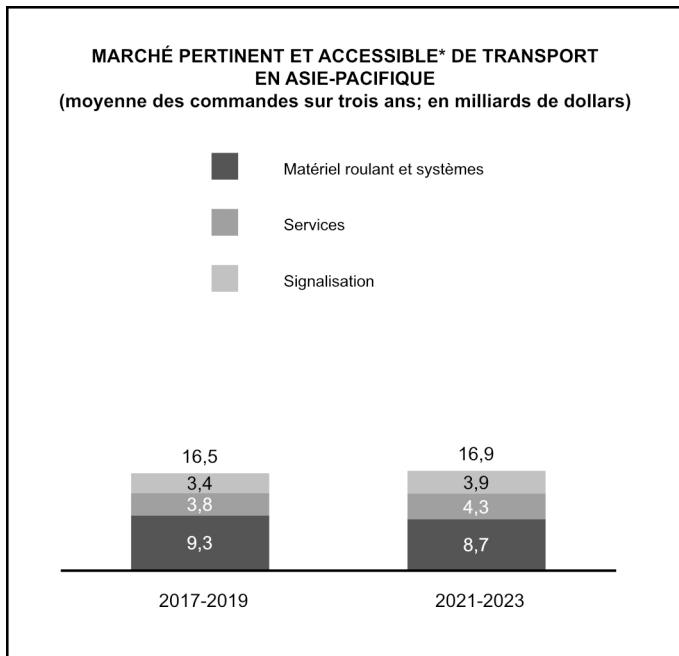
⁽¹⁾ L'ensemble du marché du transport sur rail accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

⁽²⁾ Selon les données, provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023*, publiée en septembre 2018, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché mondial du transport sur rail. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires peuvent avoir une incidence importante sur le volume annuel, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre, par conséquent, sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans et sont publiées en euros. Un taux de change de 1 € = 1,1435 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2017-2019, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2017-2019 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2015-2017 et 2018-2020.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023* et des données extrapolées.

* Le marché du transport sur rail 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, et à l'exclusion des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2018 to 2023* et des données extrapolées.

* Le marché du transport sur rail 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, et à l'exclusion des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Conformément aux pratiques sectorielles actuelles et à la méthodologie utilisée par l'UNIFE pour le marché mondial du transport sur rail, notre marché pertinent et accessible est présenté comme la moyenne sur trois ans. Certaines années, des commandes importantes peuvent être attribuées particulièrement dans le matériel roulant, selon la disponibilité du financement public.

Comparaison par région sur douze mois

Europe

Le volume des commandes en Europe au cours de 2019 a diminué par rapport à celui de 2018, en raison surtout d'importants contrats octroyés l'an dernier pour des trains à très grande vitesse en France et pour la signalisation en Norvège. Au cours de 2019, le volume des commandes a découlé de plusieurs contrats octroyés dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest pour des trains de banlieue, des trains régionaux et des trains interurbains, principalement en Allemagne, en France, au R.-U. et en Italie. De plus, des commandes importantes visant des rames de métro ont été attribuées en France. En Europe de l'Est, les commandes ont surtout découlé des investissements dans des solutions de mobilité des grandes lignes, avec l'octroi d'importants contrats pour des trains régionaux et des trains interurbains en Pologne, en République tchèque et en Hongrie. En outre, des contrats importants ont été octroyés pour des véhicules légers sur rail et des rames de métro en Pologne. De nombreux contrats de signalisation et de services ont été octroyés dans l'ensemble de la région, les plus importants visant la signalisation de grandes lignes en Italie et en Pologne et surtout des services de gestion de parcs de véhicules et de gestion du cycle de vie d'actifs en Allemagne et au R.-U.

Les perspectives devraient être solides et positives en Europe du fait d'importants appels d'offres prévus pour des trains à grande vitesse ainsi que pour des trains de banlieue et des trains régionaux, en Allemagne, en Espagne, au R.-U. et en France. De nombreux projets de moyenne et de grande taille devraient également être octroyés pour des solutions de mobilité collective urbaine dans l'ensemble de la région, les occasions les plus importantes étant prévues en Allemagne et en Turquie pour des voitures de métro et en France pour des véhicules légers sur rail. De plus, le segment des services devrait croître en raison de plusieurs occasions pour la gestion de parcs de véhicules pour passagers et la gestion du cycle de vie d'actifs en Allemagne, en Espagne et au R.-U. Dans le segment de la signalisation, le volume des commandes devrait découler de la signalisation de grandes lignes, surtout en Allemagne et en Italie. En Europe de l'Est, de nombreuses occasions sont prévues dans l'ensemble des segments, en raison d'autres investissements en matière d'infrastructure de transport de marchandises, de transport urbain et de grandes lignes, particulièrement en Pologne et en Turquie.

Amérique du Nord

En Amérique du Nord, le volume des commandes a diminué en 2019 par rapport à celui de 2018, en raison surtout d'importants contrats octroyés l'an dernier aux É.-U. et au Canada pour des rames de métro. En 2019, le volume des commandes de matériel roulant dans cette région a surtout découlé des appels d'offres attribués pour des trains régionaux et des rames de métro aux É.-U. Plusieurs contrats de signalisation et de services de taille moyenne ont été octroyés dans l'ensemble de la région, les commandes les plus importantes visant la gestion de parcs de navettes aéroportuaires automatisées aux É.-U. ainsi que des solutions de signalisation urbaines pour les véhicules légers sur rail au Canada.

La croissance devrait être solide au cours des prochaines années en Amérique du Nord, stimulée par des besoins croissants à la fois en solutions de mobilité urbaine et en solutions de mobilité grandes lignes, surtout aux É.-U. Au Canada, des occasions importantes sont prévues pour des trains de banlieue et des trains régionaux, ainsi que des contrats de services à long terme. Au Mexique, le volume des commandes devrait continuer de provenir principalement du transport collectif urbain, des investissements importants étant prévus pour des rames de métro, ainsi que des ententes de services à long terme. En outre, un appel d'offres important est prévu au Mexique pour des trains à très grande vitesse. Aux É.-U., des commandes sont prévues pour l'ensemble des solutions, en particulier les solutions de transport collectif urbain pour des systèmes de navettes automatisés, des rames de monorail et des rames de métro. De plus, d'importants contrats devraient être octroyés pour des trains à très grande vitesse ainsi que pour des trains régionaux et des trains de banlieue. Dans les segments de la signalisation et des services, plusieurs projets de moyenne et de grande taille devraient se présenter dans l'ensemble de la région.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, le volume de l'ensemble des commandes en 2019 est demeuré stable par rapport à celui de 2018. En 2019, les principaux investissements soutenant le volume des commandes étaient principalement liés aux contrats de matériel roulant pour des rames de métro en Chine, en Corée et à Singapour, ainsi que pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Australie et à Taïwan. Par ailleurs, de nombreux contrats importants ont été octroyés pour des trains interurbains et des trains à très grande vitesse en Chine, et des contrats de signalisation importants ont été octroyés en Inde et en Australie. Dans le segment des services, la majeure partie des commandes est venue de l'Australie en raison de nombreuses ententes de moyenne et de grande taille visant particulièrement la gestion de parcs de véhicules pour passagers.

Au cours des prochaines années, le niveau d'activité devrait être solide dans la région, plusieurs appels d'offres étant prévus dans l'ensemble des segments, en particulier pour les solutions de mobilité urbaine dont la demande découle de l'urbanisation croissante dans la région. Les commandes les plus importantes sont prévues pour des rames de métro en Inde, ainsi que pour des trains de banlieue, des trains régionaux et des véhicules légers sur rail en Australie. De plus, de nombreuses possibilités devraient se présenter pour des rames de métro en Chine, en Malaisie et à Singapour, ainsi que pour des véhicules légers sur rail à Taïwan et en Thaïlande. Un projet digne de mention devrait être octroyé pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Indonésie. Des commandes importantes devraient être passées dans les segments de la signalisation et des services dans toute la région, les possibilités les plus importantes se trouvant en Australie, en Inde et en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

En 2019, le volume de l'ensemble des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a augmenté considérablement par rapport à celui de 2018. La hausse du volume des commandes a été attribuable essentiellement aux contrats importants de trains régionaux et de trains de banlieue octroyés en Russie et à ceux de véhicules légers sur rail octroyés en Israël. Par ailleurs, un important projet clés en main digne de mention a été obtenu en Égypte pour des rames de monorail, ainsi que des ententes de services à long terme et de signalisation. D'importants contrats de signalisation ont également été octroyés, principalement au Panama pour des solutions de transport urbain et aux Émirats arabes unis pour des solutions de grandes lignes. Dans le segment des services, les ententes les plus importantes ont été conclues pour des trains interurbains et la gestion de parcs de véhicules en Russie et au Kazakhstan.

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

Les perspectives de l'ensemble des investissements dans la région Ailleurs dans le monde devraient demeurer positives en raison des nombreuses possibilités prévues au cours des prochaines années à la fois pour les solutions de mobilité des grandes lignes et les solutions de mobilité urbaine afin de répondre aux besoins grandissants de mobilité. Des appels d'offres importants sont prévus pour des rames de métro en Égypte, au Panama et en Arabie saoudite. De plus, des contrats importants devraient faire l'objet d'appels d'offres pour des véhicules légers sur rail en Israël et en Russie. D'importants contrats dignes de mention devraient également être conclus pour des trains de banlieue en Colombie et au Kenya. Dans le segment de la signalisation, des commandes importantes sont prévues dans l'ensemble de la région, en particulier au Brésil, en Zambie et en Égypte. Plusieurs ententes de services devraient aussi être conclues, les commandes les plus importantes devant être passées en Israël, en Égypte et au Pérou.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽¹⁾	2018	2019 ⁽¹⁾	2018
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	890 \$	1 316 \$	5 192 \$	5 844 \$
Services ⁽³⁾	587	562	2 140	2 096
Signalisation ⁽⁴⁾	316	283	937	975
Total des revenus	1 793 \$	2 161 \$	8 269 \$	8 915 \$
RAIIA ajusté⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(196) \$	193 \$	212 \$	851 \$
Amortissement	38	26	139	101
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	3	—
RAII ajusté⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(234)	167	70	750
Éléments spéciaux	2	(69)	48	(24)
RAII⁽⁵⁾	(236) \$	236 \$	22 \$	774 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(10,9) %	8,9 %	2,6 %	9,5 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(13,1) %	7,7 %	0,8 %	8,4 %
Marge RAII	(13,2) %	10,9 %	0,3 %	8,7 %

- (1) Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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*.
- (5) Compte tenu de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 25 millions \$ et 94 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 (36 millions \$ et 111 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018).
- (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 et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Revenus par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2019		2018		2019		2018	
Europe ⁽¹⁾	957 \$	53 %	1 377 \$	64 %	4 929 \$	59 %	5 522 \$	62 %
Amérique du Nord	426	24 %	330	15 %	1 955	24 %	1 757	20 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	294	16 %	363	17 %	986	12 %	1 137	13 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	116	7 %	91	4 %	399	5 %	499	5 %
	1 793 \$	100 %	2 161 \$	100 %	8 269 \$	100 %	8 915 \$	100 %

⁽¹⁾ Les diminutions en Europe pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 27 millions \$ et 289 millions \$. Les diminutions en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde au cours de l'exercice reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 43 millions \$ et 13 millions \$.

⁽²⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.

Revenus

Les revenus totaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019 ont diminué de respectivement 368 millions \$ et 646 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 31 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 345 millions \$ pour l'exercice, les revenus pour le quatrième trimestre ont diminué de 337 millions \$, ou 16 %, tandis que les revenus pour l'exercice ont diminué de 301 millions \$, ou 3 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 337 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours de l'exercice considéré; et
- la baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Les contrats touchés visent surtout les trains de banlieue et les trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique, ainsi que les véhicules légers sur rail, les trains à très grande vitesse, les systèmes de navettes automatisés, les trains interurbains et les trains à grande vitesse en Europe.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro, contrebalancée en partie par certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en voie d'achèvement;
- un accroissement des activités liées à la signalisation en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord; et
- un accroissement des activités liées aux services en Europe et en Amérique du Nord.

La diminution de 301 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours de l'exercice considéré; et
- la baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Les contrats touchés visent surtout les trains de banlieue et les trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique, les systèmes de transport en commun dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, ainsi que les trains interurbains, les trains à très grande vitesse, les véhicules légers sur rail et les systèmes de navettes automatisés en Europe. La baisse des activités en Europe et en Asie-Pacifique est contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités liées aux services en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique; et
- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de la production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail et de métro, contrebalancée en partie par certains contrats de systèmes de navettes automatisés en voie d'achèvement.

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 RAIL ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2019	2018	2019	2018
Charges de restructuration	1	2 \$	(6) \$	48 \$	10 \$
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	2	—	—	—	17
Achat de rentes de retraite	3	—	—	—	12
Égalisation des prestations des régimes de retraite	4	—	3	—	3
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail	5	—	(66)	—	(66)
		2 \$	(69) \$	48 \$	(24) \$
Incidence sur la marge RAIL		(0,1) %	3,2 %	(0,5) %	0,3 %

1. Représentent des indemnités de départ totalisant 61 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 5 millions \$ et des reprises de dépréciations d'actifs totalisant 8 millions \$ qui avaient été comptabilisées antérieurement, ces gains et reprises ayant été comptabilisés dans les trimestres précédents.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, représentaient des indemnités de départ totalisant 6 millions \$ et des dépréciations d'actifs totalisant 8 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, tous liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

2. Représente une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques relativement à la vente d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.
3. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
4. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 3 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coût des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
5. Représentent l'incidence des transactions de cession-bail de deux installations conformément à notre plan de transformation.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre a diminué de 20,8 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne; et
- d'une augmentation des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- une augmentation de la marge réalisée sur la signalisation, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI pour le quatrième trimestre a diminué de 24,1 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour l'exercice a diminué de 7,6 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne au quatrième trimestre;
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- d'une augmentation des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une incidence positive d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au premier trimestre de 2019; et
- une augmentation de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de l'exercice a diminué de 8,4 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

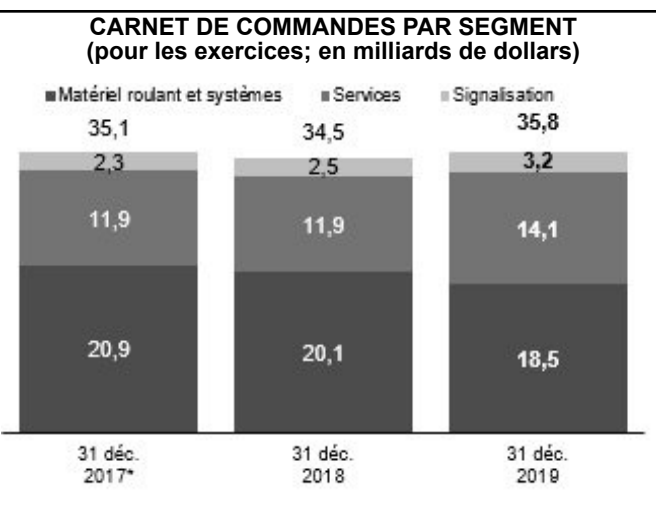
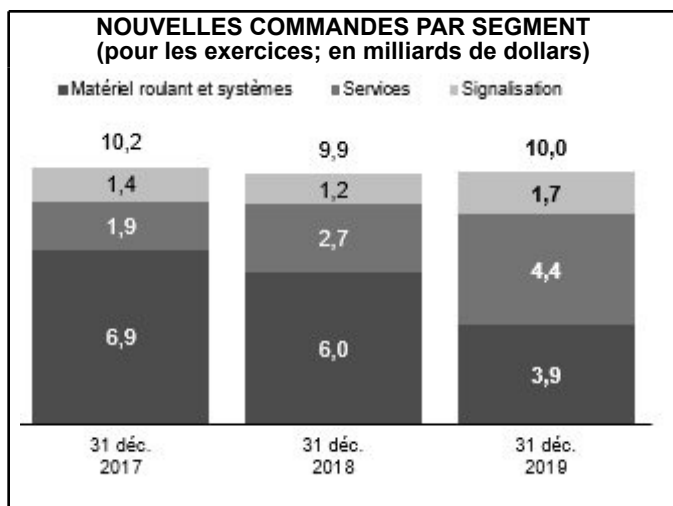
⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur.

Commandes importantes en 2019 dans tous les segments donnant lieu à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2

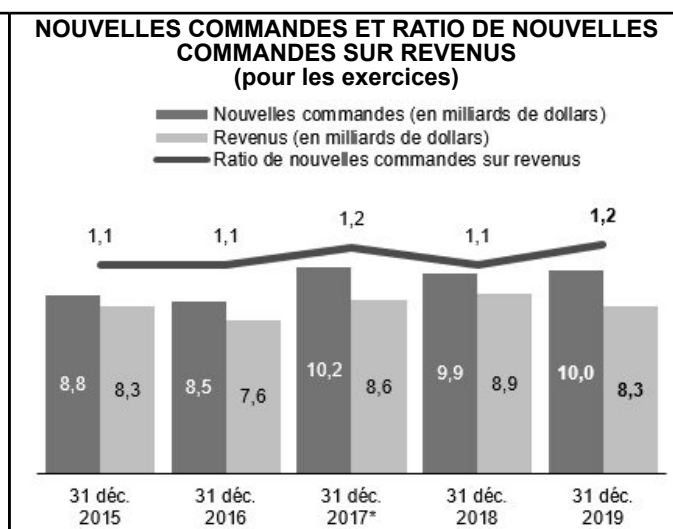
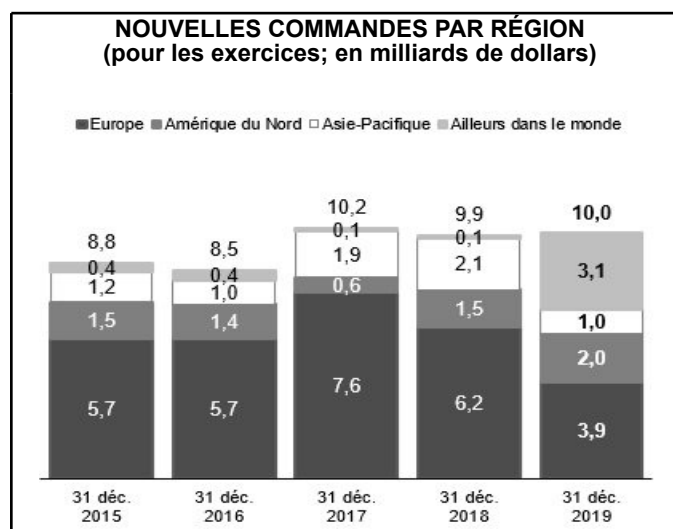
Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018	2019	2018
Solde au début de la période	35,1 \$	33,9 \$	34,5 \$	35,1 \$ ⁽¹⁾
Nouvelles commandes	1,8	3,3	10,0	9,9 \$
Revenus	(1,8)	(2,2)	(8,3)	(8,9) \$
Incidence des taux de change et autres ajustements	0,7	(0,5)	(0,4)	(1,6) \$
Solde à la fin de la période	35,8 \$	34,5 \$	35,8 \$	34,5 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,5	1,2	1,1

⁽¹⁾ Le carnet de commandes au 31 décembre 2017 a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.



* Le carnet de commandes au 31 décembre 2017 a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.



* Les revenus de 2017 ont été retraités au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2018 en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

Nous avons obtenu plusieurs commandes importantes au cours de l'exercice qui ont généré un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2. L'apport des services et de la signalisation à nos nouvelles commandes a augmenté au cours des trois derniers exercices, passant de 32 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 à 61 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, améliorant, par conséquent, la qualité de notre carnet de commandes. Nous avons maintenu une position de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché de transport sur rail pertinent et accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 30,1 milliards \$ ces trois derniers exercices, y compris une part plus importante de commandes dans la région Ailleurs dans le monde, en raison surtout du contrat conclu avec la National Authority of Tunnels (NAT) au Caire, en Égypte, au troisième trimestre de 2019.

⁽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 de l'exercice clos le 31 décembre 2019 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Quatrième trimestre					
Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ)	É.-U.	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	309 \$
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) pour le compte de l'Île-de-France Mobilités	France	Voitures de métro	105	Matériel roulant et systèmes	280 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de trains	s. o.	Services	240 \$
FirstGroup et Trenitalia	R.-U.	Contrat de services de maintenance de trains	s. o.	Services	154 \$
Troisième trimestre					
National Authority for Tunnels (NAT)	Égypte	Trains et système <i>INNOVIA</i> Monorail 300, technologie de signalisation et de commande automatique de train <i>CITYFLO</i> 650 et services d'exploitation et de maintenance	280	Matériel roulant et systèmes, signalisation et services	2 640 \$ ⁽³⁾
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	247 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	247 \$
Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i> , et systèmes de gestion de la maintenance <i>FlexCare</i> et de détection des obstacles	30	Matériel roulant et systèmes, et services	219 \$
Abellio UK et Eversholt Rail Ltd.	R.-U.	Contrat de services de maintenance de trains	s. o.	Services	161 \$
Non divulgué	Europe	Non divulgué	s. o.	Services	106 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	104 \$
Deuxième trimestre					
Trenitalia	Italie	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (dérivés de la plateforme du V300 <i>ŽEFIRO</i>) et services de maintenance connexes	112	Matériel roulant et systèmes, et services	261 \$ ⁽⁴⁾
Ville et comté de San Francisco	É.-U.	Services d'exploitation et de maintenance pour le système de navette automatisé <i>INNOVIA</i> APM 100	s. o.	Services	220 \$
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Exercice d'une option d'achat de voitures à deux niveaux <i>TWINDEXX</i> Vario	74	Matériel roulant et systèmes	166 \$
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	101 \$
Premier trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Voitures de train de banlieue multiniveaux III	113	Matériel roulant et systèmes	669 \$
Gouvernement du Queensland	Australie	Modifications et nouvelle conception des trains faisant partie du projet de matériel roulant de nouvelle génération (NGR) et des services de maintenance connexes	s. o.	Matériel roulant et systèmes, et services	255 \$
Eurotunnel	France	Remise à neuf de 9 navettes passagers	s. o.	Services	171 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix.

⁽²⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. Le contrat est évalué à 593 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

⁽³⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium avec Orascom Construction PLC et Arab Contractors. Le contrat total est évalué à 4,16 milliards \$, et seule notre part est présentée ci-dessus.

⁽⁴⁾ Contrat conclu en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat total est évalué à 643 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

Au cours du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019, la commande importante suivante a été octroyée à notre coentreprise, mais elle n'est pas comprise dans notre carnet des commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise :

- Notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 % et qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire CRRC Sifang Rolling Stock Co. Ltd., a obtenu le contrat octroyé par China State Railway Group Co Ltd. pour la fourniture de 160 voitures de train à grande vitesse CR400AF conformes à la nouvelle norme chinoise, d'une valeur totale de 427 millions \$.

Après la fin de l'exercice, BST, notre coentreprise chinoise dans laquelle nous détenons une participation de 50 % et qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire CRRC Sifang Rolling Stock Co. Ltd., a été retenue par China State Railway Group Co Ltd. afin fournir des services d'entretien 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.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2019	Aux 31 décembre 2018
Permanents ⁽¹⁾	31 750	35 050
Contractuels	4 300	5 600
	36 050	40 650
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	66 %	62 %

⁽¹⁾ Y compris 950 employés inactifs au 31 décembre 2019 (900 employés inactifs au 31 décembre 2018).

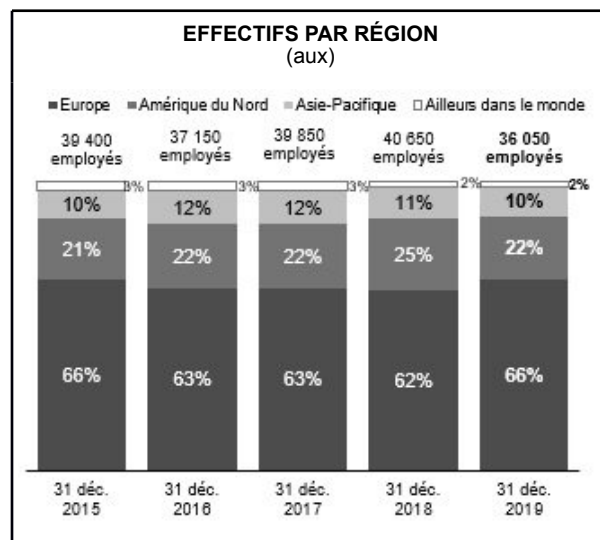
Nous continuons de déployer nos mesures de transformation avec l'objectif de créer plus de valeur pour les clients et les actionnaires. Ces mesures sont prises en vue d'améliorer la productivité en étudiant et en établissant de nouveaux partenariats, et en optimisant notre présence mondiale sur le plan de la fabrication et de l'ingénierie, tout en simplifiant nos fonctions administratives et autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise.

En 2019, le nombre global d'employés a diminué de 11 %, ou 4600 employés, à l'échelle mondiale en raison de ces initiatives.

Nos effectifs permanents et nos effectifs contractuels ont été réduits dans toutes les régions. Alors que la baisse de nos effectifs en Europe est principalement attribuable à l'optimisation et aux mesures de restructuration conformément à notre plan de transformation, la baisse de nos effectifs en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique témoigne également de l'incidence du ralentissement de la cadence de production par suite de l'achèvement de certains contrats importants.

Notre rémunération incitative pour les employés à l'échelle mondiale récompense les efforts collectifs et individuels de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. À la fin de 2019, un total de 2100 employés de par le monde, ou 6,6 % des employés permanents, étaient admissibles à participer au programme. En 2019, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI ajusté et les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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.



AUTRES

Table des matières

ARRANGEMENTS HORS BILAN	RISQUES ET INCERTITUDES	NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	INSTRUMENTS FINANCIERS	OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES
101	102	127	129	130	131

CONTRÔLES ET PROCÉDURES	TAUX DE CHANGE	RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE
138	139	140	141	142	143

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 16 – Créances clients et autres débiteurs des états financiers consolidés pour plus de détails), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 17 – Soldes des contrats des états financiers consolidés pour plus de détails) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 25 – Fournisseurs et autres créditeurs des états financiers consolidés pour plus de détails).

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous avons fourni un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de certains clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à leurs acquisitions.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 6 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la

garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 8 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 43 – Engagements et éventualités des états financiers consolidés.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous avons offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et avons conservé des droits résiduels dans ces entités. Aviation offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Les avions sont donnés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 42 – Entités structurées non consolidées des états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. 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, nos résultats opérationnels et notre réputation pourraient être considérablement touchés.

RISQUE
OPÉRATIONNEL

Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources de risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à l'octroi de nouveaux contrats, au ratio de nouvelles commandes sur livraisons et au carnet de commandes ainsi qu'à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont une caractéristique de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les améliorations visant la productivité, l'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration ainsi que les actions de partenaires commerciaux, notre capacité d'aller de l'avant et réaliser les projets complexes de Transport et de dégager un fonds de roulement dans les délais prévus, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients et des contrats, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et des ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle, à des risques liés à la réputation, à des risques de perte de valeur et de dépréciation d'actifs, à la gestion des risques, aux questions fiscales ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.

RISQUE DE
FINANCEMENT

Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.

RISQUE LIÉ À LA
CONJONCTURE
ÉCONOMIQUE

Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'une conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.

RISQUE LIÉ AU
CONTEXTE
COMMERCIAL

Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les changements climatiques à l'échelle mondiale, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.

RISQUE DE
MARCHÉ

Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque opérationnel

Les retards dans la réalisation d'étapes techniques et l'accélération des cadences de production à l'égard de certains projets de Transport ont entraîné des charges au quatrième trimestre de 2019; bien que la Société ait pris des mesures et des initiatives pour aller de l'avant et réaliser ces projets (en amorçant notamment des négociations avec les clients pour fixer de nouveaux échéanciers de livraison, résoudre les enjeux quant aux pénalités de retard ainsi que les provisions et coûts connexes, il n'y a aucune garantie que ces négociations aboutissent, ou que l'issue de ces mesures, initiatives ou négociations ait l'effet escompté dans les délais prévus ou ait un effet tout court. Les dates d'encaissement de fonds liés aux paiements d'étape dans le cadre d'importants projets de Transport, et la clôture plus tard que prévu de certaines commandes et exercice d'options ont entraîné des flux de trésorerie disponibles moins élevés que prévu pour le quatrième trimestre de 2019; rien ne garantit que le déficit de flux de trésorerie disponibles se résorbera en totalité ou en partie en 2020 ou plus tard, ou que ce déficit de flux de trésorerie disponibles ne soit pas engagé à nouveau à l'avenir; de plus, toute résorption sera contrebalancée par l'incidence sur les flux de trésorerie des coûts supplémentaires comptabilisés dans les rajustements au quatrième trimestre chez Transport. La capacité de Transport d'aller de l'avant et de réaliser ces projets complexes dans les délais prévus est essentielle pour renouer avec une performance financière plus robuste. Un défaut dans le respect des calendriers de livraison ou autres calendriers contractuels, de satisfaire aux exigences de performance ou de réaliser les projets de façon efficiente pourraient augmenter la volatilité et le caractère imprévisible des revenus et de la rentabilité chez Transport.

Les transactions en cours pourraient être retardées ou ne pas être conclues

La conclusion de chacune des transactions en cours est assujettie à la réception des approbations réglementaires exigées. Il n'y a aucune certitude ni garantie de la part de la Société que ces conditions seront remplies ou, le cas échéant, à quel moment elles le seront.

Un retard important dans l'obtention des approbations réglementaires ou autres approbations ou l'imposition de conditions défavorables aux approbations pourrait nuire considérablement à la capacité de la Société de réaliser les transactions visées en cours. Si les transactions en cours ne sont pas conclues comme prévu, la Société pourrait en subir des conséquences défavorables sur ses activités, sa situation financière ou ses résultats opérationnels, 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 une ou plusieurs transactions en cours ne sont pas conclues, nous pourrions entreprendre diverses autres initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidité et nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie en vue de raffermir notre bilan et de créer de la valeur pour nos actionnaires.

Développement de nouveaux produits et services

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la volatilité des prix du carburant, la croissance des marchés en développement, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés de l'aéronautique et du transport sur rail. Pour demeurer compétitifs et répondre aux besoins des clients, nous devons anticiper ces changements, et nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents.

En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou technologies peuvent ne pas toujours réussir. Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits ou technologies qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation (ou si nous échouons dans le développement de nouveaux produits ou technologies ou que nous ne parvenons pas à les faire homologuer ou accréditer) ou qu'ils ne sont pas mis en marché rapidement, surtout par rapport aux produits de nos concurrents, ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons subir des dépassements de coûts dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients.

Nos résultats pourraient également être touchés négativement si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de prévoir les changements sur les marchés, de nous y adapter, de réduire les coûts de production de nos produits, existants ou nouveaux, tout en maintenant leur grande qualité, d'élargir encore notre gamme de produits et d'aligner notre présence internationale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

Dans un contexte de vive concurrence, nous sommes et resterons exposés au risque que des produits, des services ou des technologies plus novateurs ou concurrentiels soient développés par des concurrents ou lancés plus rapidement sur le marché, ou encore que le marché n'accepte pas les produits que nous développons.

Développement commercial et octroi de nouveaux contrats

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent aussi être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Bien que nous ayons établi et continuions d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

De plus, les cycles de fluctuation de la demande sont courants dans les secteurs où nous exerçons nos activités et peuvent avoir une incidence importante sur la concurrence par rapport aux projets disponibles et sur l'octroi de nouveaux contrats. Dans ce contexte, les fluctuations de la demande ou de la capacité du secteur privé et/ou public à financer des projets dans une conjoncture défavorable pourraient avoir une incidence négative sur l'octroi de nouveaux contrats, sur nos marges et, par conséquent, sur nos résultats financiers.

Une tranche importante de nos revenus et de notre rentabilité provient de l'octroi de projets de grande envergure. Le moment auquel les projets sont octroyés est imprévisible et hors de notre contrôle. Nous œuvrons dans des marchés très concurrentiels où il est difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, des contrats, puisque ces derniers, et les projets qui en découlent, comportent souvent de complexes et longs processus d'appel d'offres et de négociation. Ces processus peuvent être influencés par un large éventail de facteurs, dont les autorisations gouvernementales, les éventualités financières, le prix des produits de base, les conditions environnementales, les conditions globales du marché et la conjoncture économique. De plus, il se peut que nous n'obtenions pas les contrats pour lesquels nous avons soumissionné en raison du prix, de la perception d'un client à l'égard de notre réputation, de notre capacité d'exécution, ou encore de sa perception à l'égard d'un avantage technologique ou de tout autre avantage favorisant la concurrence. Nos concurrents pourraient être plus susceptibles de prendre des risques plus importants ou inhabituels, ou d'accepter des modalités contractuelles que nous n'aurions pas jugées rentables ou acceptables. Par ailleurs, nous pourrions engager des frais considérables pour participer à des appels d'offres de certains projets qui pourraient ne pas nous être attribués, ce qui donnerait lieu à des dépenses qui ne nous profiteraient pas.

Nos estimations de rendement futur sont notamment tributaires du moment auquel nous obtenons un certain nombre de nouveaux contrats, le cas échéant, et la mesure dans laquelle nous utilisons nos effectifs. Le taux d'utilisation de nos effectifs repose sur divers facteurs, comme notre capacité de gérer l'attrition, notre capacité de

prévoir nos besoins en matière de services, ce qui nous permet de maintenir un nombre d'effectifs convenable, notre capacité à assurer la transition du personnel entre les nouveaux projets et ceux terminés ou entre nos secteurs d'activité et la nécessité d'affecter des ressources à des activités comme la formation ou le développement des affaires. Bien que nos estimations reposent sur notre bonne foi, elles pourraient ne pas s'avérer fiables et pourraient changer fréquemment à la lumière des nouveaux renseignements disponibles. Dans le cas des projets de grande envergure où les échéances sont souvent incertaines, il est particulièrement difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, un contrat. En raison de l'incertitude entourant le moment de l'octroi du contrat, il peut être difficile d'assurer l'adéquation entre le nombre d'effectifs et nos besoins contractuels. Si nous n'obtenons pas un contrat ou que celui-ci est reporté, ou qu'un contrat en cours est annulé, nous pourrions engager des frais découlant de la réduction du personnel ou de la redondance de nos installations, ce qui aurait pour effet de réduire notre efficacité opérationnelle, nos marges et nos profits.

Notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons et notre carnet de commandes pourraient ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs

Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Le carnet de commandes représente l'estimation de la direction du montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies au 31 décembre 2019, à mesure que nous remplissons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Ces commandes pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Le carnet de commandes ne tient pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, d'options qui ne sont pas exercées ou de lettres d'intention. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités et aux normes de construction et normes techniques applicables. La résiliation, la modification, le report, la suspension ou la réduction de l'étendue de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une incidence considérable ou négative sur nos revenus futurs et notre rentabilité. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons, en temps voulu, voire tout court, la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et que s'ils se réalisent, ces revenus se traduiront par les bénéfices prévus ou la génération de liquidités, et tout manque à gagner pourrait être considérable. La matérialisation de l'un des risques décrits ci-dessus pourrait avoir une incidence négative importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

De plus, bon nombre de nos contrats comportent des dispositions qui permettent au client de résilier ou d'annuler un contrat, à sa convenance, en nous donnant un préavis d'une durée déterminée avant la date de résiliation ou en nous versant une indemnité équitable, selon les modalités précises du contrat. Si un nombre important de clients devait se prévaloir de telles dispositions, ou si un ou plusieurs contrats importants étaient résiliés pour des raisons de commodité, notre carnet de commandes publié pourrait être touché de façon négative, ce qui aurait une incidence défavorable correspondante sur notre rentabilité et nos revenus futurs prévus.

Processus de certification et d'homologation

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et nous dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et qui peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le Transport Safety Institute des É.-U. et les autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, un accroissement imprévu des stocks, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

La mise en marché et la MES de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison

des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de l'avancement du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des modifications apportées aux spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière de certification ou d'homologation, des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires, sous-traitants et fournisseurs, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des retards d'exécution des travaux, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que le report de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci, ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent engendrer des investissements importants en temps et en argent, entraîner la restructuration des jalons et des paiements d'étape, entraîner la retenue du paiement par les clients ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par ceux-ci, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de performance obligatoires visant le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas dégager quelque marge que ce soit ou plutôt engendrer une perte.

Les défis opérationnels ayant une incidence sur le système de production de l'un ou de plusieurs de nos programmes pourraient entraîner des retards de production et/ou l'incapacité de répondre aux demandes des clients, ce qui aurait une incidence défavorable sur nos revenus et nos marges. Nos systèmes de production sont extrêmement complexes. Des problèmes opérationnels, comme des retards dans la livraison des composants des fournisseurs, ou leur défaillance, le non-respect des plans de rendement internes, des retards à obtenir les certifications ou homologations réglementaires requises ou l'incapacité à les obtenir tout court, pourraient entraîner un nombre important de travaux réalisés hors séquence et une hausse des coûts de production, ainsi que des retards de livraison aux clients, des répercussions sur la performance du produit ou une hausse des coûts de garantie ou de soutien. Nous pouvons également écopier de pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements.

De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus tirés des contrats à long terme sont fondés, en partie, sur d'importants jugements et estimations de coûts. Nos estimations de coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur un certain nombre d'hypothèses visant, notamment, la conjoncture économique future, le coût et la disponibilité de la main-d'œuvre et des matériaux, la productivité de la main-d'œuvre, les niveaux d'emploi et de salaires, les taux d'utilisation des installations, les taux d'inflation, les taux de change et les normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont

influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions. En raison de l'importance de nos estimations et jugements décrits ci-dessus, des marges bénéficiaires et des revenus sensiblement différents pourraient être constatés si nous utilisions des hypothèses différentes ou si les circonstances sous-jacentes devaient changer. Des changements dans les hypothèses, circonstances ou estimations sous-jacentes pourraient avoir une incidence défavorable sur notre performance financière au cours des prochaines périodes.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport conclut dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements des clients. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Cependant, les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment en cas de non-respect de la date de livraison déterminée. Dans ce cas, rien ne garantit que Transport réussisse à négocier une prolongation avec les tiers consentant les avances. Ces obligations de remboursement sont garanties par des garanties externes.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragonnementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties et de cautionnement de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Caractères saisonnier et cyclique des résultats financiers

Nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations périodiques et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au cours de nos troisième et quatrième trimestres, et fréquemment dans les dernières semaines d'un trimestre donné. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires et annuels peuvent être touchés par ces fluctuations périodiques, notamment en raison de variations temporelles qui pourraient repousser les flux de trésorerie d'un trimestre à l'autre.

Puisqu'une partie importante de nos revenus provient de contrats d'envergure à long terme complexes qui prévoient des paiements d'étape structurés, nos résultats opérationnels peuvent fluctuer considérablement d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre, selon le moment auquel les contrats sont octroyés, le cas échéant, et selon le début et l'état d'avancement des travaux effectués dans le cadre des contrats octroyés. De plus, nos clients peuvent demander des modifications aux spécifications ou aux commandes, jalons, paiements d'étape ou calendriers de livraisons. Compte tenu de la nature cyclique des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités, nos résultats financiers, comme ceux d'autres entreprises œuvrant dans de tels secteurs, peuvent être touchés, au cours d'une période donnée, par divers facteurs échappant à notre contrôle, et, par conséquent, il peut y avoir, de temps à autre, des variations importantes et imprévisibles de nos résultats financiers trimestriels et annuels, de sorte que les résultats obtenus dans le passé ne sont pas représentatifs des résultats prévus pour toute période ultérieure.

Déploiement et exécution des initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts et à l'amélioration du fonds de roulement

En 2015, la Société a mis en œuvre son plan de redressement quinquennal qui cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Au début de 2020, conformément à ce plan et à la suite d'un examen approfondi d'options stratégiques, la Société a indiqué qu'elle continuait à étudier activement des options visant à renforcer son bilan et à créer de la valeur pour ses actionnaires. De nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages connexes, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Nous pourrions être incapables de mener à bien la mise en œuvre de nos initiatives relatives à la stratégie de fabrication et à l'amélioration de la productivité

L'une des priorités du plan stratégique et des initiatives de transformation établies par la direction consiste à déployer des efforts soutenus pour réduire les coûts et améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle. Cette priorité a notamment pour objectif de tirer parti de la force de nos centres d'excellence en ingénierie et en fabrication. De plus, nos efforts en matière de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la productivité portent également sur la mise en œuvre et la valorisation de nos plateformes de produits et de services standardisées. Nous croyons qu'un système de fabrication souple est l'élément clé qui nous permettra d'améliorer notre capacité de satisfaire les besoins de nos clients de manière rentable. La réussite de

la mise en œuvre de cette priorité de notre plan stratégique repose sur la collaboration de la direction, des employés de production et des fournisseurs. Si nous ne réussissons pas à réduire nos coûts de production et à améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle (et à atteindre notamment les niveaux prévus de productivité et d'efficacité opérationnelle) de nos installations de production, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par les partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait entraîner d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte d'une commande potentielle.

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

Le non-respect par un partenaire commercial des lois, règles ou règlements applicables, ou des exigences contractuelles, pourrait nuire à nos activités et, dans le cas de contrats gouvernementaux, entraîner des amendes, des pénalités, une suspension ou même une radiation, de sorte que notre réputation, nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels pourraient en souffrir considérablement.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Ces produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts des produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons engager des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts, dans la mesure du possible, peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que nous avons fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent être causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine. S'il s'avère que certains de nos produits n'ont pas la qualité attendue, ne respectent pas les normes industrielles ou nationales ou présentent des risques pour la sécurité d'humains ou de biens, nous pouvons nous voir dans l'obligation de rappeler les produits, faire l'objet de pénalités, voir nos permis ou licences d'exploitation révoqués, ou devoir suspendre la production et la vente de nos produits ou nous pouvons faire l'objet d'une ordonnance de prendre des mesures correctives. Un rappel de produits peut également entacher notre réputation et notre marque, faire baisser la demande pour nos produits et exposer nos activités à une surveillance plus rigoureuse de la part des organismes de réglementation.

Nous ne pouvons être certains que les limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Compte tenu de notre taille, nous faisons régulièrement l'objet d'enquêtes, de réclamations et de poursuites, ou y sommes exposés, en vue de l'imposition de dommages-intérêts et autres recours. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes et pourrions être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de retard quant à la livraison de biens ou la prestation de services, des affaires en matière de responsabilité des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Ces causes pourraient entraîner la réaffectation des ressources financières et des ressources de direction qui seraient sinon utilisées à l'avantage de nos activités, et les frais relatifs à notre défense contre ces litiges pourraient être importants. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir l'ensemble des pertes. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats. Une publicité négative découlant des litiges, y compris notamment les litiges liés à la sécurité des produits, pourrait également nuire à la perception du public à l'égard de nos activités ou de notre réputation, que les allégations soient fondées ou non, ou que nous soyons ultimement tenus responsables. Par conséquent, les litiges pourraient nuire considérablement à nos activités et à nos résultats financiers.

De plus, dans le cadre des environnements réglementaires et juridiques où nous exerçons, nous sommes assujettis à des lois anticorruption qui interdisent d'effectuer des paiements inappropriés directement ou indirectement à des représentants du gouvernement, des autorités ou des personnes définies dans ces lois anticorruption en vue d'obtenir des avantages commerciaux ou d'autres avantages inappropriés dans le cadre des activités. Les ventes réalisées auprès de clients étrangers, notamment, sont assujetties à ces lois. En vertu de ces lois, une entreprise peut être tenue responsable des violations découlant non seulement d'actes posés par certains de ses employés, mais également dans certaines circonstances d'actes posés par ses entrepreneurs et ses mandataires tiers.

Notre Code d'éthique et nos autres politiques de société visent à respecter ces lois et règlements et nous avons mis en œuvre des programmes de formation, une surveillance et des contrôles internes, ainsi que des revues et des audits pour veiller au respect de ces lois. Cependant, rien ne garantit que nos politiques et procédures de contrôle interne nous protégeront de la négligence, d'attitudes frauduleuses, de la malhonnêteté ou d'autres comportements inappropriés de la part de nos employés, entrepreneurs, fournisseurs, entreprises associées, conseillers, mandataires ou partenaires. Toute mauvaise conduite ou tout non-respect des lois anticorruption et d'autres lois et règlements applicables de la part d'un employé, d'un entrepreneur, d'un fournisseur, d'une entreprise associée, d'un conseiller, d'un mandataire ou d'un partenaire pourrait avoir une incidence sur Bombardier de multiples façons incluant, sans s'y limiter, des sanctions juridiques criminelles, civiles et administratives, l'interdiction de répondre à des appels d'offres du gouvernement ou de réaliser des contrats gouvernementaux, et la publicité négative, et pourrait nuire à nos activités, à notre réputation, à nos résultats opérationnels, à notre rentabilité, au cours de l'action et à notre situation financière. Au cours des dernières années, il y a eu une hausse générale de la fréquence de l'application et de la sévérité des pénalités en vertu de ces lois, ce qui a entraîné une surveillance accrue des entreprises et une augmentation des sanctions à l'égard de celles reconnues coupables de violation de la législation de lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Se reporter aussi à la section « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement » ci-après.

Se reporter aussi à la Note 43 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés.

Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air et de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine et la sécurité découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques ou à des produits défectueux et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (par nous ou par d'autres) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées, y compris l'enlèvement par la Société de déchets dangereux des sites de tiers. Ces lois et règlements pourraient nous amener à engager des coûts, y compris des amendes, des dommages-intérêts, des sanctions criminelles ou civiles et des coûts de remise en état, ou entraîner des interruptions d'activité, et pourraient nuire au marché de nos produits.

Les exigences réglementaires en matière d'environnement, de santé et de sécurité ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pourrions avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés par le passé, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Dépendance à l'égard d'un nombre limité de contrats et de clients

Dans une période donnée, un nombre limité de contrats ou de clients peut représenter une part importante des revenus et des flux de trésorerie que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins que les revenus et les résultats pour une période donnée peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de contrats ou de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes, ses étapes, ses paiements d'étape, l'annulation totale ou partielle de leur contrat ou un risque opérationnel important qui se matérialiserait dans un ou plusieurs importants contrats pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie et notre situation financière. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

Des perturbations dans notre chaîne d'approvisionnement peuvent entraver notre capacité de livrer à temps. De plus, si un ou plusieurs de nos fournisseurs ne respectent pas les spécifications de rendement, les normes de qualité ou les calendriers de livraison, nous pouvons avoir du mal à honorer nos engagements envers nos clients, surtout si nous ne parvenons pas à acheter les composants et pièces clés auprès de ces fournisseurs selon les modalités convenues ou à bon prix et que nous ne trouvons pas, en temps opportun, d'autres fournisseurs consentants des conditions acceptables sur le plan commercial. Nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts ou la responsabilité que nous engageons (y compris la responsabilité à l'égard de nos clients) du fait d'un tel manquement de la part du fournisseur visé, ce qui pourrait nuire considérablement à notre situation financière et à nos résultats opérationnels.

Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part qui ne peut être compensé pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Ces fournisseurs livrent ensuite des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle liée à des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement de ces fournisseurs, le cas échéant, pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Notre dépendance à l'égard de fournisseurs et de sous-traitants étrangers et nos activités mondiales nous soumettent à divers risques et incertitudes. La totalité de nos fournisseurs directs doit respecter notre Code de conduite des fournisseurs, qui officialise nos attentes relativement aux normes commerciales des fournisseurs, et qui vise à ce que chaque activité de nos fournisseurs soit réalisée de manière légale, éthique et responsable. Cependant, nous ne contrôlons pas nos fournisseurs indépendants ou les fournisseurs et entreprises indirects avec lesquels ils font affaire et nous ne pouvons garantir qu'ils respectent notre Code de conduite des fournisseurs et les lois et règlements applicables et que les violations nous seront communiquées en temps opportun. Toute violation des lois et règlements applicables ou le non-respect de pratiques d'affaires éthiques de la part d'un ou de plusieurs sous-traitants ou fournisseurs tiers, y compris les lois et règlements relatifs, entre autres, aux conditions de travail, à la santé et sécurité et à la protection de l'environnement, pourrait également nuire de façon importante à nos activités et à notre réputation et, dans le cas des contrats gouvernementaux, elle pourrait entraîner l'imposition d'amendes, ou de pénalités, ou la suspension de ces contrats, voire leur annulation.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Nos membres de la haute direction possèdent une vaste expérience des secteurs dans lesquels nous opérons et de nos activités, fournisseurs, produits et clients. La perte de connaissances, d'expertise et de compétences techniques de la direction par suite de la perte d'un ou de plusieurs membres de notre équipe de direction pourrait déconcentrer nos ressources de gestion ou occasionner un manque temporaire au sein de la direction et avoir une incidence négative sur notre capacité à élaborer et à poursuivre d'autres stratégies commerciales, ce qui pourrait nuire de façon importante à nos activités et à nos résultats financiers.

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux

gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Une incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer des produits et à rendre des services à temps et conformément au budget ainsi qu'à notre situation financière et à nos résultats.

En outre, comme nous examinons continuellement nos activités et processus afin de réduire les coûts, d'améliorer notre plateforme de fabrication et de mieux nous positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir la production ou de fermer des installations de façon définitive, ce qui entraînerait la réaffectation d'employés à de nouvelles installations ou à de nouveaux processus de production ou la réduction de nos effectifs. Pareille situation pourrait grandement miner nos relations avec nos employés et causer la dépréciation des actifs aux installations visées.

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

Nos systèmes technologiques, comme ceux d'autres grandes multinationales, peuvent être vulnérables à diverses sources de pannes, d'interruptions ou d'utilisations inappropriées, y compris en raison de catastrophes naturelles, de cyberattaques et de menaces à la cybersécurité, de défaillances du réseau de communication, de virus informatiques et d'autres menaces à la sécurité, à la confidentialité, à la disponibilité et à l'intégrité de nos systèmes. Les risques liés à la sécurité de l'information ont augmenté au cours des dernières années en raison de la prolifération des nouvelles technologies et du savoir-faire des auteurs de cyberattaques.

Nos systèmes comprennent entre autres des renseignements exclusifs ou délicats relatifs à nos clients, fournisseurs, partenaires et employés, à nos activités commerciales, à nos activités de recherche et de développement ainsi qu'à notre propriété intellectuelle. Des tiers non autorisés peuvent compromettre la sécurité de notre réseau et faire un usage inapproprié ou compromettant de nos renseignements confidentiels, introduire des virus, des vers ou autres logiciels malveillants ou d'hameçonnage susceptibles de tirer parti de la vulnérabilité de la sécurité de nos systèmes d'information de gestion, de perturber les systèmes ou d'entraîner un arrêt de la machinerie ou la fermeture d'usines. Ces attaques pourraient donner lieu à la publication, la manipulation ou la fuite de renseignements, à l'utilisation inappropriée de nos systèmes, à des défauts dans les produits, à des arrêts de production et à des pénuries d'approvisionnement. Nos partenaires et fournisseurs font également face à des risques d'accès non autorisé à leurs systèmes informatiques qui pourraient contenir des renseignements confidentiels à notre égard. L'équipe Cybersécurité, risque et conformité, sous la direction du chef mondial de la direction de l'information, relevant du comité des finances et de gestion des risques du conseil d'administration de Bombardier, exerce une supervision et maintient des systèmes de contrôle, d'application et de surveillance des systèmes et des réseaux pour empêcher et détecter les activités non autorisées et pour y réagir. Compte tenu de la complexité et de la nature évolutive des menaces, ainsi que du caractère imprévisible du moment où ces perturbations découlant de ces menaces peuvent survenir, de leur nature et de leur portée, nous sommes dans l'incapacité de garantir que les mesures prises suffiront à prévenir l'accès non autorisé aux systèmes d'information, ou que notre évaluation et nos mesures d'atténuation seront suffisantes pour éviter ou atténuer l'incidence d'une panne des systèmes.

L'intégrité, la fiabilité et la sécurité de l'information sous toutes ses formes sont essentielles à notre succès. Une information inexacte, incomplète ou non disponible, ou bien un accès inapproprié à l'information pourrait entraîner une présentation incorrecte de l'information financière ou opérationnelle, de mauvaises décisions, un temps de réaction plus lent visant la résolution de problèmes, des atteintes aux renseignements personnels ou une diffusion inappropriée ou une divulgation d'informations sensibles. Une panne de système, une cyberattaque ou

une intrusion dans les systèmes pourrait entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que pertes de renseignements, des coûts importants de remise en état, l'accroissement des coûts liés à la cybersécurité ou des pertes de revenus en raison de la perturbation des activités, réduire notre avantage concurrentiel, nous exposer à des litiges ou entacher notre réputation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la confiance des clients et des investisseurs et des répercussions défavorables importantes sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels. Les facteurs susmentionnés peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour ces pertes pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, les rapports publiés dans les médias ou autres sur la vulnérabilité apparente de la sécurité de nos systèmes, même en l'absence d'intrusion ou de tentative d'intrusion, pourraient avoir une incidence défavorable sur notre marque et notre réputation et des répercussions importantes sur nos activités et nos résultats financiers.

Dépendance à l'égard de la propriété intellectuelle et de la protection de celle-ci

Nous demandons régulièrement de nouveaux brevets et nous gérons activement notre propriété intellectuelle pour protéger notre position technologique. Toutefois, malgré nos brevets et nos autres formes de propriété intellectuelle, il se peut que nos concurrents développent de façon indépendante, ou obtiennent le droit d'utiliser sous licence, d'autres technologies qui sont, pour l'essentiel, équivalentes ou supérieures aux nôtres, et nous ne pouvons pas garantir que les mesures que nous prenons seront suffisantes pour empêcher toute utilisation abusive de notre propriété intellectuelle. Par ailleurs, nous ne pouvons pas garantir que toutes nos demandes d'enregistrement seront acceptées ou que les droits de propriété intellectuelle que nous avons enregistrés ne seront pas contestés. Si les mesures que nous prenons et la protection conférée par la loi ne protègent pas adéquatement nos droits de propriété intellectuelle ou que nous ne sommes pas en mesure d'enregistrer ou de faire valoir nos droits de propriété intellectuelle et que nos concurrents exploitent notre propriété intellectuelle pour fabriquer et vendre leurs produits sur les marchés où nous exerçons nos activités, notre entreprise pourrait grandement en souffrir.

D'autres pourraient également prétendre que nous utilisons abusivement leur propriété intellectuelle ou que nous violons autrement leurs droits de propriété intellectuelle. Que ces allégations soient fondées ou non et qu'elles soient retenues ou non, nous pouvons devoir engager des coûts pour nous défendre ou pour négocier un règlement dans tout litige reposant sur les allégations de violation des droits de propriété intellectuelle. Des décisions défavorables dans le cadre de tout litige ou de toute procédure pourraient nous faire perdre nos droits patrimoniaux et nous exposer à d'imposants montants à payer, voire à des perturbations de nos activités. Toute poursuite en matière de propriété intellectuelle contre nous pourrait également nous forcer, entre autres, à cesser de vendre les produits visés, à développer d'autres produits ne constituant pas des violations ou à obtenir du propriétaire une licence d'utilisation de la propriété intellectuelle visée par la violation. Nous pourrions échouer dans nos tentatives de développement d'autres produits ou ne pas réussir à obtenir de licences, du moins selon des modalités raisonnables, ce qui pourrait entacher notre réputation et nuire à notre situation financière et à notre rentabilité.

Risques de réputation

Les risques de réputation peuvent survenir dans bien des cas, notamment en matière de performance ou de qualité de nos projets, de sécurité des produits, de bilan médiocre en matière de santé et sécurité, de défaut de maintenir des activités éthiquement et socialement responsables ou de non-respect allégué ou prouvé des lois ou des règlements de la part de nos employés, mandataires, sous-traitants, fournisseurs ou partenaires. Toute publicité négative sur notre image et notre réputation ou toute atteinte importante à notre image et à notre réputation pourrait nuire à la perception et à la confiance des clients et pourrait entraîner l'annulation de projets actuels, et influencer notre capacité à obtenir de futurs projets, ce qui pourrait nuire considérablement à nos activités, nos résultats opérationnels et notre situation financière. En outre, le caractère généralisé et la nature virale des médias sociaux pourraient exacerber toute publicité négative liée à nos pratiques d'affaires et à nos produits.

De plus, tout comportement non éthique d'un fournisseur ou d'un sous-traitant ou toute allégation, fondée ou non, de pratiques d'affaires déloyales ou illégales de la part d'un fournisseur ou d'un sous-traitant, notamment en

matière de méthodes de production, conditions de travail, santé et sécurité et protection environnementale, pourraient également nuire profondément à notre image et réputation, ce qui, en retour, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités et résultats financiers.

Suffisance de la couverture d'assurance pour nos activités, nos produits et nos propriétés

Nous souscrivons des contrats d'assurance qui répondent aux besoins de notre entreprise. Nous ne pouvons cependant pas garantir que nos contrats d'assurance offriront une protection adéquate en cas de sinistres sortant de l'ordinaire. Nous pourrions ne pas obtenir certaines couvertures d'assurance ou avoir de la difficulté à obtenir celles dont nous avons besoin à des niveaux et à des coûts acceptables dans l'avenir, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives et considérables sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels.

Des accidents ou des catastrophes naturelles pourraient aussi causer d'imposants dommages matériels, des perturbations importantes de nos activités et des lésions corporelles graves ou des décès, et notre couverture d'assurance pourrait ne pas couvrir ces pertes. En cas de perte non assurée ou de perte dépassant nos garanties d'assurance maximales, notre réputation pourrait être entachée et/ou nous pourrions perdre la totalité ou une partie de notre capacité de production, de même que des revenus futurs devant être générés par les installations visées. Toute perte matérielle n'étant pas couverte par notre assurance pourrait se répercuter sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels.

Politiques, procédures et stratégies de gestion des risques

Nous avons investi des ressources considérables pour élaborer nos politiques, procédures et stratégies de gestion des risques, et nous prévoyons continuer de le faire. Néanmoins, nos politiques, procédures et stratégies peuvent ne pas être exhaustives. Bon nombre des méthodes que nous utilisons pour déterminer, analyser et gérer les risques sont fondées sur des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de la gouvernance et des activités de chaque secteur isolable et qui sont axés sur toutes les étapes du processus de développement de produits. Les méthodes de gestion des risques sont tributaires de l'évaluation qui est faite ou des informations qui sont obtenues concernant le développement de produits, la gestion de produits, les perspectives de l'industrie, les marchés, la clientèle, l'exécution de projets, la survenance de catastrophes ou d'autres éléments à la disposition du public ou auxquels nous avons accès. Cette information peut ne pas toujours être exacte, complète, à jour, bien évaluée ou bien rapportée.

Questions fiscales et modification des lois fiscales

À titre de multinationale exerçant, par l'intermédiaire de filiales, des activités dans plusieurs territoires, nous sommes assujettis à l'impôt sur le résultat et à d'autres impôts et taxes, aux lois fiscales et aux politiques fiscales dans une multitude d'administrations. Un changement en raison d'un certain nombre de facteurs, notamment de la modification de la répartition des revenus dans des pays où la loi prévoit des taux d'imposition différents, de changements dans l'évaluation des actifs et passifs d'impôt différé, de l'évolution des lois, conventions ou règlements de nature fiscale ou d'une interprétation différente de ceux-ci, et des résultats de vérifications fiscales dans diverses administrations à l'échelle mondiale, pourrait nuire à notre taux d'imposition effectif.

Nous réévaluons périodiquement toutes ces questions afin de vérifier si nos passifs d'impôt sont suffisants. Nous devons exercer un jugement lorsqu'il s'agit d'établir nos provisions pour impôts et notre méthode de comptabilisation des éléments de nature fiscale en général. Nous devons régulièrement faire des estimations lorsque les éléments de nature fiscale ne peuvent être déterminés avec certitude. Rien ne garantit qu'il n'y aura pas de différence importante entre la valeur des éléments de nature fiscale qui sera finalement déterminée à la suite d'une vérification fiscale, de l'appel d'une décision d'une autorité fiscale, d'un litige fiscal ou d'une autre procédure semblable et celle figurant dans nos états financiers historiques. Si des impôts ou taxes supplémentaires, des intérêts et des pénalités nous étaient réclamés dans une nouvelle cotisation, nos résultats opérationnels et notre situation financière actuels et futurs pourraient en souffrir considérablement.

Nos entités au Canada et à l'étranger effectuent des opérations avec d'autres filiales, existantes ou nouvelles, dans divers territoires à l'échelle mondiale. Les lois fiscales en vigueur dans ces territoires, y compris au Canada,

comportent des règles détaillées en matière de prix de transfert exigeant que, dans le cadre de toutes les opérations effectuées avec des parties non-résidentes liées, le prix soit établi conformément au principe du prix de pleine concurrence. Les autorités fiscales des territoires où nous exerçons des activités pourraient remettre en question nos politiques d'établissement de prix de transfert de pleine concurrence avec des parties liées. Les prix de transfert internationaux constituent un domaine subjectif de la fiscalité, et leur détermination implique généralement un degré de jugement important. Si l'une ou l'autre de ces autorités fiscales devait contester avec succès nos politiques d'établissement des prix de transfert, notre charge d'impôts sur le résultat pourrait en subir les contrecoûts, et nous pourrions devoir payer des intérêts et des pénalités. Une telle augmentation de notre charge d'impôts sur le résultat et l'imposition connexe d'intérêts et de pénalités pourraient avoir une incidence négative importante sur nos activités, nos résultats opérationnels ou notre situation financière.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Pour répondre à nos besoins de financement dans le cours normal de nos activités, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables et certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les arrangements visant les avances de tiers et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs. Rien ne garantit que nous aurons accès, à l'avenir, à des liquidités aux fins du fonds de roulement, du moins selon des conditions acceptables.

Notre capacité à mettre en œuvre nos plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futur, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps.

La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités.

Nous entreprenons à l'occasion diverses initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidité. Nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie. Rien ne garantit que nous serons en mesure de mettre en œuvre cette option stratégique ou quelque autre option stratégique, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si nous y parvenons, que ces démarches auraient les résultats escomptés.

Rien ne garantit que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité, de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

Notre incapacité de disposer de liquidités suffisantes pour financer le travail à réaliser dans le cadre de nos contrats, programmes et projets en cours, de même que nos dépenses en immobilisations ainsi que nos obligations au titre du service de la dette, pourrait nous obliger à réduire ou retarder des livraisons, des investissements et des dépenses en immobilisations ou à tenter d'obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir, au besoin, d'autres sources de financement, ou de le faire selon des modalités favorables.

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos

perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont certains sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Les exigences de financement des régimes de retraite dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujétiées à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. L'exigence potentielle de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements, d'hypothèses actuarielles ou d'autres facteurs pourrait réduire le montant des fonds disponibles à des fins opérationnelles, limitant ainsi notre souplesse financière et nuisant à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs des régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité des régimes d'avantages de retraite à dégager ces taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer le montant net de nos passifs liés aux avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur nos coûts liés aux avantages de retraite, nos exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

Le montant net des passifs liés aux avantages de retraite est très sensible aux variations du taux d'actualisation utilisé, taux qui représente le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de chaque période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, le changement de taux d'actualisation dépend des conditions du marché.

Malgré tous ces risques, à la suite des mesures d'atténuation des risques que nous avons mises en œuvre au fil des exercices, les cotisations de la Société versées dans nos régimes de retraite sont demeurées très stables d'un exercice à l'autre (dans une fourchette de 320 millions \$ à 375 millions \$) depuis 2015. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite de la section Sommaire du rapport de gestion pour plus de détails.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et

d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts

À l'heure actuelle, nous avons, et nous continuerons d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Notre niveau d'endettement pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- il pourrait être plus difficile de satisfaire à nos obligations au titre de notre dette;
- notre vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie pourrait être plus grande;
- nous pourrions devoir affecter une partie importante de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au remboursement des intérêts et du capital de notre dette, ce qui réduirait la disponibilité des flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- notre souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de nos activités et des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités ou notre possibilité de réagir à cette évolution pourraient être limitées;
- nous pourrions nous retrouver dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- en conjonction avec les autres clauses restrictives auxquelles nous sommes assujettis, notre niveau d'endettement pourrait notamment limiter notre capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- nous pourrions devoir monétiser des actifs à des conditions qui nous sont défavorables; et
- nous pourrions devoir offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui ne sont pas avantageuses pour nous ou pour nos actionnaires.

Nous avons diverses dettes qui viennent à échéance entre 2021 et 2034, et nous ne pouvons garantir que cet endettement sera refinancé selon des modalités favorables ou sera refinancé tout court.

Pour plus de renseignements sur notre dette à long terme, voir la Note 29 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilité de crédit renouvelable et facilité de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie des actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

La Société est assujettie 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 décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (843 millions \$). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Des événements hors de notre contrôle peuvent également nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs de nos obligations et nos autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si nous faisons l'objet d'appels de couverture en espèces importants, nous pourrions ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités à des conditions qui sont acceptables pour nous ou pour toutes les parties concernées, le cas échéant. De plus, si nous contractons une dette additionnelle à l'avenir, nous pourrions être assujettis à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles nous sommes assujettis à l'heure actuelle. Par ailleurs, un manquement aux obligations contenues dans nos conventions ou contrats d'emprunt, existants ou futurs, pourrait forcer la couverture en espèces ou le remboursement immédiat aux termes d'autres ententes pouvant contenir des clauses croisées de déchéance du terme ou d'inexécution. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir des renonciations ou des modifications à l'égard des manquements en question ni que nous serions en mesure de couvrir ces facilités en espèces ou de les refinancer, du moins selon des conditions acceptables pour nous.

Financement en faveur de certains clients

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire initial omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

Aide gouvernementale

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent le remboursement des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Brexit

Le 23 juin 2016, les citoyens britanniques ont voté par voie référendaire pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée le « Brexit ». Le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni a quitté officiellement l'Union européenne et est entré dans une phase de mise en œuvre ou de transition jusqu'au 31 décembre 2020.

Les activités aéronautiques et de transport sur rail de Bombardier pourraient être touchées par le Brexit. En 2019, 42 % de nos revenus ont été générés en Europe, dont 22 % au R.-U. Le Brexit pourrait accroître les risques géopolitiques et économiques, perturber nos activités et créer de l'incertitude à l'égard de celles-ci, notamment nuire à nos relations avec des clients, fournisseurs et employés actuels et éventuels, ce qui pourrait en retour avoir une incidence négative sur nos résultats financiers et nos activités. Il pourrait s'ensuivre des restrictions plus importantes en matière d'importation et d'exportation entre le R.-U. et les pays de l'Union européenne ainsi que des complexités accrues en matière de réglementation.

L'annonce du Brexit a entraîné des fluctuations importantes des taux de change. Le dollar américain s'est apprécié par rapport aux autres devises, en particulier la livre sterling et l'euro. Les revenus que nous tirons de la vente d'avions sont principalement libellés en dollars américains et ceux tirés des activités de transport sur rail, en euros et d'autres devises. L'appréciation du dollar américain par rapport aux autres devises pourrait nuire à nos résultats opérationnels, en particulier dans le transport sur rail, où une dépréciation éventuelle de la monnaie locale ou de l'euro par rapport au dollar américain, combinée avec un possible risque accru d'inflation, pourrait nous exposer à des pertes et réduire le pouvoir d'achat de nos clients.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport aérien

L'achat de produits et services aéronautiques peut s'avérer un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services aéronautiques. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation de commandes par les clients.

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, peuvent influencer sur la demande pour nos avions commerciaux. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente de nos produits aéronautiques. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités pourrait se traduire par des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous pourrions alors devoir relever le défi de trouver de nouveaux moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'un exploitant important de programme de multipropriété, ou d'une société de nolisement ou d'une société aérienne comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait toucher considérablement nos résultats financiers.

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en œuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

En tant qu'organisation exerçant ses activités à l'échelle mondiale, nos activités sont tributaires des politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et de celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, de l'aide aux exportations et des politiques du commerce international, notamment des pratiques de commerce régionales précises. Nous courons donc des risques liés aux changements de priorités des organismes gouvernementaux et supranationaux.

Par ailleurs, des politiques commerciales protectionnistes et des changements du cadre politique et réglementaire sur les marchés où nous exerçons nos activités, comme des contrôles des importations et exportations en devises, des barrières tarifaires ou autres barrières commerciales, des contrôles des prix ou du change, ainsi que toute modification éventuelle aux accords de libre-échange pourraient faire du tort à nos activités sur plusieurs marchés nationaux, se répercuter sur nos ventes et notre rentabilité et compliquer le rapatriement des bénéfices, en plus de nous exposer à des pénalités et à des sanctions et au risque d'entacher notre réputation.

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

Nous faisons face à une vive concurrence sur les marchés et dans les régions où nous exerçons nos activités. Nous rivalisons avec des concurrents solides, dont certains sont plus gros et peuvent disposer de plus de ressources dans un secteur d'activité ou dans une région donnée, ainsi qu'avec des concurrents établis dans des marchés émergents et de nouveaux venus, qui peuvent avoir une meilleure structure de coûts. Dans les segments du marché de l'aéronautique où nous livrons concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients éventuels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés négativement si nous n'arrivons pas à répondre aux attentes en matière de soutien des produits, ou encore à assurer une présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

Les risques géopolitiques et économiques, les sanctions internationales et le prix du pétrole portant préjudice à beaucoup de pays exportateurs de pétrole soulèvent de nouvelles inquiétudes au sein des économies internationales. Au-delà de toute conséquence immédiate, ces rebondissements peuvent aussi troubler l'évolution de l'économie mondiale.

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question, lesquels pourraient nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Force majeure

Les cas de force majeure sont imprévisibles et peuvent avoir un impact négatif important, notamment des dommages corporels ou des décès, des dommages causés à des projets en cours, installations ou équipement, ou la destruction de ceux-ci, des dommages environnementaux, des retards ou des annulations de commandes et de livraisons, des retards de réception de matériel de nos fournisseurs, des retards dans les projets ou des incidents engageant la responsabilité civile.

Changements climatiques à l'échelle mondiale

Les changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient exacerber certaines des menaces pesant sur nos activités, y compris la fréquence et l'intensité des phénomènes météorologiques, lesquelles peuvent perturber nos activités, endommager nos infrastructures ou nos propriétés, créer un risque financier pour notre société ou autrement avoir un effet défavorable important sur nos résultats d'exploitation, notre situation financière ou nos liquidités. D'importants coûts pourraient être engagés dans le cadre des mesures prises pour répondre à un événement de ce type, pour s'en relever et pour modifier possiblement l'infrastructure existante ou future afin d'empêcher que cela ne se reproduise. Qui plus est, les changements climatiques pourraient entraver nos activités, notamment en ayant une incidence sur la disponibilité et le coût des matériaux nécessaires à la fabrication, de même qu'accroître les frais d'assurance et les autres frais d'exploitation.

Les répercussions matérielles potentielles des changements climatiques sur nos activités sont hautement incertaines et pourraient être particulières aux conditions des régions géographiques dans lesquelles nous exerçons nos activités. Ces répercussions se traduisent, entre autres, par des changements dans la configuration et l'intensité des pluies et des tempêtes, des pénuries d'eau, des hausses du niveau de l'eau ainsi que des variations de température. Il est possible que de tels facteurs influent sur nos décisions de construire de nouvelles installations ou d'entretenir des installations existantes dans les zones les plus exposées aux risques matériels liés au climat. Nous pourrions être exposés à des risques financiers indirects découlant des perturbations de la chaîne et du processus d'approvisionnement en raison des changements climatiques, ce qui donnerait lieu à des variations du prix de nos produits et des ressources requises pour les produire. De telles répercussions pourraient avoir une incidence défavorable sur le coût, la production et le rendement financier de nos activités. De plus, des préoccupations au sujet des effets environnementaux liés au transport aérien et des tendances à l'égard des initiatives de voyage « écologiques » pourraient contribuer à la hausse des niveaux de surveillance des émissions qui pourrait entraîner une réduction de la demande en matière de transport aérien et grandement miner les activités de notre division Aviation et notre réputation.

Les changements climatiques à l'échelle mondiale engendrent aussi des risques liés à la réglementation, qui varient selon les exigences nationales et locales de chaque territoire où nous exerçons nos activités. Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis à la réglementation sur l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux régissant nos activités à l'extérieur du Canada. La législation en matière de changements climatiques demeure incohérente d'un pays à l'autre, ce qui crée de l'incertitude économique et réglementaire. La plupart des pays où nous exerçons nos activités de fabrication en sont à divers stades de mise en œuvre de mécanismes d'utilisation et d'échange de droits d'émission. En 2019, nos risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus se rapportaient principalement à nos obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010), du système d'évaluation des économies d'énergie et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. La sensibilisation et les préoccupations accrues du public à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient entraîner l'adoption de nouvelles exigences législatives ou réglementaires visant la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. L'incidence de lois et règlements plus sévères en matière de changements climatiques sur notre industrie et sur nos activités serait assurément défavorable et pourrait être importante, surtout si les organismes de réglementation en viennent à la conclusion que les émissions provenant des avions causent des dommages importants à très haute altitude ou ont une plus grande incidence sur les changements climatiques que celles d'autres industries. De telles mesures pourraient se traduire par des coûts additionnels importants pour nous, nos clients et nos fournisseurs, notamment des coûts liés aux exigences énergétiques accrues, aux biens d'équipement, aux études environnementales et à la communication d'information sur les politiques environnementales, ainsi que d'autres coûts engagés pour se conformer à ces exigences qui pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière, notre performance opérationnelle et notre capacité à livrer concurrence. De plus, ces changements réglementaires pourraient nous obliger à développer de nouvelles technologies nécessitant des investissements importants en capitaux et en ressources.

Risque de marché

Risque de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses, en couronnes suédoises et en pesos mexicains. Le secteur Aviation a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport vise à couvrir entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur ses résultats. Les contrats de couverture visent les opérations libellées en devises, et toute variation de la juste valeur des contrats pourrait être annulée par des variations de la valeur sous-jacente des opérations couvertes. L'utilisation de contrats de change à terme comporte aussi un risque de crédit inhérent rattaché à un éventuel manquement aux obligations par l'une des contreparties aux contrats. Bien que nous visions à conclure des contrats de couverture de change pour toutes les devises utilisées aux fins de nos activités, il pourrait y avoir des cas où nous ne disposons pas de contrats de couverture ou bien où nous ne sommes pas entièrement couverts pour différentes raisons, notamment la réglementation et la disponibilité et l'accessibilité du marché. Par conséquent, rien ne garantit que nos stratégies de gestion du risque de change seront efficaces à l'avenir ou que nous serons en mesure de conclure les contrats de couverture de change jugés nécessaires selon des modalités satisfaisantes. Dans les cas où nous ne bénéficions pas d'une couverture complète, nos résultats opérationnels sont touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir une incidence importante sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement des instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités. Les fluctuations des taux de change pourraient aussi avoir d'importantes conséquences défavorables sur la compétitivité de nos produits sur les marchés où ils rivalisent avec les produits de concurrents qui sont moins touchés par les fluctuations des taux de change.

Risque de taux d'intérêt

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations de nos flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès des clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris les risques de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Les instruments financiers visés comprennent certains prêts et certaines créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Risque de valeur résiduelle

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, ces garanties de valeur résiduelle peuvent être offertes directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure à ce niveau.

Risque lié au prix des produits de base

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base pour ce qui est principalement des fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane, l'acier et les autres matières que nous utilisons pour fabriquer nos produits, coût qui représente une part importante de notre coût des ventes. Nous ne maintenons pas de grands stocks de matières premières, de composants et de pièces. Les prix et la disponibilité des matières premières, des composants et des pièces peuvent varier considérablement selon la période en raison de facteurs comme la demande des consommateurs, l'offre, les conditions prévalant sur le marché et les coûts des matières premières. Plus particulièrement, les prix des matières premières requises pour nos activités peuvent être cycliques, et des pénuries de matières premières peuvent se produire à l'occasion. Nous ne pouvons pas garantir que les variations correspondantes du coût seront totalement répercutées sur le prix des contrats, et nous pourrions ne pas être en mesure de récupérer ces hausses relatives aux matières premières, ce qui pourrait rendre les contrats visés moins rentables.

Risque d'inflation

Nos activités dans le secteur de l'aéronautique sont exposées au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés annuels pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte déductible), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1^{er} janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante des bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les parts sans droit de vote de SCAC, les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 38 – Gestion du risque financier des états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables et à la Note 14 – Instruments financiers des états financiers consolidés.

La Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des 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 nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons 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, nous utilisons 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.

La Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre nos résultats de base et d'améliorer la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location. De plus, nous sommes partie à d'autres instruments financiers de niveau 3, y compris l'option de conversion, les engagements de financement et les parts sans droit de vote de SCAC. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. 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. Se reporter à la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers, pour l'analyse de sensibilité détaillée de ces instruments financiers.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 38 – Gestion du risque financier et la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés présente des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 41 – Opérations entre parties liées des états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables et à la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements des états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si :

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie; et
- nous aurions pu avoir utilisé raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou des changements de l'estimation sont susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations 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, nous utilisons 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.

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

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

Contrats à long terme

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

Le prix de transaction des contrats comprend les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix, et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses liées aux clauses d'indexation des prix, aux primes de rendement et aux réclamations, ne sont incluses dans le prix de transaction que dans la

seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 110 millions \$ pour l'exercice 2019.

Outillage des programmes aéronautiques

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

Les valeurs recouvrables des actifs ou des UGT des secteurs aéronautiques sont fondées sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2019. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs,

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

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard du programme d'avion *Global 7500* étant donné que ce programme n'a été mis en service qu'en décembre 2018, et 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 l'exercice 2019.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2019 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel Transport. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre.

La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2019, la Société a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill pour le secteur Transport et n'a relevé aucune dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré du capital représentatif. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2019 était de 8,5 %.

Analyse de sensibilité

Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2019.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons 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. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat pour plus de détails.

Impôts éventuels

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

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

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.

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 2 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence positive de 2 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada de la Société est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et autres avantages de retraite au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement. La courbe de rendement est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente et ne tient pas compte des obligations classées comme étant « de sociétés » dans le BICS, mais qui sont adossées concrètement ou implicitement par le gouvernement. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 23 ans au 31 décembre 2019.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 24 – Avantages de retraite des états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Nous consolidons les entités lorsque, selon l'évaluation de la substance de notre relation, nous concluons que nous contrôlons les entités émettrices. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur nos rendements. Dans le cadre de cette évaluation, nous avons fait preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par les participations ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport, sont des droits de protection ou

des droits substantiels. Nous réévaluons la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

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

Provision pour contrats déficitaires

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat. Dans la plupart des cas, l'avantage économique qui peut être reçu en vertu du contrat est composé de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui sont directement liés au contrat. L'évaluation de la provision subit l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement au cours du processus, et pour les contrats de fabrication à long terme de trains, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 % des coûts prévus sur la durée des contrats aurait fait diminuer le RAIL d'environ 184 millions \$ pour l'exercice 2019.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de l'investissement de la Caisse

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

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la Société de la valeur actuelle du montant du règlement, plutôt que selon un scénario où la Société lance l'acquisition de la participation de la Caisse. 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 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 RAIL 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 de Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

Placements dans SCAC

Le 1^{er} juillet 2018, la Société a comptabilisé son placement en actions dans SCAC au montant de 1761 millions \$, représentant la participation de 33,55 % de la Société dans la juste valeur de SCAC estimée au 1^{er} juillet 2018. La juste valeur estimée de SCAC a été déterminée à l'aide d'une analyse des flux de trésorerie actualisés sur la base de conseils professionnels externes indépendants et de consultations avec le partenaire détenant le contrôle. Cette évaluation reposait, entre autres, sur des hypothèses à l'égard des synergies potentielles tirées de l'expertise en matière d'achats, de ventes, de commercialisation et de soutien à la clientèle qu'Airbus apportera au programme, ce qui nécessite un jugement important à l'égard de la future performance opérationnelle du programme.

La Société a soumis des placements dans SCAC à un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$. Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.

Voir la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers pour de plus amples renseignements sur les estimations utilisées pour déterminer la juste valeur des engagements de financement de la Société à l'égard de SCAC et la juste valeur du placement de la Société dans des parts sans droit de vote de SCAC.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents de la Société visés par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019 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.

Déclaration concernant l'examen par un tiers des politiques de conformité de Bombardier

Le 1^{er} août 2019, Bombardier a annoncé qu'elle ferait effectuer par un tiers, en partenariat avec Exportation et développement Canada (EDC), un examen détaillé de ses politiques et procédures d'éthique et conformité. Cet examen, appuyé par une évaluation indépendante effectuée par un cabinet d'avocats canadien important, a été mené à son terme. L'examen a révélé que l'équipe de direction de Bombardier a fait de la conformité et l'éthique une priorité dans la culture de la Société et a attesté les investissements importants réalisés par la Société au cours des dernières années pour renforcer son programme de conformité et d'éthique. Un certain nombre d'améliorations et de recommandations, principalement liées au renforcement du rôle de surveillance de sa fonction de conformité interne, ont été également relevées au cours de l'examen. Conformément à son engagement de mettre en place un système de gestion des risques de calibre international, Bombardier a accepté ces recommandations et a commencé à les mettre en œuvre. Bombardier a convenu de fournir des mises à jour régulières à EDC sur la mise en œuvre de ces améliorations pour s'assurer que les processus les plus rigoureux et complets sont appliqués aux projets futurs. La Société remercie EDC de son aide financière continue aux exportations et de son partenariat dans ce processus d'examen.

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 décembre 2019	31 décembre 2018	Augmentation (diminution)
Euro	1,1234	1,1450	(2) %
Dollar canadien	0,7696	0,7337	5 %
Livre sterling	1,3204	1,2800	3 %

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Diminution
Euro	1,1069	1,1422	(3) %
Dollar canadien	0,7574	0,7582	0 %
Livre sterling	1,2849	1,2878	0 %

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Diminution
Euro	1,1200	1,1822	(5) %
Dollar canadien	0,7537	0,7729	(2) %
Livre sterling	1,2763	1,3367	(5) %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 11 février 2020

	Autorisées	Émises et en cours
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	2 088 866 720 ⁽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 39 160 485 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 31 décembre 2019

Bons de souscription émis et en cours	305 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	131 006 338
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	96 309 753
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	39 160 485

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

Des renseignements additionnels sur la Société, y compris 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, par conséquent 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. 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.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 600, Challenger 650, CITYFLO, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, EBI, FLEXITY, FLEXX, FlexCare, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 75 Liberty, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 11 arbres matures, 499 kg de déchets, 2 009 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 8 006 kilomètres parcourus) et 10 000 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2019, 2018 et 2017 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽²⁾
Revenus	15 757 \$	16 236 \$	16 199 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 797) \$	232 \$	(494) \$
RPA (en dollars)			
De base	(0,76) \$	0,10 \$	(0,24) \$
Dilué	(0,76) \$	0,09 \$	(0,24) \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	— \$	— \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	— \$	— \$
Actions privilégiées, série 2	0,99 \$	0,90 \$	0,72 \$
Actions privilégiées, série 3	1,00 \$	1,00 \$	0,89 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$

Aux 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽²⁾
Total des actifs	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$
Passifs financiers non courants	10 550 \$	10 619 \$	10 165 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

Le 12 février 2020

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

 (Dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2019 ⁽¹⁾					2018				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
Revenus⁽²⁾										
Aviation	7 501 \$	2 413 \$	1 558 \$	2 120 \$	1 410 \$	7 324 \$	2 142 \$	1 504 \$	2 003 \$	1 675 \$
Transport	8 269	1 793	2 175	2 194	2 107	8 915	2 161	2 140	2 259	2 355
Siège social et Autres	(13)	(1)	(11)	—	(1)	(3)	—	(1)	—	(2)
	15 757 \$	4 205 \$	3 722 \$	4 314 \$	3 516 \$	16 236 \$	4 303 \$	3 643 \$	4 262 \$	4 028 \$
RAII⁽²⁾										
Aviation	1 194 \$	94 \$	96 \$	340 \$	664 \$	424 \$	171 \$	132 \$	69 \$	52 \$
Transport	22	(236)	88	87	83	774	236	184	163	191
Siège social et Autres	(1 714)	(1 554)	(41)	(56)	(63)	(197)	(65)	(49)	(41)	(42)
	(498)	(1 696)	143	371	684	1 001	342	267	191	201
Charges de financement ⁽³⁾	1 072	257	261	269	311	712	261	147	163	162
Revenus de financement ⁽³⁾	(230)	(106)	(28)	(22)	(100)	(106)	(33)	(25)	(31)	(38)
RAI	(1 340)	(1 847)	(90)	124	473	395	114	145	59	77
Impôts sur le résultat	267	(128)	1	160	234	77	59	(4)	(11)	33
Résultat net	(1 607) \$	(1 719) \$	(91) \$	(36) \$	239 \$	318 \$	55 \$	149 \$	70 \$	44 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 797) \$	(1 770) \$	(139) \$	(83) \$	195 \$	232 \$	15 \$	111 \$	68 \$	38 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	190	51	48	47	44	86	40	38	2	6
	(1 607) \$	(1 719) \$	(91) \$	(36) \$	239 \$	318 \$	55 \$	149 \$	70 \$	44 \$
RPA (en dollars)										
De base	(0,76) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,10 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,03 \$	0,01 \$
Dilué	(0,76) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,09 \$	0,02 \$	0,04 \$	0,02 \$	0,01 \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	3,03 \$	2,15 \$	2,34 \$	2,92 \$	3,03 \$	5,58 \$	4,71 \$	5,58 \$	5,36 \$	4,16 \$
Bas	1,53 \$	1,53 \$	1,53 \$	1,96 \$	1,85 \$	1,59 \$	1,59 \$	4,10 \$	3,55 \$	2,80 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, et du reclassement de la participation de la Société dans SCAC comme une participation détenue par le siège social et donc prise en compte dans Siège social et Autres. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

⁽³⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le nombre d'actions ordinaires)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	2017	2016	2015
			<i>retraité ⁽²⁾</i>		
Revenus	15 757 \$	16 236 \$	16 199 \$	16 339 \$	18 172 \$
RAII ajusté⁽³⁾	470 \$	1 029 \$	725 \$	427 \$	554 \$
Éléments spéciaux	968	28	426	485	5 392
RAII	(498)	1 001	299	(58)	(4 838)
Charges de financement	1 072	712	801	819	418
Revenus de financement	(230)	(106)	(56)	(70)	(70)
RAI	(1 340)	395	(446)	(807)	(5 186)
Impôts sur le résultat	267	77	79	174	154
Résultat net	(1 607) \$	318 \$	(525) \$	(981) \$	(5 340) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 797) \$	232 \$	(494) \$	(1 022) \$	(5 347) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	190 \$	86 \$	31 \$	41 \$	7 \$
Résultat net ajusté⁽³⁾	(396) \$	438 \$	91 \$	(268) \$	326 \$
RPA (en dollars)					
De base	(0,76) \$	0,10 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$
Dilué	(0,76) \$	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$	(2,58) \$
Ajusté ⁽³⁾	(0,25) \$	0,14 \$	0,04 \$	(0,15) \$	0,14 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	5 187 \$	5 803 \$	6 498 \$	6 383 \$	7 335 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	523 \$	415 \$	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$
Amortissement	422 \$	272 \$	314 \$	371 \$	438 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	(4) \$	11 \$	51 \$	10 \$	4 300 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,99 \$	0,90 \$	0,72 \$	0,68 \$	0,70 \$
Série 3	1,00 \$	1,00 \$	0,89 \$	0,78 \$	0,78 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	3,08 \$	5,60 \$	3,25 \$	3,35 \$	4,24 \$
Bas	1,57 \$	1,70 \$	1,87 \$	0,89 \$	1,18 \$
Clôture	1,94 \$	2,08 \$	3,05 \$	2,33 \$	1,49 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	3,03 \$	5,58 \$	3,24 \$	2,28 \$	4,24 \$
Bas	1,53 \$	1,59 \$	1,96 \$	0,72 \$	1,03 \$
Clôture	1,93 \$	2,03 \$	3,03 \$	2,16 \$	1,34 \$
Aux 31 décembre					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 398	2 373	2 194	2 193	2 220
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(3,49) \$	(2,63) \$	(3,20) \$	(2,95) \$	(1,99) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

⁽³⁾ 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 en 2019 et 2018.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	2017	2016	2015
			<i>retraité ⁽²⁾</i>	<i>retraité ⁽²⁾</i>	
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 578 \$	3 187 \$	2 988 \$	3 384 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 844	1 575	1 174	1 220	1 473
Actifs sur contrat	2 485	2 617	2 460	1 631	—
Stocks	4 599	4 402	3 429	4 286	6 978
Autres actifs financiers	195	210	415	336	450
Autres actifs	473	357	427	427	484
Actifs détenus en vue de la vente	1 309	—	4 150	—	—
Actifs courants	13 483	12 348	15 043	11 284	12 105
Immobilisations corporelles	1 781	1 557	1 696	1 949	2 061
Outillage des programmes aéronautiques	4 616	4 519	3 581	5 174	3 975
Goodwill	1 936	1 948	2 042	1 855	1 978
Impôts sur le résultat différés	546	746	595	698	761
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	1 059	2 211	491	332	356
Autres actifs financiers	989	1 030	825	915	870
Autres actifs	562	599	643	588	797
Actifs non courants	11 489	12 610	9 873	11 511	10 798
	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$	22 903 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	4 682 \$	4 634 \$	3 964 \$	3 045 \$	4 040 \$
Provisions	1 060	1 390	1 630	1 542	1 108
Passifs sur contrat	5 739	4 262	3 820	3 840	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme	—	—	—	—	1 408
Avances sur programmes aéronautiques	—	—	—	—	2 002
Autres passifs financiers	518	607	342	608	991
Autres passifs	1 548	1 499	1 723	1 634	2 274
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	1 768	—	2 686	—	—
Passifs courants	15 315	12 392	14 165	10 669	11 823
Provisions	311	1 110	781	1 561	918
Passifs sur contrat	1 417	1 933	1 272	1 673	—
Avances sur programmes aéronautiques	—	—	—	—	1 534
Dettes à long terme	9 325	9 093	9 200	8 738	8 908
Avantages de retraite	2 445	2 381	2 633	2 647	2 159
Autres passifs financiers	1 225	1 526	965	999	619
Autres passifs	845	537	595	891	996
Passifs non courants	15 568	16 580	15 446	16 509	15 134
	30 883	28 972	29 611	27 178	26 957
Capitaux propres (déficit)					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(7 667)	(5 563)	(6 608)	(6 054)	(4 067)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 756	1 549	1 913	1 671	13
	(5 911)	(4 014)	(4 695)	(4 383)	(4 054)
	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$	22 903 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2019 et 2018**

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

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

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

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

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2019. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2019. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

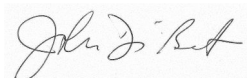
Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité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

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

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



Alain Bellemare
Président et chef de la direction



John Di Bert, CPA, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 12 février 2020

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Inc. et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018, et les états du résultat consolidés, les états du résultat global consolidés, les états des variations des capitaux propres consolidés et les tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018 conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

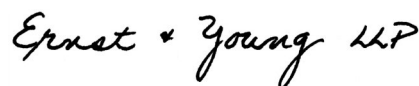
Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

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

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

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

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

⁽¹⁾


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

Montréal, Canada

Le 12 février 2020

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2019 et 2018

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

États financiers consolidés	151
Notes aux états financiers consolidés	156
1. MODE DE PRÉSENTATION	156
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	156
3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	171
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	172
5. INFORMATION SECTORIELLE	178
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	182
7. AUTRES REVENUS	182
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	183
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	185
10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	186
11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	188
12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	189
13. RÉSULTAT PAR ACTION	191
14. INSTRUMENTS FINANCIERS	192
15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	195
16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	196
17. SOLDES DES CONTRATS	197
18. STOCKS	198
19. CARNET DE COMMANDES	199
20. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	199
21. AUTRES ACTIFS	200
22. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	201
23. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	203
24. AVANTAGES DE RETRAITE	204
25. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	214
26. PROVISIONS	215
27. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	216
28. AUTRES PASSIFS	216
29. DETTE À LONG TERME	217
30. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	218
31. CESSION D'ACTIVITÉS	220
32. ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE	221
33. CAPITAL SOCIAL	221
34. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	224
35. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	226
36. FACILITÉS DE CRÉDIT	227
37. GESTION DU CAPITAL	228
38. GESTION DU RISQUE FINANCIER	229
39. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	234
40. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	239
41. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	240
42. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	241
43. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	242
44. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE	248

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
BICS	Système de classification des industries de Bloomberg	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
DAV	Disponibles à la vente	R.-U.	Royaume-Uni
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
DFT	Détenus à des fins de transaction	SCACS	Société en commandite Avions C Series
ECC	Écart de conversion cumulé	UAD	Unités d'actions différées
É.-U.	États-Unis	UAI	Unités d'actions incessibles
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière		
IFRS	Normes internationales d'information financière		
MES	Mise en service		
pdb	Points de base		
R et D	Recherche et développement		

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2019 ⁽¹⁾	2018
Revenus		15 757 \$	16 236 \$
Coût des ventes	18	14 157	13 958
Marge brute		1 600	2 278
Charges de vente et d'administration		1 013	1 156
R et D	6	292	217
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	40	(128)	(66)
Autres revenus	7	(47)	(58)
Éléments spéciaux	8	968	28
RAII		(498)	1 001
Charges de financement	9	1 072	712
Revenus de financement	9	(230)	(106)
RAI		(1 340)	395
Impôts sur le résultat	12	267	77
Résultat net		(1 607) \$	318 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 797) \$	232 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		190	86
		(1 607) \$	318 \$
RPA (en dollars)	13		
De base		(0,76) \$	0,10 \$
Dilué		(0,76) \$	0,09 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

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

	Notes	2019	2018
Résultat net		(1 607) \$	318 \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾			
Incidence des fluctuations de taux de change		(4)	(3)
Perte nette sur instruments financiers dérivés		(1)	(263)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽²⁾⁽³⁾		39	10
Impôts sur le résultat	12	(17)	55
		17	(201)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG			
Gain net non réalisé		5	1
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		95	33
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)		5	(6)
Avantages de retraite⁽¹⁾			
Réévaluation des régimes à prestations définies	24	(520)	278
Impôts sur le résultat	12	50	(6)
		(465)	266
Total des AERG		(348)	99
Total du résultat global		(1 955) \$	417 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(2 117) \$	413 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		162	4
		(1 955) \$	417 \$

⁽¹⁾ Comprend 2 millions \$ de gain lié aux couvertures de flux de trésorerie et 2 millions \$ de perte liée aux avantages de retraite relatifs à notre quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et entreprises associées pour l'exercice 2019 (pertes de respectivement 1 million \$ et 7 millions \$ pour l'exercice 2018).

⁽²⁾ Comprend 56 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2019 (15 millions \$ de gain pour l'exercice 2018).

⁽³⁾ Un montant de 1 million \$ de gain net différé devrait être reclassé des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2020.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	2 578 \$	3 187 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	16	1 844	1 575	1 174
Actifs sur contrat	17	2 485	2 617	2 460
Stocks	18	4 599	4 402	3 429
Autres actifs financiers	20	195	210	415
Autres actifs	21	473	357	427
Actifs détenus en vue de la vente	30	1 309	—	4 150
Actifs courants		13 483	12 348	15 043
Immobilisations corporelles	22	1 781	1 557	1 696
Outillage des programmes aéronautiques	23	4 616	4 519	3 581
Goodwill	23	1 936	1 948	2 042
Impôts sur le résultat différés	12	546	746	595
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	40	1 059	2 211	491
Autres actifs financiers	20	989	1 030	825
Autres actifs	21	562	599	643
Actifs non courants		11 489	12 610	9 873
		24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	25	4 682 \$	4 634 \$	3 964 \$
Provisions	26	1 060	1 390	1 630
Passifs sur contrat	17	5 739	4 262	3 820
Autres passifs financiers	27	518	607	342
Autres passifs	28	1 548	1 499	1 723
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	30	1 768	—	2 686
Passifs courants		15 315	12 392	14 165
Provisions	26	311	1 110	781
Passifs sur contrat	17	1 417	1 933	1 272
Dette à long terme	29	9 325	9 093	9 200
Avantages de retraite	24	2 445	2 381	2 633
Autres passifs financiers	27	1 225	1 526	965
Autres passifs	28	845	537	595
Passifs non courants		15 568	16 580	15 446
		30 883	28 972	29 611
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(7 667)	(5 563)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	10	1 756	1 549	1 913
		(5 911)	(4 014)	(4 695)
		24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$
Engagements et éventualités	43			

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Diane Giard
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.

	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 1 ^{er} janvier 2018	347 \$	2 154 \$	73 \$	(6 414) \$	(2 577) \$	171 \$	4 \$	127 \$	(493) \$	(6 608) \$	1 913 \$	(4 695) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	232	—	—	—	—	—	232	86	318
AERG	—	—	—	—	272	—	(5)	(195)	109	181	(82)	99
	—	—	—	232	272	—	(5)	(195)	109	413	4	417
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Émission de capital social	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Options exercées	—	42	—	—	—	(11)	—	—	—	31	—	31
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	4
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(93)	(93)
Actions acquises – Régimes d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	(275)	(391)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	65	—	—	—	65	—	65
Au 31 décembre 2018	347 \$	2 623 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	176 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(1 797)	—	—	—	—	—	(1 797)	190	(1 607)
AERG	—	—	—	—	(470)	—	10	17	123	(320)	(28)	(348)
	—	—	—	(1 797)	(470)	—	10	17	123	(2 117)	162	(1 955)
Options exercées	—	5	—	—	—	(1)	—	—	—	4	—	4
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30
Au 31 décembre 2019	347 \$	2 628 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	205 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à Airbus le 1^{er} juillet 2018 dans le cadre de la vente d'une participation majoritaire dans SCAC.

⁽²⁾ Comprend un montant de 391 millions \$ lié à la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCAC.

⁽³⁾ Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

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

	Notes	2019 ⁽¹⁾	2018
Activités opérationnelles			
Résultat net		(1 607) \$	318 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽²⁾	22, 23	422	272
Charge d'amortissement sur les placements dans SCAC	8	1 578	—
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	7, 8, 22, 23	(4)	11
Impôts sur le résultat différés	12	113	(74)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	7, 8	(10)	(636)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	7, 8, 31	(730)	616
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	40	(128)	(66)
Charge à base d'actions	34	30	65
Perte sur remboursement de dette à long terme	8, 9	84	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	8	—	31
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		49	72
Variation nette des soldes hors caisse	35	(477)	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(680)	597
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(552)	(1 164)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		29	749
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCAC du périmètre de consolidation		—	(151)
Sorties de fonds liées à une cession d'activités		—	(36)
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC	40	(350)	(225)
Produit net de la cession d'activités	31	826	—
Injection de capitaux dans SCAC	40	(64)	—
Vente de placements dans des titres		—	133
Autres		(7)	(7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(118)	(701)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	29	1 956	—
Remboursement de dette à long terme	29	(1 762)	(15)
Paiement d'obligations locatives ⁽³⁾		(112)	—
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UAR		—	(97)
Dividendes versés – actions privilégiées	33	(20)	(20)
Émission d'actions classe B		—	506
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	10	49	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(4)	(93)
Autres		3	(60)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		110	221
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		130	13
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(558)	130
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice⁽⁴⁾	15	3 187	3 057
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice⁽⁴⁾	15	2 629 \$	3 187 \$
Information supplémentaire⁽⁵⁾⁽⁶⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		732 \$	674 \$
Impôts sur le résultat		172 \$	147 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		25 \$	32 \$
Impôts sur le résultat		7 \$	5 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

⁽²⁾ Comprend 109 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre des droits d'utilisation pour l'exercice 2019.

⁽³⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour l'exercice 2019 ont totalisé 168 millions \$.

⁽⁴⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

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

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

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

(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 depuis le 1^{er} juillet 2019 : Aviation et Transport. Auparavant, la Société exerçait ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. La Note 5 – Information sectorielle pour les chiffres retraités.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2019 et 2018 a été autorisée par le conseil d'administration le 12 février 2020.

Déclaration de conformité

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

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Règles de consolidation

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

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

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

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

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 72 % des revenus consolidés et 78 % des actifs consolidés pour l'exercice 2019 (71 % et 79 % pour l'exercice 2018).

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

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

Conversion des monnaies étrangères

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

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

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

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018	2019	2018
Euro	1,1234	1,1450	1,1993	1,1200	1,1822
Dollar canadien	0,7696	0,7337	0,7975	0,7537	0,7729
Livre sterling	1,3204	1,2800	1,3517	1,2763	1,3367

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, aux mesures incitatives liées à la performance et aux réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options ou les ordres de modification pour des actifs supplémentaires sont comptabilisés comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de la Société dans Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les

services restants sont considérés comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des produits des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

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

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

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

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

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

Soldes des contrats

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

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

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

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

Aide et avances gouvernementales remboursables

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

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

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

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

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

Résultat par action

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

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les parts sans droit de vote de SCAC, les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

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

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

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

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

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

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

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

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

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

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

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

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

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

Les créances d'une partie liée, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, les parts sans droit de vote de SCAC et certains prêts et créances liés à des contrats de location – avions doivent tous être classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

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

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

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

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

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

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

Comptabilité de couverture

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Méthodes comptables liées aux contrats de location applicables à compter du 1^{er} janvier 2019 suivant l'adoption de l'IFRS 16 – Contrats de location. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

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

ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre des droits d'utilisation pourraient subir une moins-value.

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

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

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

Méthodes comptables liées aux contrats de location applicables avant le 1^{er} janvier 2019 lorsque la Société suivait l'IAS 17 et l'IFRIC 4.

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions, des simulateurs de vol et des immeubles, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. Ces contrats de location sont en général comptabilisés à titre de contrats de location simple selon la méthode comptable susmentionnée pour le classement des contrats de location. Dans le cas des avions, la vente est comptabilisée dans les revenus et le produit en trésorerie est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles. Dans le cas des simulateurs de vol et des propriétés, la vente est comptabilisée comme une cession d'immobilisations corporelles, le gain ou la perte correspondants sur la vente étant aussi comptabilisés, et le produit en trésorerie est classé à titre de cession d'immobilisations corporelles dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.

Lorsque la Société est le preneur – Les contrats de location d’actifs classés à titre de contrats de location - financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d’intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

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

Évaluation des stocks

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

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

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

Régimes à prestations définies

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

sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle la Société a comptabilisé les coûts de restructuration. Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019, lorsque des modifications, réductions ou liquidations de régimes ont lieu, la Société a recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus et les intérêts nets au cours de la période après une modification, réduction ou liquidation de régime.

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

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

Régimes à cotisations définies

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

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

Immobilisations corporelles

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

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

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

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

Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2019, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques devrait être produit sur les 13 prochaines années.

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

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

Coûts d'emprunt

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

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

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

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

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

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

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

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

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

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

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

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

Provisions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paiements fondés sur des actions

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

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

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

3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Ce changement de méthode s'est traduit par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation, dans Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives, dans Autres passifs, totalisant respectivement 554 millions \$ et 568 millions \$ au 1^{er} janvier 2019. Voir la Note 22 – Immobilisations corporelles et la Note 28 – Autres passifs pour plus de détails. De plus, la Société était partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions \$ qui étaient comptabilisés dans la dette à long terme et qui ont été reclassés à titre d'obligations locatives le 1^{er} janvier 2019, le coût des actifs et l'amortissement cumulé correspondant de respectivement 121 millions \$ et 61 millions \$ étant reclassés comme actifs au titre des droits d'utilisation. Le taux d'emprunt marginal moyen pondéré appliqué aux obligations locatives comptabilisées à la date de première application était de 6,03 %.

Les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de la Société au 31 décembre 2018 totalisaient 875 millions \$ et ont été présentés dans les états financiers consolidés audités et notes annexes inclus dans le Rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La valeur non actualisée des obligations locatives au 1^{er} janvier 2019 (à l'exclusion des contrats de location-acquisition reclassés de 41 millions \$) totalisait 844 millions \$ (actualisés à 568 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). La différence entre les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de 875 millions \$ présentés auparavant et la valeur non

actualisée des obligations locatives de 844 millions \$ au 1^{er} janvier 2019 se rapporte aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur qui sont exclus de l'obligation locative, mais qui faisaient partie des engagements en vertu des contrats de location simple.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, Impôts sur le résultat, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte déductible), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, Avantages du personnel, qui entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1^{er} janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 110 millions \$ pour l'exercice 2019.

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

Les valeurs recouvrables des actifs aéronautiques ou UGT sont fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2019. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 9 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard de l'avion *Global 7500* étant donné qu'il n'a été mis en service qu'en décembre 2018, et d'après cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2019.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2019 pour le programme d'avion *Global 7500*.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2019, la Société a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill pour le secteur Transport et n'a relevé aucune dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2019 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2019.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

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

fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

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:

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 7 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence négative de 2 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2019, le RAI d'Aviation pour 2019 aurait subi une incidence positive de 2 millions \$.

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

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au

point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de sociétés cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement. La courbe de rendement est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente et ne tient pas compte des obligations classées comme étant « de sociétés » selon le système de classification des industries de Bloomberg, mais qui sont adossées concrètement ou implicitement par le gouvernement. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 23 ans au 31 décembre 2019.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 24 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus sur la durée du contrat aurait fait diminuer le RAI d'environ 184 millions \$ pour l'exercice 2019.

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

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

lance l'acquisition de la participation de la Caisse. 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 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 RAIL 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, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

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

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

Placements dans SCAC – Le 1^{er} juillet 2018, la Société a comptabilisé son placement en actions dans SCAC au montant de 1761 millions \$, représentant la participation de 33,55 % de la Société dans la juste valeur de SCAC estimée au 1^{er} juillet 2018. La juste valeur estimée de SCAC a été déterminée à l'aide d'une analyse des flux de trésorerie actualisés sur la base de conseils professionnels externes indépendants et de consultations avec le partenaire détenant le contrôle. Cette évaluation reposait, entre autres, sur des hypothèses à l'égard des synergies potentielles tirées de l'expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle qu'Airbus apportera au programme, ce qui nécessite un jugement important à l'égard de la future performance opérationnelle du programme.

La Société a soumis ses placements dans SCAC à un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$. Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.

Voir la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers pour de plus amples renseignements sur les estimations utilisées pour déterminer la juste valeur des engagements de financement de la Société à l'égard de SCAC et la juste valeur du placement de la Société dans des parts sans droit de vote de SCAC.

Les actifs sont présentés dans le segment Siège social et Autres de Bombardier.

5. INFORMATION SECTORIELLE

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

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur Q400 jusqu'à la cession des activités, 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. Se reporter à la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente et à la Note 31 – Cession d'activités pour de plus amples renseignements.

Transport

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

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 et d'autres ajustements.

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

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

				2019
	Transport	Aviation	Siège social et autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	8 266 \$	7 491 \$	— \$	15 757 \$
Revenus intersectoriels	3	10	(13)	—
Total des revenus	8 269	7 501	(13)	15 757
RAI avant éléments spéciaux				
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	70	531	(131)	470
RAI	22 \$	1 194 \$	(1 714) \$	(498) \$
Charges de financement				1 072
Revenus de financement				(230)
RAI				(1 340)
Impôts sur le résultat				267
Résultat net				(1 607) \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	136 \$	156 \$	— \$	292 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées ⁽⁶⁾	(94) \$	3 \$	(37) \$	(128) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	157 \$	373 \$	(7) \$	523 \$
Amortissement	139 \$	282 \$	1 \$	422 \$
Charge de dépréciation sur les placements dans SCAC ⁽¹⁾	— \$	— \$	1 578 \$	1 578 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	(8) \$	(1) \$	2 \$	(7) \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations incorporelles ⁽⁵⁾	3 \$	— \$	— \$	3 \$
				2018
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	8 910 \$	7 323 \$	3 \$	16 236 \$
Revenus intersectoriels	5	1	(6)	—
Total des revenus	8 915	7 324	(3)	16 236
RAI avant éléments spéciaux				
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	750	472	(193)	1 029
RAI	774 \$	424 \$	(197) \$	1 001 \$
Charges de financement				712
Revenus de financement				(106)
RAI				395
Impôts sur le résultat				77
Résultat net				318 \$
Autres informations				
R et D ⁽²⁾	122 \$	95 \$	— \$	217 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées ⁽⁶⁾	(111) \$	5 \$	40 \$	(66) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	108 \$	303 \$	4 \$	415 \$
Amortissement	101 \$	171 \$	— \$	272 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations incorporelles ⁽⁴⁾	8 \$	— \$	3 \$	11 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations corporelles pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 23 – Immobilisations incorporelles pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées.

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Actifs			
Total des actifs	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 629	3 187	3 057
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽²⁾	90	49	60
Impôts sur le résultat différés ⁽⁶⁾	677	746	595
Actifs sectoriels	21 576	20 976	21 204
Passifs			
Total des passifs	30 883	28 972	29 611
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽³⁾	150	138	139
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁴⁾	202	173	187
Dettes à long terme ⁽⁵⁾	9 333	9 102	9 218
Passifs sectoriels	21 198 \$	19 559 \$	20 067 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(385) \$	(412) \$	(1 106) \$
Aviation	577 \$	848 \$	2 681 \$
Siège social et autres	186 \$	981 \$	(438) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie.

⁽²⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽³⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽⁴⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁵⁾ La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

⁽⁶⁾ Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat pour plus de détails.

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

	2019	2018
Aviation		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽¹⁾	4 163 \$	3 794 \$
Services ⁽²⁾	1 254	1 200
Avions commerciaux ⁽³⁾	1 227	1 756
Aérostructures et Services d'ingénierie	857	574
	7 501	7 324
Transportation		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	5 192	5 844
Services ⁽⁵⁾	2 140	2 096
Signalisation ⁽⁶⁾	937	975
	8 269	8 915
Siège social et autres	(13)	(3)
	15 757 \$	16 236 \$

⁽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 collectif, des grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO*.

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2019	2018	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018 ⁽³⁾
Amérique du Nord					
États-Unis	4 566 \$	3 989 \$	229 \$	239 \$	258 \$
Canada	1 831	1 553	5 137	5 057	4 077
Mexique	35	141	33	40	38
	6 432	5 683	5 399	5 336	4 373
Europe					
Allemagne	1 650	1 795	1 058	1 045	1 048
Royaume-Uni	1 449	1 598	428	658	807
France	943	1 137	34	32	35
Suisse	422	797	392	381	379
Autres	2 105	2 098	725	708	717
	6 569	7 425	2 637	2 824	2 986
Asie-Pacifique					
Australie	533	719	11	11	23
Chine	170	375	—	2	3
Inde	289	165	20	21	23
Autres	620	873	3	1	3
	1 612	2 132	34	35	52
Autres	1 144	996	6	24	28
	1 144	996	6	24	28
	15 757 \$	16 236 \$	8 076 \$	8 219 \$	7 439 \$

⁽¹⁾ Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte des actifs au titre des droits d'utilisation.

⁽³⁾ Comprend le reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession de SCAC.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2019	2018
Coûts de R et D	435 \$	1 136 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(275)	(989)
	160	147
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	132	70
	292 \$	217 \$

7. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(40) \$	(55) \$
Gains sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles ⁽²⁾	(10)	(9)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	4	3
Gain sur vente d'activités ⁽²⁾	(4)	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	1	3
Autres	2	—
	(47) \$	(58) \$

⁽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.

8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Dépréciation des placements dans SCAC ⁽¹⁾	1 578 \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités de formation ⁽²⁾	(516)	—
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series ⁽³⁾	(210)	—
Charges de restructuration ⁽⁴⁾	99	41
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁵⁾	84	—
Ajustements au titre des avantages de retraite ⁽⁶⁾	26	28
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁷⁾	(18)	(29)
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽⁸⁾	5	4
Achat de rentes de retraite ⁽⁹⁾	4	32
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series ⁽¹⁰⁾	—	616
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles ⁽¹¹⁾	—	(561)
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail ⁽¹²⁾	—	(66)
Litige fiscal ⁽¹³⁾	—	(35)
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle ⁽¹⁴⁾	—	(34)
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽¹⁵⁾	—	31
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽¹⁶⁾	—	17
Impôts sur le résultat	217	(23)
	1 269 \$	21 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	968 \$	28 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁵⁾	84	—
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽¹⁵⁾	—	31
Revenus de financement – Intérêt lié à un litige fiscal ⁽¹³⁾	—	(15)
Impôts sur le résultat	217	(23)
	1 269 \$	21 \$

- La Société a soumis ses placements dans SCAC à un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$. Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.
- 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 \$). Voir la Note 31 – Cession d'activités.
- La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 31 – Cession d'activités.
- Pour l'exercice 2019, représentent des indemnités de départ de 86 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 7 millions \$ et par la reprise de charges de dépréciation de 8 millions \$ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour l'exercice 2018, représentaient des indemnités de départ de 43 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 10 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour l'exercice 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.

Après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 24 millions \$ pour l'exercice 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 87 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions *CRJ*.

5. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021. Voir la Note 29 – Dette à long terme.
6. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 28 millions \$ au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
7. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 18 millions \$ pour l'exercice 2019 (29 millions \$ pour l'exercice 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
8. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primeve* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 5 millions \$ pour l'exercice 2019 (4 millions \$ pour l'exercice 2018).
9. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
10. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 616 millions \$ (552 millions \$ après impôt). Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier; et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.
11. Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
12. La Société a procédé à deux transactions de cession-bail visant des installations dans Transport, conformément à son plan de transformation.
13. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
14. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.
15. Au cours de l'exercice 2018, la Société a vendu des créances sur contrats à long terme de Transport, ce qui a donné lieu à une perte de 31 millions \$ qui a été comptabilisée dans les charges de financement.
16. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2019	2018
Charges de financement		
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	84 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	73	65
Désactualisation d'autres passifs financiers	56	58
Désactualisation des avances ⁽²⁾	37	18
Variations des taux d'actualisation des provisions	19	—
Charge d'intérêt des obligations locatives ⁽³⁾	32	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	25	16
Désactualisation des provisions	14	27
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽⁴⁾	—	53
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽⁵⁾	—	31
Autres	95	91
	435	359
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	637	353
	1 072 \$⁽⁶⁾	712 \$⁽⁶⁾
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽⁴⁾	(149) \$	— \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	(17)
Litige fiscal ⁽⁷⁾	—	(15)
Autres	(34)	(37)
	(183)	(69)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(35)	(25)
Revenu tiré des placements dans des titres	(9)	(8)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(3)	(4)
	(47)	(37)
	(230) \$⁽⁸⁾	(106) \$⁽⁸⁾

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 29 – Dette à long terme pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

⁽³⁾ Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1^{er} janvier 2019, la Société a présenté la charge d'intérêt des obligations locatives à titre de composante des charges de financement. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Représente la perte à la vente de créances sur contrats à long terme de Transport. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Dont un montant de 713 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme coût amorti pour l'exercice 2019 (431 millions \$ pour l'exercice 2018).

⁽⁷⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

⁽⁸⁾ Dont un montant de 35 millions \$ représente le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2019 (32 millions \$ pour l'exercice 2018).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 13 millions \$ pour l'exercice 2019, selon un taux moyen de capitalisation de 6,76 % (247 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 6,65 % pour l'exercice 2018). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant le contrôle importante, était comme suit au :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Actifs courants ⁽¹⁾	4 794 \$	4 929 \$
Actifs non courants	4 295	3 916
Total des actifs	9 089 \$	8 845 \$
Passifs courants	7 403 \$	7 246 \$
Passifs non courants	1 700	1 448
Total des passifs	9 103 \$	8 694 \$
Actifs nets	(14) \$	151 \$

⁽¹⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie totalisant 481 millions € (540 millions \$) et 662 millions € (758 millions \$) aux 31 décembre 2019 et 2018.

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, étaient les suivantes pour les exercices :

	2019	2018
Revenus	8 269 \$	8 915 \$
Résultat net	(142) \$	325 \$
Résultat global	(183) \$	79 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(428) \$	(6) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(128) \$	(107) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement ⁽¹⁾	222 \$	(328) \$

⁽¹⁾ Comprend un montant de néant de dividendes versés, un investissement d'un montant de 164 millions \$ (150 millions €) effectué par la Société et la Caisse, et un prêt subordonné d'un montant de 112 millions \$ (100 millions €) accordé par la Société à BT Holdco pour l'exercice 2019 (contre des montants de respectivement 326 millions \$ (270 millions €), néant et néant pour l'exercice 2018).

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	1 548 \$
Droit à un rendement minimum	155
AERG	(75)
Dividendes	(90)
Solde au 31 décembre 2018	1 538
Droit à un rendement minimum	183
AERG	(27)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	49
Solde au 31 décembre 2019	1 743 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

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

BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continuent d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse a droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout dividende déclaré, après que la Société et la Caisse ont approuvé la déclaration des dividendes, le cas échéant.

Les dividendes sont payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte de cibles de performance convenues conjointement et établies dans le plan d'affaires de Transport.

Si Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

En 2019, Transport n'a pas rempli les objectifs de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois ouverte à compter du 12 février 2020, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera augmenté de 2,5 %, passant de 30 % à 32,5 %, et le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 9,5 % à 12 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de la participation de chaque actionnaire, à la conversion, soit 67,5 % pour Bombardier et 32,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du 11 février 2021, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions détenues par la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-dessus, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

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 \$. Cette modalité avait été respectée sur une base trimestrielle et aux 31 décembre 2019 et 2018. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Injection de capitaux

Le 26 septembre 2019, la Société et la Caisse (par l'intermédiaire de ses entreprises associées) ont investi à hauteur de 105 millions € (115 millions \$) et 45 millions € (49 millions \$) dans BT Holdco. Cet apport soutient l'accélération de la cadence de production de Transport et l'investissement dans le fonds de roulement connexe. La Société et la Caisse ont participé à l'investissement en capitaux en fonction de leur quote-part actuelle selon les mêmes modalités que leurs investissements initiaux. Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport demeure inchangé.

11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

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

	Notes	2019	2018
Salaires et autres avantages du personnel		4 520 \$	4 919 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	24	343	464
Charge à base d'actions	34	30	74
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7, 8	94	46
		4 987 \$	5 503 \$

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

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Impôts exigibles	154 \$	151 \$
Impôts sur le résultat différés	113	(74)
	267 \$	77 \$

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

	2019	2018
RAI	(1 340) \$	395 \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,6 %	26,7 %
Charge d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(356)	105
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	538	166
Moins-value des actifs d'impôt différé	121	132
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices		21
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(96)	(171)
Différences permanentes	90	(135)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	5	2
Autres	(35)	(43)
Charge d'impôts sur le résultat	267 \$	77 \$
Taux d'imposition effectif	(19,9) %	19,5 %

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

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

	2019	2018
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	538 \$	166 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(455)	(203)
Moins-value des actifs d'impôt différé	121	132
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(96)	(171)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	5	2
	113 \$	(74) \$

Impôts sur le résultat différés

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	2 712 \$	— \$	2 247 \$	— \$	2 433 \$	— \$
Avantages de retraite	591	—	547	—	501	—
Passifs sur contrat	416	—	179	—	87	—
Stocks	394	—	705	—	673	—
Provisions	609	—	754	—	1 106	—
Autres actifs financiers et autres actifs	244	—	264	—	118	—
Placement dans les capitaux propres d'une société affiliée	53	—	(131)	—	—	—
Immobilisations corporelles	(4)	—	6	—	(3)	—
Autres passifs financiers et autres passifs	1	—	6	—	(3)	—
Immobilisations incorporelles	1	—	16	—	(161)	—
Actifs sur contrat	79	—	157	—	(161)	—
Autres	19	—	39	—	36	—
	5 115	—	4 789	—	4 626	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(4 438)	—	(4 043)	—	(4 031)	—
	677 \$	— \$	746 \$	— \$	595 \$	— \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(131) \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$
	546 \$	— \$	746 \$	— \$	595 \$	— \$

⁽¹⁾ Comprend l'actif d'impôt différé de 131 millions \$ lié aux avantages de retraite totalisant 64 millions \$, des reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles de 61 millions \$ et d'autres composantes s'élevant à 6 millions \$, qui sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

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

	2019	2018
Solde au début de l'exercice, montant net	746 \$	595 \$
En résultat net	(113)	74
En AERG		
Avantages de retraite	50	(6)
Couvertures de flux de trésorerie	(17)	55
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente	(131)	—
Autres ⁽¹⁾	11	28
Solde à la fin de l'exercice, montant net	546 \$	746 \$

⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'impôt différé de 7 millions \$ comptabilisé dans les capitaux propres et les incidences du taux de change au 31 décembre 2019 (31 millions \$ et les incidences du taux de change au 31 décembre 2018).

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 17 264 millions \$ au 31 décembre 2019, dont une tranche de 1538 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (15 315 millions \$ au 31 décembre 2018, dont une tranche de 1297 \$ millions a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG, et 16 677 millions \$ au 1^{er} janvier 2018, dont une tranche de 1482 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 10 477 millions \$ au 31 décembre 2019 n'avait pas de date d'échéance (10 015 millions \$ au 31 décembre 2018 et 11 326 millions \$ au 1^{er} janvier 2018), une tranche d'environ 3295 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (3087 millions \$ au 31 décembre 2018 et 2917 millions \$ au 1^{er} janvier 2018) et une tranche de 553 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (437 millions \$ au 31 décembre 2018 et 522 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

De plus, la Société disposait de 1621 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 47 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1614 millions \$ et 43 millions \$ au 31 décembre 2018 et 1620 millions \$ et 117 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 161 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2019 (321 millions \$ au 31 décembre 2018 et 492 millions \$ au 1^{er} janvier 2018) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 664 millions \$ au 31 décembre 2019 (682 millions \$ au 31 décembre 2018 et 588 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2019	2018
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 797) \$	232 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(21)	4
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(1 818) \$	236 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 383 987	2 316 824
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	184 223
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 383 987	2 501 047
RPA (en dollars)		
De base	(0,76) \$	0,10 \$
Dilué	(0,76) \$	0,09 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 524 442 736 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour l'exercice 2019 (53 477 802 pour l'exercice 2018), 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 l'exercice 2019 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.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	2019	2018
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(19) \$	(30) \$
Intérêt sur trésorerie et équivalents de trésorerie	35 \$	25 \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Passifs financiers	(2) \$	1 \$
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers ⁽¹⁾	(389) \$	(45) \$
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture ⁽²⁾	91 \$	(39) \$
Autres	116 \$	25 \$

⁽¹⁾ Comprend la perte comptabilisée sur les parts sans droit de vote de SCAC liée à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019 ainsi que la perte à la vente de créances sur contrat à long terme pour l'exercice 2018, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend un gain comptabilisé sur les engagements de financement lié à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾				
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.	732	157	1 735	1 752
	378 \$	468 \$	s. o.	14 747 \$	157 \$	15 750 \$	16 094 \$
31 décembre 2018							
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.	9 102	—	9 102	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	801	288	2 124	2 412
	597 \$	438 \$	s. o.	14 537 \$	288 \$	15 860 \$	15 796 \$
1^{er} janvier 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 \$	216 \$	361 \$	1 505 \$	253 \$	5 402 \$	5 440 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 958 \$	— \$	3 964 \$	3 964 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 \$	80 \$	s. o.	13 853 \$	184 \$	14 471 \$	14 647 \$

⁽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

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

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

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	287 \$	(97) \$	190 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(535) \$	117 \$	(418) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 629 \$	(19) \$	2 610 \$
31 décembre 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	168 \$	(104) \$	64 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(885) \$	232 \$	(653) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	(127) \$	3 060 \$
1^{er} janvier 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	332 \$	(135) \$	197 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(538) \$	176 \$	(362) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 057 \$	(41) \$	3 016 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	7 \$	— \$	— \$	1 \$	5 \$	— \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	103	157	129	287	248	184
Instruments financiers dérivés classés à la juste valeur par le biais du résultat net⁽²⁾						
Contrats de change à terme	18	50	33	48	57	50
Engagements de financement	—	—	—	235	—	—
Instruments financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	325	—	314	—	304
Options de rachat sur titres de dette à long terme	158	—	4	—	21	—
Autres	1	3	2	—	1	—
	177	378	39	597	79	354
Total des instruments financiers dérivés	287 \$	535 \$	168 \$	885 \$	332 \$	538 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	355 \$	— \$	526 \$	— \$	28 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 18 mois au 31 décembre 2019.

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

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 7 millions \$ et 7 millions \$ pour l'exercice 2019 (pertes nettes de 4 millions \$ et gains nets de 4 millions \$ respectivement pour l'exercice 2018). Pour l'exercice 2019, des pertes nettes de 1 million \$ ont été comptabilisées dans le résultat net au titre de l'inefficacité des couvertures de flux de trésorerie (pertes nettes de 4 millions \$ pour l'exercice 2018). Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers.

15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Trésorerie	1 306 \$	1 296 \$	1 382 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	547	892	449
Fonds du marché monétaire	776	999	1 226
Trésorerie et équivalents de trésorerie⁽¹⁾	2 629 \$	3 187 \$	3 057 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	51	—	69
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 578 \$	3 187 \$	2 988 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

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

Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails sur l'entente avec la Caisse selon laquelle Bombardier est tenue d'afficher une situation de trésorerie consolidée d'au moins 1,25 milliard \$ à la fin de chaque trimestre.

16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 773 \$	1 176 \$	146 \$	231 \$	220 \$
Provision pour pertes sur créances	(49)	—	—	—	(49)
	1 724	1 176 \$	146 \$	231 \$	171 \$
Autres	120				
Total	1 844 \$				
31 décembre 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 508 \$	764 \$	339 \$	245 \$	160 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	—	—	—	(42)
	1 466	764 \$	339 \$	245 \$	118 \$
Autres	109				
Total	1 575 \$				
1^{er} janvier 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 149 \$	669 \$	195 \$	171 \$	114 \$
Provision pour pertes sur créances	(70)	—	—	—	(70)
	1 079	669 \$	195 \$	171 \$	44 \$
Autres	95				
Total	1 174 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 506 millions \$ et de 574 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2019 (respectivement 334 millions \$ et 564 millions \$ au 31 décembre 2018 et respectivement 254 millions \$ et 443 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽²⁾ Dont une tranche de 485 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2019 d'après les modalités et conditions habituelles (400 millions \$ au 31 décembre 2018 et 287 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽³⁾ Y compris une tranche de 186 millions \$ des créances clients en lien avec des contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2019, dont un montant de 179 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (464 millions \$ au 31 décembre 2018, dont un montant de 229 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 225 millions \$ au 1^{er} janvier 2018, dont un montant de 144 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 52 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2019 (40 millions \$ au 31 décembre 2018 et 73 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

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

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

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	(42) \$	(70) \$
Provision pour pertes sur créances	(19)	(30)
Montants radiés	7	56
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	7	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	2
Solde à la fin de l'exercice	(49) \$	(42) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

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 809 millions € (909 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2019 (799 millions € (914 millions \$) au 31 décembre 2018 et 907 millions € (1088 millions \$) au 1^{er} janvier 2018). Des créances de 1691 millions € (1894 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2019 (1590 millions € (1880 millions \$) au cours de l'exercice 2018).

De plus, au cours de l'exercice 2018 la Société a vendu une créance sur contrats à long terme, comptabilisée antérieurement dans les autres actifs financiers, pour un produit de 133 millions \$, voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 20 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

17. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	9 930 \$	8 882 \$	8 306 \$
Moins : avances et facturations progressives	(7 983)	(6 707)	(6 171)
	1 947	2 175	2 135
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	674	506	367
Moins : avances et facturations progressives	(136)	(64)	(42)
	538	442	325
	2 485 \$	2 617 \$	2 460 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Avances sur programmes aéronautiques	4 018 \$	3 075 \$	2 120 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 286	2 124	1 981
Autres revenus différés	852	996	991
	7 156 \$	6 195 \$	5 092 \$
Dont la tranche courante	5 739 \$	4 262 \$	3 820 \$
Dont la tranche non courante	1 417	1 933	1 272
	7 156 \$	6 195 \$	5 092 \$

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

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 10 405 millions \$ au 31 décembre 2019 (8895 millions \$ au 31 décembre 2018 et 8194 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de Transport, qui se sont élevés à 6766 millions \$ pour l'exercice 2019 (7388 millions \$ pour l'exercice 2018).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme (contrats de production) dans les actifs sur contrat et s'élevaient à 503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 (624 millions € (714 millions \$) au 31 décembre 2018 et 434 millions € (520 millions \$) au 1^{er} janvier 2018). Les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment en cas de non-respect de la date de livraison déterminée.

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Revenus comptabilisés tirés du/des :		
Solde des passifs sur contrat au début de la période		
Contrats de production et contrats de service à long terme	1 345 \$	1 796 \$
Avances sur programmes aéronautiques	822	729
Obligations de prestation remplies (partiellement remplies) au cours des périodes précédentes⁽¹⁾		
Contrats de production à long terme	(104)	174
Contrats de service à long terme	(4)	(23)
	2 059 \$	2 676 \$

⁽¹⁾ Comprennent des variations du prix de transaction comme les pénalités et l'indexation.

Les pertes de valeur comptabilisées se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Pertes de valeur comptabilisées sur :		
Débiteurs découlant de :		
Contrats de production	(15) \$	(22) \$
Contrats de services	—	(1)
	(15) \$	(23) \$

18. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Programmes aéronautiques	3 990 \$	3 546 \$	2 472 \$
Produits finis ⁽¹⁾	468	733	749
Autres	141 \$	123 \$	208 \$
	4 599 \$	4 402 \$	3 429 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 58 millions \$ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 31 décembre 2019 (53 millions \$ au 31 décembre 2018 et 93 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 5632 millions \$ pour l'exercice 2019 (5422 millions \$ pour l'exercice 2018). Ces montants comprennent une moins-value de 180 millions \$ pour l'exercice 2019 (249 millions \$ pour l'exercice 2018). Une reprise de moins-value de 7 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2019 (19 millions \$ pour l'exercice 2018).

19. CARNET DE COMMANDES

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

Les revenus devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards \$)	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Moins de 24 mois	28,2 \$	26,8 \$
Par la suite	23,9	26,3
Total	52,1 \$	53,1 \$

20. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Créances d'une partie liée ⁽¹⁾	468 \$	385 \$	— \$
Parts sans droit de vote de SCAC ⁽²⁾	—	150	—
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	287	168	332
Placements dans des titres ⁽⁴⁾⁽⁷⁾	250	230	361
Créances sur contrats à long terme ⁽⁵⁾⁽⁸⁾	99	75	253
Encaisse affectée	62	21	12
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽⁶⁾	2	26	49
Placements dans des structures de financement	—	173	219
Autres	16	12	14
	1 184 \$	1 240 \$	1 240 \$
Dont la tranche courante	195 \$	210 \$	415 \$
Dont la tranche non courante	989	1 030	825
	1 184 \$	1 240 \$	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 27 – Autres passifs financiers pour plus d'informations.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les charges de dépréciation sur les placements de SCAC.

⁽³⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽⁴⁾ Comprennent un montant de néant de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2019 (16 millions \$ au 31 décembre 2018 et 51 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽⁵⁾ Voir la Note 38 – Gestion du risque financier.

⁽⁶⁾ Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

⁽⁷⁾ Comprennent 35 millions \$ d'instruments de capitaux propres désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au 31 décembre 2019 (28 millions \$ au 31 décembre 2018).

⁽⁸⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la vente de créances sur contrats à long terme.

21. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Taxe de vente et autres taxes	249 \$	212 \$	262 \$
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽¹⁾	217	195	120
Avantages de retraite ⁽²⁾	193	200	290
Charges payées d'avance	141	107	107
Concessions de vente payées d'avance et traits différés des contrats	105	131	174
Impôts sur le résultat à recevoir	90	49	60
Charges de financement différées	27	38	40
Autres	13	24	17
	1 035 \$	956 \$	1 070 \$
Dont la tranche courante	473 \$	357 \$	427 \$
Dont la tranche non courante	562	599	643
	1 035 \$	956 \$	1 070 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 23 – Immobilisations incorporelles.

⁽²⁾ Voir la Note 24 – Avantages de retraite.

22. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total	Actifs au titre des droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 31 décembre 2018	79 \$	2 140 \$	1 330 \$	184 \$	359 \$	4 092 \$	s. o.	4 092 \$
Modification de politique comptable ⁽¹⁾	—	(73)	(48)	—	—	(121)	675	554
Additions	2	24	75	137	—	238	103	341
Cessions	(8)	(20)	(165)	(1)	(12)	(206)	(95)	(301)
Transferts	—	44	62	(105)	4	5	(5)	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(8)	(329)	(374)	(47)	(16)	(774)	(69)	(843)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(13)	(1)	—	—	(14)	(3)	(17)
Solde au 31 décembre 2019	65 \$	1 773 \$	879 \$	168 \$	335 \$	3 220 \$	606 \$	3 826 \$
Amortissement et moins-value cumulés								
Solde au 31 décembre 2018	(18) \$	(1 238) \$	(989) \$	(11) \$	(279) \$	(2 535) \$	s. o.	(2 535) \$
Modification de politique comptable ⁽¹⁾	—	39	22	—	—	61	(61)	—
Amortissement	—	(56)	(99)	—	(6)	(161)	(109)	(270)
Reprises (moins-values)	1	2	5	(2)	1	7	—	7
Cessions	—	21	155	—	3	179	12	191
Transferts	—	(2)	(3)	—	—	(5)	5	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	—	162	362	—	9	533	21	554
Incidence des fluctuations de taux de change	—	11	(2)	—	(1)	8	—	8
Solde au 31 décembre 2019	(17) \$	(1 061) \$	(549) \$	(13) \$	(273) \$	(1 913) \$	(132) \$	(2 045) \$
Valeur comptable nette	48 \$	712 \$	330 \$	155 \$	62 \$	1 307 \$	474 \$	1 781 \$
Coût								
Solde au 1 ^{er} janvier 2018 ⁽³⁾		83 \$	2 538 \$	1 442 \$		173 \$	415 \$	4 651 \$
Additions		—	13	47		128	3	191
Cessions		(1)	(155)	(130)		—	(8)	(294)
Transferts		—	95	54		(100)	(49)	—
Cession d'activités de SCAC		—	(304)	(64)		(13)	—	(381)
Incidence des fluctuations de taux de change		(3)	(47)	(19)		(4)	(2)	(75)
Solde au 31 décembre 2018		79 \$	2 140 \$	1 330 \$		184 \$	359 \$	4 092 \$
Amortissement et moins-value cumulés								
Solde au 1 ^{er} janvier 2018 ⁽³⁾		(18) \$	(1 377) \$	(993) \$		(7) \$	(291) \$	(2 686) \$
Amortissement		—	(65)	(103)		—	(13)	(181)
Moins-value		—	(1)	(6)		(4)	—	(11)
Cessions		—	100	100		—	2	202
Transferts		—	—	(18)		—	18	—
Cession d'activités de SCAC		—	74	23		—	—	97
Incidence des fluctuations de taux de change		—	31	8		—	5	44
Solde au 31 décembre 2018		(18) \$	(1 238) \$	(989) \$		(11) \$	(279) \$	(2 535) \$
Valeur comptable nette		61 \$	902 \$	341 \$		173 \$	80 \$	1 557 \$

⁽¹⁾ Représente la comptabilisation initiale des actifs au titre des droits d'utilisation au 1^{er} janvier 2019 par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession de SCAC.

La valeur comptable des actifs au titre des droits d'utilisation se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2018
Bâtiments	332 \$	405 \$
Matériel	85	156
Terrains	50	42
Autres	7	11
	474 \$	614 \$

La dotation aux amortissements des actifs au titre des droits d'utilisation se présentait comme suit pour l'exercice 2019 :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Autres	Total
Dotation aux amortissements des actifs au titre des droits d'utilisation	(2) \$	(58) \$	(39) \$	(10) \$	(109) \$

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 27 millions \$ pour l'exercice 2019.

23. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2018	1 930 \$	8 999 \$	10 929 \$	1 948 \$	891 \$	13 768 \$
Additions	112	163	275	—	83	358
Cessions	(13)	(8)	(21)	—	(50)	(71)
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁴⁾	(287)	(1 352)	(1 639)	—	(66)	(1 705)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(12)	(8)	(20)
Solde au 31 décembre 2019	1 742 \$	7 802 \$	9 544 \$	1 936 \$	850 \$	12 330 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2018	(981) \$	(5 429) \$	(6 410) \$	— \$	(696) \$	(7 106) \$
Amortissement	(18)	(114)	(132)	—	(20)	(152)
Moins-value	—	—	—	—	(3)	(3)
Cessions	—	15	15	—	43	58
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁴⁾	281	1 318	1 599	—	38	1 637
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	5	5
Solde au 31 décembre 2019	(718) \$	(4 210) \$	(4 928) \$	— \$	(633) \$	(5 561) \$
Valeur comptable nette	1 024 \$	3 592 \$	4 616 \$	1 936 \$	217 \$⁽⁵⁾	6 769 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2018 ⁽⁶⁾	2 743 \$	12 868 \$	15 611 \$	2 042 \$	837 \$	18 490 \$
Additions	362	627	989	—	85	1 074
Cessions	—	(13)	(13)	—	(15)	(28)
Cession des activités de SCAC	(1 175)	(4 483)	(5 658)	—	(3)	(5 661)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(94)	(13)	(107)
Solde au 31 décembre 2018	1 930 \$	8 999 \$	10 929 \$	1 948 \$	891 \$	13 768 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2018 ⁽⁶⁾	(1 460) \$	(7 987) \$	(9 447) \$	— \$	(701) \$	(10 148) \$
Amortissement	(1)	(69)	(70)	—	(21)	(91)
Moins-value	—	—	—	—	—	0
Cessions	—	—	—	—	7	7
Cession des activités de SCAC	480	2 627	3 107	—	3	3 110
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	16	16
Solde au 31 décembre 2018	(981) \$	(5 429) \$	(6 410) \$	— \$	(696) \$	(7 106) \$
Valeur comptable nette	949 \$	3 570 \$	4 519 \$	1 948 \$	195 \$⁽⁵⁾	6 662 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 21 – Autres actifs.

⁽²⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 552 millions \$ et 306 millions \$ (respectivement 511 millions \$ et 324 millions \$ au 31 décembre 2018 et respectivement 429 millions \$ et 324 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽³⁾ Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de néant au 31 décembre 2019 (néant au 31 décembre 2018 et 3390 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Comprennent les coûts de développement des plateformes de Transport qui s'élevaient à 103 millions \$ au 31 décembre 2019 (109 millions \$ au 31 décembre 2018).

⁽⁶⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession de SCAC.

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2019. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

24. AVANTAGES DE RETRAITE

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

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

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

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

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

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au R.-U.

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

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

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

Politique en matière de prestations de retraite

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

Au R.-U., les régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

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

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

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

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

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

Les régimes de retraite au R.-U. sont notamment régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

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

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

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

Au 31 décembre 2019, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 54 %, 60 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 31 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 8 % et 9 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018, des rentes ont été achetées pour les retraités de sept régimes de retraite enregistrés en Ontario, au R.-U. et aux É.-U. Également, en 2019, des rentes ont été rachetées pour les participants des trois régimes de retraite de Bombardier Aviation enregistrés en Ontario. Dans l'ensemble, en 2018 et 2019, des rentes ont été rachetées pour 4690 participants dont le total des primes payées aux assureurs par les caisses de retraite s'élevaient à environ 676 millions \$. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base continue pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société et les administrateurs effectuent périodiquement des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, de l'Allemagne, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolubles.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

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

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

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

	2019			2018		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	227 \$	4 \$	231 \$	264 \$	6 \$	270 \$
Charge de désactualisation	63	10	73	55	10	65
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	10	—	10	28	—	28
Compression ⁽²⁾	(40)	(22)	(62)	(22)	—	(22)
Règlement ⁽³⁾	5	—	5	32	—	32
Régimes à prestations définies	265	(8)	257	357	16	373
Régimes à cotisations définies	86	—	86	91	—	91
Total des coûts au titre des avantages de retraite	351 \$	(8) \$	343 \$	448 \$	16 \$	464 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	231 \$	s. o.	231 \$	321 \$	s. o.	321 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	34 \$	(8) \$	26 \$	36 \$	16 \$	52 \$
Régimes à cotisations définies	86 \$	s. o.	86 \$	91 \$	s. o.	91 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	288 \$	(18) \$	270 \$	393 \$	6 \$	399 \$
Charges de financement	63 \$	10 \$	73 \$	55 \$	10 \$	65 \$

⁽¹⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ pour l'exercice 2019 (28 millions \$ pour l'exercice 2018). Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend un gain de compression de 10 millions \$ à la suite de mesures de restructuration annoncées antérieurement pour l'exercice 2019 (10 millions \$ pour l'exercice 2018). Comprend également un gain de compression de 23 millions \$ ayant trait au gain sur cession des activités liées à la Q Series. Voir la Note 31 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend la perte liée à l'achat de rentes de retraite. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

s. o. : sans objet

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

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	(2 577) \$
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	18
Gains actuariels, montant net	171
Incidence des fluctuations de taux de change	89
Impôts sur le résultat	(6)
Solde au 31 décembre 2018	(2 305)
Pertes actuarielles, montant net	(453)
Incidence des fluctuations de taux de change	(67)
Impôts sur le résultat	50
Solde au 31 décembre 2019	(2 775) \$

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

	2019			2018		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	9 817 \$	260 \$	10 077 \$	11 742 \$ ⁽³⁾	315 \$ ⁽³⁾	12 057 \$ ⁽³⁾
Désactualisation	325	10	335	340	10	350
Coût des services rendus	227	4	231	264	6	270
Cotisations des participants aux régimes	23	—	23	26	—	26
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	10	—	10	28	—	28
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses financières	1 447	30	1 477	(620)	(14)	(634)
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	6	(9)	(3)	(21)	(12)	(33)
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(66)	(1)	(67)	(88)	(2)	(90)
Avantages versés	(354)	(11)	(365)	(377)	(13)	(390)
Compression	(40)	(22)	(62)	(22)	—	(22)
Règlement	(14)	—	(14)	(484)	—	(484)
Cession des activités de SCAC	—	—	—	(327)	(8)	(335)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(2 421)	—	(2 421)	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	341	12	353	(644)	(22)	(666)
Obligation à la fin de l'exercice	9 301 \$	273 \$	9 574 \$	9 817 \$	260 \$	10 077 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	3 217 \$	117 \$	3 334 \$	4 928 \$	139 \$	5 067 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 785	—	1 785	1 460	—	1 460
Retraités	4 299	156	4 455	3 429	121	3 550
	9 301 \$	273 \$	9 574 \$	9 817 \$	260 \$	10 077 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	7 896 \$	— \$	7 896 \$	9 633 \$ ⁽³⁾	— \$ ⁽³⁾	9 633 \$ ⁽³⁾
Cotisations de la Société	275	11	286	217	13	230
Cotisations des participants aux régimes	23	—	23	26	—	26
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	262	—	262	285	—	285
Écarts actuariels	954	—	954	(586)	—	(586)
Avantages versés	(354)	(11)	(365)	(377)	(13)	(390)
Règlement	(19)	—	(19)	(516)	—	(516)
Frais d'administration	(20)	—	(20)	(15)	—	(15)
Cession des activités de SCAC	—	—	—	(231)	—	(231)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(2 007)	—	(2 007)	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	312	—	312	(540)	—	(540)
Juste valeur à la fin de l'exercice	7 322 \$	— \$	7 322 \$	7 896 \$	— \$	7 896 \$

⁽¹⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ pour l'exercice 2019 (28 millions \$ pour l'exercice 2018), voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession de SCAC.

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	9 301 \$	273 \$	9 817 \$	260 \$	11 432 \$	308 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(7 322)	—	(7 896)	—	(9 415)	—
	1 979	273	1 921	260	2 017	308
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	—	—	—	—	18	—
Montant net comptabilisé	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	2 172 \$	273 \$	2 121 \$	260 \$	2 325 \$	308 \$
Actif ⁽²⁾	(193)	—	(200)	—	(290)	—
Passif net	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 21 – Autres actifs.

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	783 \$	— \$	695 \$	— \$	639 \$	— \$
É.-U.	370	—	332	—	366	—
R.-U.	(10)	—	102	—	162	—
Autres	48	—	72	—	81	—
	1 191	—	1 201	—	1 248	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	571	—	526	—	575	—
Canada	27	245	24	232	28	276
É.-U.	41	16	35	18	37	20
Autres	149	12	135	10	147	12
	788	273	720	260	787	308
Passif net	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$	2 035 \$	308 \$

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 822 \$	4 039 \$	4 069 \$	3 374 \$	5 030 \$	4 409 \$
R.-U.	2 235	2 245	3 752	3 650	4 215	4 053
É.-U.	1 081	711	891	559	1 000	634
Autres	375	327	385	313	400	319
	8 513	7 322	9 097	7 896	10 645	9 415
Régimes de retraite non capitalisés						
	1 061	—	980	—	1 095	—
	9 574 \$	7 322 \$	10 077 \$	7 896 \$	11 740 \$	9 415 \$

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

31 décembre 2019				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	618 \$	471 \$	147 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	873	867	—	6
R.-U.	215	207	8	—
Canada	334	334	—	—
Autres	1 071	1 068	—	3
	2 493	2 476	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	853	—	853	—
Gouvernement	2 536	—	2 536	—
Autres	17	—	17	—
	3 406	—	3 406	—
Titres à rendement réel	682	622	—	60
Autres	123	—	123	—
	7 322 \$	3 569 \$	3 684 \$	69 \$
31 décembre 2018				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	707 \$	513 \$	194 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	832	826	—	6
R.-U.	228	220	8	—
Canada	259	259	—	—
Autres	1 089	1 086	—	3
	2 408	2 391	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 038	—	1 038	—
Gouvernement	2 766	—	2 766	—
Autres	22	—	22	—
	3 826	—	3 826	—
Titres à rendement réel	895	840	—	55
Autres	60	—	60	—
	7 896 \$	3 744 \$	4 088 \$	64 \$
1 ^{er} janvier 2018				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	732 \$	551 \$	181 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 007	1 001	—	6
R.-U.	300	291	9	—
Canada	419	419	—	—
Autres	1 240	1 238	—	2
	2 966	2 949	9	8
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 335	—	1 335	—
Gouvernement	3 139	—	3 139	—
Autres	29	—	29	—
	4 503	—	4 503	—
Titres à rendement réel	994	934	—	60
Autres	220	—	220	—
	9 415 \$	4 434 \$	4 913 \$	68 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2019 et 31 décembre 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2019 et 2018 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2020 :

	2020	2019	2018
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	239 \$	248 \$	190 \$
Régimes de retraite non capitalisés	25	27	27
Autres avantages	12	11	13
Total des régimes de retraite à prestations définies	276	286	230
Régimes de retraite à cotisations définies	97	86	91
Total des cotisations	373 \$ ⁽¹⁾	372 \$	321 \$

⁽¹⁾ Les cotisations totales estimées pour les activités liées aux aérostructures s'élèvent à environ 48 millions \$ pour 2020.

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

	31 décembre 2019
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	333 \$
Entre un an et cinq ans	1 556
Entre 5 et 10 ans	2 475
Entre 10 et 15 ans	2 966
Entre 15 et 20 ans	3 284
	10 614 \$

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

Durée en années au	31 décembre 2019
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,3
É.-U.	15,7
R.-U.	20,4
Autres	17,3
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	15,9
Canada	13,6
É.-U.	13,0
Autres	15,8

Le tableau suivant indique les paiements qui devraient être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2019 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	22 \$	17 \$	39 \$
Entre un an et cinq ans	93	81	174
Entre 5 et 10 ans	133	120	253
Entre 10 et 15 ans	146	134	280
Entre 15 et 20 ans	127	141	268
	521 \$	493 \$	1 014 \$

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

(en pourcentage)	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	3,29 %	3,88 %	3,03 %	3,56 %	3,22 %	3,95 %
Taux de croissance des salaires	2,99 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,28 %	2,20 %	2,28 %	2,20 %	2,30 %	2,25 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,08 %	s. o.	5,08 %	s. o.	5,07 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	2,51 %	3,15 %	3,29 %	3,88 %	3,03 %	3,56 %
Taux de croissance des salaires	2,91 %	2,75 %	2,99 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,23 %	2,10 %	2,28 %	2,20 %	2,28 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,21 %	s. o.	5,24 %	s. o.	5,25 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,08 %	s. o.	5,08 %

s. o. : sans objet

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

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2019	2018	2019	2018
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,9	21,8	22,9	22,8
R.-U.	SNA07M_CMI 2016 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	21,6	21,9	23,1	23,6
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 ⁽²⁾	20,6	20,7	22,2	22,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	20,3	19,9	23,1	22,7
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2019	2018	2019	2018
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,3	24,2	25,2	25,1
R.-U.	SNA07M_CMI 2016 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	23,4	23,9	25,0	25,6
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 ⁽²⁾	22,6	22,7	24,2	24,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	23,8	23,5	26,0	25,7

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2013 et S2P(M/F)A CMI 2016 au 31 décembre 2018

⁽²⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 au 31 décembre 2018

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2019	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2019
Taux d'actualisation	(25) \$	(514) \$
Taux de croissance des salaires	6 \$	83 \$
Taux d'inflation	4 \$	126 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2019 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 322 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 18 millions \$ pour l'exercice 2019, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2019, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,21 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,07 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2019 et pour l'exercice 2019 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	18 \$	(16) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	1 \$	1 \$

25. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Fournisseurs	3 259 \$	3 502 \$	2 710 \$
Frais courus	813	756	815
Intérêts à payer	150	138	139
Autres	460	238	300
	4 682 \$	4 634 \$	3 964 \$

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 856 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 6,40 % au 31 décembre 2019 (respectivement 839 millions \$ et 3,83 % au 31 décembre 2018 et respectivement 575 millions \$ et 1,96 % au 1^{er} janvier 2018). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

26. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2019 et 2018 :

	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 2018	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	180	—	120 ⁽²⁾	242 ⁽³⁾	44	586
Utilisation	(182)	(336) ⁽⁴⁾	(185)	(333)	(50)	(1 086)
Reprises	(78)	(39)	(26) ⁽²⁾	(76) ⁽³⁾⁽⁵⁾	(20)	(239)
Charge de désactualisation	1	7	—	6	—	14
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	16	—	19
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(7)	(90)	(3)	(304)	(19)	(423)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(1)	7	(1)	—
Solde au 31 décembre 2019	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$
Dont la tranche courante	343 \$	— \$	130 \$	495 \$	92 \$	1 060 \$
Dont la tranche non courante	82	—	1	209	19	311
	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$

	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 2018 ⁽¹¹⁾	672 \$ ⁽⁷⁾	554 \$	277 \$	1 420 \$	196 \$	3 119 \$
Additions	206	39	73 ⁽²⁾	712 ⁽³⁾⁽⁷⁾	26	1 056
Utilisation	(223)	(103) ⁽⁴⁾	(80)	(480)	(24)	(910)
Reprises	(106)	(41) ⁽⁸⁾	(33) ⁽²⁾	(119) ⁽⁵⁾	(37) ⁽⁹⁾	(336)
Charge de désactualisation	2	12	—	13	—	27
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(5)	—	(11)	—	(17)
Cession des activités de SCAC ⁽¹⁰⁾	(15)	—	—	(378)	—	(393)
Incidence des fluctuations de taux de change	(20)	—	(11)	(11)	(4)	(46)
Solde au 31 décembre 2018	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Dont la tranche courante	403 \$	99 \$	178 \$	576 \$	134 \$	1 390 \$
Dont la tranche non courante	112	357	48	570	23	1 110
	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition et les reprises liées à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

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

⁽⁵⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽⁶⁾ Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽⁷⁾ Comprennent les obligations supplémentaires que la Société a comptabilisées relativement à la cession de SCAC.

⁽⁸⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les reprises liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

⁽⁹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise de la provision liée à un litige fiscal.

⁽¹⁰⁾ Représente la cession des passifs à l'égard de la vente de SCAC. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽¹¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession de SCAC.

27. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	535 \$	885 \$	538 \$
Avances gouvernementales remboursables ⁽²⁾	585	759	550
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	378	172	53
Coûts non récurrents des fournisseurs	112	136	13
Incitatifs à la location ⁽³⁾	—	53	74
Partie courante de la dette à long terme ⁽⁴⁾	8	9	18
Autres	125	119	61
	1 743 \$	2 133 \$	1 307 \$
Dont la tranche courante	518 \$	607 \$	342 \$
Dont la tranche non courante	1 225	1 526	965
	1 743 \$	2 133 \$	1 307 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽²⁾ Dont une tranche de 468 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (385 millions \$ au 31 décembre 2018). Voir la Note 20 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir d'une partie liée. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

⁽³⁾ Les incitatifs à la location tiennent compte du reclassement des passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente. L'obligation contractuelle exigible était de 50 millions \$ au 31 décembre 2019 (64 millions \$ au 31 décembre 2018 et 88 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

⁽⁴⁾ Voir la Note 29 – Dette à long terme.

28. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Avantages du personnel ⁽¹⁾	532 \$	643 \$	690 \$
Obligations locatives ⁽²⁾	487	—	—
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	398	443	640
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	389	389	388
Impôts sur le résultat à payer	202	173	187
Autres taxes à payer	165	181	234
Autres	220	207	179
	2 393 \$	2 036 \$	2 318 \$
Dont la tranche courante	1 548 \$	1 499 \$	1 723 \$
Dont la tranche non courante	845	537	595
	2 393 \$	2 036 \$	2 318 \$

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 24 – Avantages de retraite).

⁽²⁾ Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, en date du 1^{er} janvier 2019, la Société a présenté les obligations locatives au poste « Autres passifs ». Les obligations locatives au 1^{er} janvier 2019 ont totalisé 609 millions \$. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

29. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt		Échéance	Montant	Montant	Montant	
		Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur					
Billets de premier rang	850 ⁽²⁾	\$ US	7,75 %	s. o.	s. o.	— \$	869 \$	885 \$
	414 ⁽²⁾	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	483	952	1 019
	1018 ⁽²⁾	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 008	1 380	1 373
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽³⁾	Mars 2022	504	504	506
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽³⁾	Oct. 2022	1 215	1 217	1 223
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽³⁾	Janv. 2023	1 272	1 273	1 281
	1 000	\$ US	7,50 %	s. o.	Déc. 2024	992	990	990
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 492	1 491	1 490
	2 000	\$ US	7,88 %	s. o.	Avril 2027	1 978	—	—
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Débetures	150	\$ CA	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	115	110	119
Autres ⁽⁴⁾	Divers ⁽⁵⁾	Diverses	Divers ⁽⁵⁾	s. o.	2020-2026	26	68	84
						9 333 \$	9 102 \$	9 218 \$
Dont la tranche courante ⁽⁶⁾						8 \$	9 \$	18 \$
Dont la tranche non courante						9 325	9 093	9 200
						9 333 \$	9 102 \$	9 218 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2019 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ La Société a racheté la totalité de ses billets de premier rang en circulation d'un montant en capital de 850 millions \$, portant intérêt à un taux de 7,75 % et échéant en 2020. En outre, au cours de l'exercice 2019, la Société a racheté des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € sur 780 millions € et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 382 millions \$ sur 1400 millions \$.

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

⁽⁴⁾ Comprennent des obligations en vertu de contrats de location-financement avant le 31 décembre 2018.

⁽⁵⁾ Le montant nominal des autres dettes à long terme s'élevait à 26 millions \$ au 31 décembre 2019 (68 millions \$ au 31 décembre 2018 et 84 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 7,8 % au 31 décembre 2019 (6,23 % au 31 décembre 2018 et 5,99 % au 1^{er} janvier 2018).

⁽⁶⁾ Voir la Note 27 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses restrictions financières en vertu de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable non garantie, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres (voir la Note 36 – Facilités de crédit pour plus de détails). La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
À moins de un an	8 \$	9 \$	18 \$
Entre un an et cinq ans	5 433	6 135	4 934
Plus de cinq ans	3 883	2 878	4 137
	9 324 \$	9 022 \$	9 089 \$

30. 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 \$ payable à la Société à la 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 200 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 378 millions \$. 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.

À l'heure actuelle, la clôture de la transaction est prévue d'ici le milieu de 2020, sous réserve des approbations nécessaires et des conditions de clôture habituelles. La Société a reçu la plupart des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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 décembre 2019	
Actifs courants ⁽¹⁾	236 \$
Actifs non courants ⁽²⁾	240
Total des actifs	476 \$
Passifs courants ⁽³⁾	319 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	128
Total des passifs	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 créiteurs 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'ils 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 plus tôt cette année 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 d'ici le milieu de l'année 2020, 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 au :

31 décembre 2019	
Actifs courants ⁽¹⁾	385 \$
Actifs non courants ⁽²⁾	448
Total des actifs	833 \$
Passifs courants ⁽³⁾	320 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	1 001
Total des passifs	1 321 \$

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

⁽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 414 millions \$ et les avances gouvernementales remboursables s'élevant à 294 millions \$.

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

31. CESSION D'ACTIVITÉS

Activités de formation

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires menées principalement dans les centres de formation de Montréal, au Québec, et de Dallas, au Texas, à CAE, partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Grâce à cette transaction, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficient de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentre sur le développement d'avions et les services.

Le 14 mars 2019, la Société a conclu la vente des principaux actifs des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE, pour une valeur d'entreprise de 645 millions \$. Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Aviation.

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 532 millions \$. Un gain de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux.

Q400

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente du programme d'avion 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), filiale de Longview Aviation Capital Corp. L'entente couvre l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle et les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités du programme d'avion Q400 à l'installation de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada.

Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente du programme d'avion Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (DHA). Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Aviation.

L'incidence de la transaction avec DHA à la clôture se détaille comme suit :

Produit reçu à la clôture ⁽¹⁾		289 \$
Coûts de transaction		4
Produit net à la clôture		285 \$
Obligations de Bombardier ⁽²⁾	93 \$	
Gains de compression	(23)	
Valeur comptable des actifs nets cédés	5	
	75 \$	
Gain avant impôts		210 \$
Incidence fiscale		(26)
Gain après impôts		184 \$

⁽¹⁾ Tient compte des ajustements finaux du fonds de roulement s'élevant à 9 millions \$, qui seront payés au premier trimestre de 2020.

⁽²⁾ De plus, à la conclusion de la transaction, la Société a comptabilisé un passif net de 93 millions \$ relativement aux obligations découlant de la transaction.

32. ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE

Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction a permis à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continue d'exploiter la chaîne de production et d'intégrer les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.

La Société a fait l'acquisition d'actifs nets évalués à environ 100 millions \$, soit essentiellement des stocks de produits en cours et des immobilisations corporelles, et a réglé certaines relations préexistantes. Aucun gain ni goodwill n'a été comptabilisé au titre de la transaction. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

33. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018 :

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

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5 811 736	5 811 736	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6 188 264	6 188 264	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

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

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

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

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2017 jusqu'au 31 juillet 2022 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,983 %, ou 0,99575 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,2489375 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.
-

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

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

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

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

Actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

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

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	308 750 749	313 898 549
Conversion à la classe B	(3 820)	(5 147 800)
Solde à la fin de l'exercice	308 746 929	308 750 749
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	2 125 232 847	1 932 782 764
Émission d'actions	2 780 538	187 302 283
Conversion de la classe A	3 820	5 147 800
	2 128 017 205	2 125 232 847
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(60 541 394)	(52 983 051)
Achetées	—	(9 293 684)
Distribuées	21 380 909	1 735 341
	(39 160 485)	(60 541 394)
Solde à la fin de l'exercice	2 088 856 720	2 064 691 453
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Solde au début de l'exercice	305 851 872	205 851 872
Émission de bons de souscription	—	100 000 000
Solde à la fin de l'exercice	305 851 872	305 851 872

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2019		31 décembre 2018		31 décembre 2019	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
Actions privilégiées, série 2	0,99	4	0,90	4	0,08	1
Actions privilégiées, série 3	1,00	5	1,00	5	0,25	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	11	0,39	3
		20		20		5
		20 \$		20 \$		5 \$

34. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAR et les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2019, l'émission d'une valeur combinée de 44 millions \$ d'UAR a été autorisée (48 millions \$ au cours de l'exercice 2018).

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

	2019			2018		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	88 243 098	1 101 849	—	67 131 352	1 154 381	20 798 101
Attribuées	40 885 619	—	—	25 564 745	—	—
Exercées	(22 773 124)	—	—	—	(52 532)	(20 460 527)
Annulées	(11 147 689)	—	—	(4 452 999)	—	(337 574)
Solde à la fin de l'exercice	95 207 904	1 101 849 ⁽¹⁾	—	88 243 098	1 101 849 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquelles les droits rattachés à 1 101 849 UAD étaient acquis au 31 décembre 2019 (1 101 849 au 31 décembre 2018).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 100 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019 s'échelonnent d'août 2020 à mai 2022.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR attribuées au cours de l'exercice 2019 s'est établie à 1,53 \$ (3,58 \$ au cours de l'exercice 2018). La juste valeur des UAR attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

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

Des charges de rémunération de 7 millions \$ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2019 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 52 millions \$ au cours de l'exercice 2018).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 26 035 564 étaient disponibles au 31 décembre 2019 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

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

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

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2019 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exerçables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	49 917 584	4,14	1,77	49 917 584	1,77
2 à 4	64 691 469	2,75	1,43	6 909 433	3,16
4 à 6	16 397 285	5,82	4,23	1 875 457	4,87
	131 006 338			58 702 474	

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

	2019		2018	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	111 545 290	2,52	116 307 725	2,32
Attribuées	31 012 132	2,20	19 180 420	3,88
Exercées	(2 780 538)	1,62	(19 267 290)	2,10
Annulées	(6 872 398)	3,20	(1 607 456)	2,99
Échues	(1 898 148)	3,63	(3 068 109)	5,95
Solde à la fin de l'exercice	131 006 338	1,91	111 545 290	2,52
Options exerçables à la fin de l'exercice	58 702 474	2,03	38 505 099	2,26

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2019 s'est établie à 0,86 \$ par option (1,39 \$ par option au cours de l'exercice 2018). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2019	2018
Taux d'intérêt sans risque	1,54 %	2,21 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	60,82 %	51,99 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 23 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2019 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (22 millions \$ au cours de l'exercice 2018).

35. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2019	2018
Créances clients et autres débiteurs	(345) \$	(317) \$
Stocks	(976)	(841)
Actifs sur contrat	141	(306)
Passifs sur contrat	1 186	1 222
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(11)	380
Autres actifs	(75)	183
Fournisseurs et autres créditeurs	414	759
Provisions	(707)	(579)
Passif lié aux avantages de retraite	53	69
Autres passifs	(157)	(582)
	(477) \$	(12) \$

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

	Dettes à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	9 218 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Remboursement de dette à long terme	(15)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	(15)
Incidence des fluctuations de taux de change	(53)
Autres	(48)
Solde au 31 décembre 2018	9 102 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	2 000
Remboursement de dette à long terme	(1 647)
Coûts de transaction	(45)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	308
Incidence des fluctuations de taux de change	(8)
Reclassement d'obligations en vertu de contrats de location ⁽¹⁾	(41)
Autres variations	(28)
Solde au 31 décembre 2019	9 333 \$

⁽¹⁾ Obligations aux termes de contrats de location-financement reclassés à titre d'obligations locatives en vertu de l'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

36. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

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

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2019				
Facilité de Transport	5 052 \$ ⁽¹⁾	4 846 \$	206 \$	2023 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 052 \$	4 846 \$	206 \$	
31 décembre 2018				
Facilité de Transport	4 511 \$ ⁽¹⁾	4 024 \$	487 \$	2022
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	
1^{er} janvier 2018				
Facilité de Transport	4 270 \$ ⁽¹⁾	4 013 \$	257 \$	2021
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	169	231	2020
	4 670 \$	4 182 \$	488 \$	

⁽¹⁾ 4498 millions € au 31 décembre 2019 (3940 millions € au 31 décembre 2018 et 3560 millions € au 1^{er} janvier 2018).

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

La Société a annulé volontairement la facilité de crédit de 361 millions \$, au quatrième trimestre de 2019, qui était disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport. Les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité ont été remplacées par diverses ententes bilatérales.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 4395 millions \$ étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2019 (3874 millions \$ au 31 décembre 2018 et 3414 millions \$ au 1^{er} janvier 2018).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,8 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2019 (3,7 milliards \$ au 31 décembre 2018 et 3,4 milliards \$ au 1^{er} janvier 2018).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a annulé volontairement la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions \$ au troisième trimestre de 2019, qui était disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport.

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de Transport ») atteignant 1154 millions € (1296 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité était inutilisée au 31 décembre 2019.

Facilités de crédit à court terme non confirmées

La Société a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (84 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport et n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2019.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie 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 des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (843 millions \$). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

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

37. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, nous avons revu la définition et la désignation des intérêts ajustés, de la dette ajustée, du RAII avant éléments spéciaux et du RAIIA avant éléments spéciaux, qui sont tous utilisés dans nos indicateurs globaux.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

- ratio du RAII avant éléments spéciaux sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAIIA avant éléments spéciaux inférieur à 2,5.

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires.

	2019
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	470 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	732 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	0,6
Dette ajustée ⁽³⁾	9 744 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	896 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	10,9

⁽¹⁾ Représente le RAII avant éléments spéciaux.

⁽²⁾ Représente les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés.

⁽³⁾ Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme et les obligations locatives.

⁽⁴⁾ Représente le RAII avant éléments spéciaux, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,3 milliards \$ au 31 décembre 2019 (2,2 milliards \$ au 31 décembre 2018). 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. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

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

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

38. GESTION DU RISQUE FINANCIER

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

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

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de l'aéronautique relativement à la vente d'avions commerciaux.

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

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

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

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

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 14 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Prêts et créances liées à des contrats de location - avions	2 \$	26 \$	29 \$
Placements dans des structures de financement	— \$	93 \$	193 \$
Instruments financiers dérivés	128 \$	162 \$	310 \$
Parts sans droit de vote de SCAC	— \$	— \$	s. o.
Placements dans des titres	210 \$	196 \$	306 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs d'Aviation, des prêts et créances liés à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs d'Aviation ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 43 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, ce qui implique le recours au jugement, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, de la disponibilité des facilités de lettres de crédit et autres facilités semblables, des besoins de fonds de roulement, de la disponibilité de mesures de financement du fonds de roulement et du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Selon cette analyse, la Société prévoit actuellement que sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice d'environ 2,6 milliards \$, la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,3 milliard \$, ainsi que le produit prévu d'environ 1,6 milliard \$ à la clôture des ventes précédemment annoncées du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures ainsi que SCAC, lui permettront de satisfaire les besoins financiers prévus actuellement pour une période de plus de 12 mois. La Société examine de façon détaillée différentes solutions pour accélérer le remboursement de la dette afin de se placer sur la voie du succès à long terme avec une flexibilité financière et opérationnelle accrue.

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 16 – Créances clients et autres débiteurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 17 – Soldes des contrats) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 25 – Fournisseurs et autres créditeurs) Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties à l'arrangement.

La Société surveille les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. Ces modifications sont assujetties

à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société soit en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications tout court.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 578 \$	2 578 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 578 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 844 \$	1 648	157	27	12	—	—	1 844
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	897 \$	87	54	474	389	266	61	1 331
Actifs		4 313	211	501	401	266	61	5 753
Fournisseurs et autres créditeurs	4 682 \$	4 682	—	—	—	—	—	4 682
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	1 200 \$	444	347	367	611	371	—	2 140
Dette à long terme								
Capital	9 333 \$	8	3 183	2 250	3 633	250	—	9 324
Intérêts		668	1 187	785	544	113	—	3 297
Passifs		5 802	4 717	3 402	4 788	734	—	19 443
Montant net		(1 489) \$	(4 506) \$	(2 901) \$	(4 387) \$	(468) \$	61 \$	(13 690) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs. En raison des variations futures de l'indice pertinent, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

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

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	7 456 \$	109 \$	11 \$	— \$	— \$	— \$	120 \$
Swap de taux d'intérêt	300	2	3	2	1	—	8
	7 756 \$	111 \$	14 \$	2 \$	1 \$	— \$	128 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	(8 953) \$	(202) \$	(3) \$	— \$	— \$	— \$	(205) \$
	(8 953) \$	(202) \$	(3) \$	— \$	— \$	— \$	(205) \$
Montant net		(91) \$	11 \$	2 \$	1 \$	— \$	(77) \$

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

Obligations locatives

La Société loue des bâtiments et du matériel.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des obligations locatives s'établissait comme suit au :

	31 décembre 2019
À moins de un an	129 \$
Entre un an et cinq ans	148
Plus de cinq ans	243
	520 \$

Risque de marché

Risque de change

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

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

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

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

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

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

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

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2019 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/£	£/€	Autres
Gain (perte)	+10 %	2 \$	(6) \$	(11) \$	9 \$	72 \$	221 \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2019 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/£	£/€	Autres
Gain	+10 %	212 \$	19 \$	4 \$	27 \$	22 \$	173 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 29 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

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

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

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, au 31 décembre 2019, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 108 millions \$ au 31 décembre 2019 (36 millions \$ au 31 décembre 2018).

39. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

Prêts 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 le taux d'intérêt.

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

Incitatifs à la location – La Société utilise 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.

Engagements de financement – La limite de rendement des futurs placements de la Société dans des parts sans droit de vote de SCAC représente un passif dérivé qui est comptabilisé à la juste valeur et réévalué chaque période par le biais des charges de financement. Pour estimer la juste valeur du passif dérivé, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte des placements prévus de Bombardier dans des parts sans droit de vote en raison des besoins en trésorerie de SCAC, du calendrier de ces placements, de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

Parts sans droit de vote de SCAC – La participation de la Société dans les parts sans droit de vote de SCAC est comptabilisée à la juste valeur et réévaluée chaque période par le biais des revenus de financement. La juste valeur reflète le rendement de la Société sur les parts, lequel est plafonné à 2 %, ainsi que le droit d'achat d'Airbus s'y rapportant. Pour estimer la juste valeur des parts sans droit de vote, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

Au 31 décembre 2019, la Société a soumis ses placements dans SCAC à un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019. La Société a évalué la totalité de ses participations dans SCAC en même temps, lesquelles sont composées de son placement dans une entreprise associée, des engagements de financement et des parts sans droit de vote de SCAC, et a reflété la valeur résiduelle dans ses placements dans des coentreprises et des entreprises associées. Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.

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'une analyse de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	287 \$	— \$	287 \$	— \$
Placements dans des titres	250	35	215	—
Créance à recevoir d'une partie liée ⁽²⁾	468	—	—	468
Droits autres que de vote de SCAC	—	—	—	—
Créance sur contrat à long terme	78	—	78	—
	1 083 \$	35 \$	580 \$	468 \$
Passifs financiers				
Avance gouvernementale remboursable ⁽²⁾	(468)	—	—	(468)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(535)	—	(210)	(325)
	(1 003) \$	— \$	(210) \$	(793) \$

⁽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 exercices 2019 et 2018 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Parts sans droit de vote de SCACS	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Fournisseurs et autres créiteurs	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	47 \$	— \$	219 \$	(122) \$	(6) \$	(304) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	(2)	—	11	(2)	—	(23)	—
Émissions	—	150	—	—	—	—	(310)
Règlements	(21)	—	(57)	23	6	—	75
Cession des activités de SCAC	—	—	—	48	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	13	—
Solde au 31 décembre 2018	24	150	173	(53)	—	(314)	(235)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	3	(385) ⁽²⁾	27	(4)	—	—	120 ⁽²⁾
Émissions	—	235	—	—	—	—	—
Règlements	—	—	(3)	16	—	—	115
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	(11)	—
Solde au 31 décembre 2019	27 \$	— \$	197 \$	(41) \$	— \$	(325) \$	— \$
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(27)	—	(197)	41	—	—	—
Solde au 31 décembre 2019	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	(325) \$	— \$

⁽¹⁾ Représentent les actifs et les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et du secteur d'activité Aérostructures. Voir la Note 30 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 40 – Placements dans des coentreprise et des entreprises associées pour plus de détails sur les charges de dépréciation liées aux placements dans SCAC.

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 d'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 décembre 2019 :

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	11,13 %	Entre 2,14 % et 9,99 % (6,70 %)	s. o.

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 décembre 2019 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2019	Modification d'hypothèses		
		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
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location - avions	— \$	(1) \$	(2) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	8 \$	(5) \$	(9) \$	(7) \$
Incitatifs à la location	(2) \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

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 l'exercice 2019 de 82 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 l'exercice 2019 de 83 millions \$.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 844 \$	— \$	1 844 \$	— \$
Autres actifs financiers	101	—	101	—
	1 945 \$	— \$	1 945 \$	— \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 682) \$	— \$	(4 682) \$	— \$
Dette à long terme	(9 660)	—	(9 660)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(125)	—	—	(125)
Autres	(624)	—	—	(624)
	(15 091) \$	— \$	(14 342) \$	(749) \$

40. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées.

La quote-part globale des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour l'exercice 2019 :

	SCAC ⁽¹⁾	Autres	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 \$	417 \$	421 \$
Autres actifs courants	264 \$	819 \$	1 083 \$
Actifs non courants	1 486 \$	395 \$	1 881 \$
Passifs courants	(464) \$	(920) \$	(1 384) \$
Passifs non courants	(1 057) \$	(176) \$	(1 233) \$

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2019, la Société avait investi 575 millions \$ dans SCAC en échange de parts sans droit de vote de celle-ci. De plus, la Société avait investi 64 millions \$ dans des parts classe A de SCAC.

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour les exercices :

	2019			2018		
	SCAC	Autres	Total	SCAC	Autres	Total
Résultat net	37 \$ ⁽¹⁾	91 \$	128 \$	(40) \$	106 \$	66 \$

⁽¹⁾ La quote-part des gains nets de SCAC pour l'exercice 2019 comprend certaines reprises de provisions dans SCAC totalisant environ 60 millions \$.

Placements de SCAC

Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de ses participations résiduelles dans la Société en commandite Airbus Canada (SCAC) à Airbus et Investissement Québec, appuyant la décision stratégique de la Société de se concentrer sur sa marque Aviation d'affaires tout en augmentant les liquidités de la Société.

Grâce à cette transaction, la Société recevra un produit de 591 millions \$ d'Airbus, après ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture. De plus, la Société est libérée de la totalité des obligations de financement futures liées au partenariat pour 2020 et 2021. L'entente prévoit également l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier détenus par Airbus.

Par la suite, la Société transférera les activités des aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 à Saint-Laurent, au Québec, à la filiale d'Airbus, Stelia Aerospace. Aucune réduction des effectifs ne devrait découler de cette transaction.

Compte tenu des modalités de cette transaction et des apports de 100 millions \$ que la Société a effectués auprès de SCAC en janvier 2020, la Société a réévalué ses participations dans SCAC au 31 décembre 2019 à un montant de 525 millions \$, ce qui a entraîné une charge de dépréciation de 1578 millions \$ qui a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2019 à titre d'élément spécial.

Au 31 décembre 2019, la Société s'était engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCAC, le cas échéant, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ en 2020 et 2021, le tout en contrepartie de parts sans droit de vote de SCAC, assorties d'un dividende annuel cumulatif de 2 %. Au 31 décembre 2019, la Société avait investi 575 millions \$ dans SCAC sur l'engagement initial de 925 millions \$ en échange de parts sans droit de vote de SCAC. En date de décembre 2019, la Société avait investi 64 millions \$ dans des parts classe A de SCAC et à compter du 31 décembre 2019, Airbus détenait une participation de 50,26 %, Investissement Québec, de 16,02 % et la Société, de 33,72 %. En janvier 2020, la Société a investi un montant supplémentaire de 100 millions \$ dans SCAC en contrepartie de parts sans droit de vote de SCAC d'un total de 675 millions \$. Après la vente par la Société de sa participation résiduelle dans SCAC, la Société n'est plus engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCAC.

41. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

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

Coentreprises et entreprises associées

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

	2019		2018	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	64 \$	665 \$	38 \$	313 \$
Achats de produits et services, et autres charges	52 \$	10 \$	24 \$	12 \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	25 \$	203 \$	16 \$	129 \$	20 \$	12 \$
Créances d'une partie liée ⁽¹⁾	— \$	468 \$	— \$	385 \$	— \$	— \$
Actifs sur contrat	— \$	77 \$	— \$	23 \$	— \$	— \$
Créditeurs	14 \$	59 \$	4 \$	28 \$	11 \$	2 \$
Passifs sur contrat	6 \$	— \$	11 \$	— \$	8 \$	— \$
Autres passifs financiers	— \$	32 \$	— \$	48 \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 20 – Autres actifs financiers.

Rémunération des membres clés de la direction

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

	2019	2018
Avantages fondés sur des actions	20 \$	25 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	14	23
Avantages de retraite	1	—
	35 \$	48 \$

42. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

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

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	2 101 \$	739 \$	3 552 \$	1 587 \$	4 760 \$	2 315 \$

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

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

Le risque éventuel maximal de la Société était de 0,8 milliard \$, dont une tranche de 108 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2019 (respectivement 1,2 milliard \$ et 409 millions \$ au 31 décembre 2018 et respectivement 1,5 milliard \$ et 370 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 43 – Engagements et éventualités. Toutes les provisions comptabilisées sont incluses dans les actifs détenus en vue de la vente relativement à l'annonce sur le programme d'avions CRJ au 31 décembre 2019; cependant, la Société sera toujours exposée à certaines de ces entités structurées retirées du périmètre de consolidation après la clôture du programme d'avions CRJ.

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

43. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 42 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	163 \$	695 \$	1 060 \$
Crédit (a)	734	1 034	1 221
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(128)	(473)	(540)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	769 \$	1 256 \$	1 741 \$
Engagements de reprise (b)	998 \$	1 165 \$	1 437 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	73 \$	100 \$	143 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	48 \$	48 \$	52 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles servant à réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 90 millions \$ au 31 décembre 2019 (456 millions \$ au 31 décembre 2018 et 554 millions \$ au 1^{er} janvier 2018) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 435 millions \$ au 31 décembre 2019 (172 millions \$ au 31 décembre 2018 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). 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 41 millions \$ au 31 décembre 2019 (53 millions \$ au 31 décembre 2018 et 122 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). 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 décembre 2019 relativement à l'annonce sur le programme d'avions CRJ, à l'exception d'un montant à payer de 378 millions \$ relativement à des garanties de crédit et de valeur résiduelle.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 74 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2019 (71 % au 31 décembre 2018 et 73 % au 1^{er} janvier 2018).

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

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Moins de un an	13 \$	97 \$	106 \$
De un an à cinq ans	142	528	856
De cinq à dix ans	8	70	98
De dix à quinze ans	—	—	—
	163 \$	695 \$	1 060 \$

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

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Moins de un an	496 \$	305 \$	102 \$
De un an à trois ans	475	622	863
Par la suite	27	238	472
	998 \$	1 165 \$	1 437 \$

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

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Moins de un an	73 \$	26 \$	96 \$
De un an à trois ans	—	74	47
Par la suite	—	—	—
	73 \$	100 \$	143 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2019 (48 millions \$ au 31 décembre 2018 et 52 millions \$ au 1^{er} janvier 2018). Cette garantie vient à échéance en 2025.

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

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

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

Engagements de financement de SCAC

Voir la Note 40 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails.

Autres engagements

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

	31 décembre 2019
À moins de un an	8 589 \$
Entre un an et cinq ans	4 539
Plus de cinq ans	6
	13 134 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 219 millions \$ et 84 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 décembre 2019, 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.

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 informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. La Société est en profond désaccord avec ces allégations et continuera de se défendre vigoureusement.

Le 4 février 2019, à la demande du principal conseiller juridique de la Commission Zondo, 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 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 accusation officielle selon lesquelles BEI aurait enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. 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.

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 connue de la Société pour l'instant, aucune irrégularité n'a été décelée.

Examen par l'Autorité des marchés financiers (Québec)

En août 2018, à la suite de la publication par Bombardier de ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, Bombardier a annoncé la mise en place d'un Régime d'aliénation de titres automatique (RATA) permettant l'exercice et la vente ordonnés sur une période de deux ans de titres acquis qui avaient été gagnés par certains membres de la haute direction. Le RATA (semblable à un régime conforme au règlement 10b5-1 de la SEC) visait à permettre aux membres de la haute direction qui, autrement, auraient des fenêtres de négociation restreintes de vendre des titres et de réaliser une rémunération incitative à long terme gagnée d'une façon ordonnée. Les membres de la haute direction admissibles sont les plus susceptibles d'avoir des restrictions sur la négociation de titres en raison de restrictions en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables et des directives internes de Bombardier sur la négociation de titres.

Le RATA a été établi conformément à la législation et aux directives canadiennes sur les valeurs mobilières applicables à un moment (i) où aucune période d'interdiction n'était en vigueur relativement à la négociation de titres de Bombardier, et (ii) où les participants aux termes du RATA ne détenaient aucune information importante inconnue du public relativement à Bombardier et à ses titres et, par conséquent, étaient autorisés à transiger des titres de Bombardier en vertu des lois applicables et des politiques de négociation de Bombardier. Les négociations aux termes du RATA n'ont débuté qu'après une période d'au moins 30 jours suivant l'établissement du RATA.

Le 15 novembre 2018, Bombardier a pris acte de l'annonce par l'Autorité des marchés financiers (Québec) (AMF) selon laquelle elle examinait les questions entourant la mise en place du RATA et les différentes annonces faites depuis par Bombardier.

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) ont collaboré pleinement à l'examen de l'AMF.

Le 26 avril 2019, l'AMF a publié un autre communiqué de presse dans lequel elle a annoncé avoir terminé son examen et avoir conclu que Bombardier et les membres de sa haute direction participant au RATA n'avaient commis aucune infraction ni violé aucune loi en valeurs mobilières lors de la mise en place du RATA. L'AMF a relevé la coopération et la transparence offertes par Bombardier au cours de son examen.

Pour constituer le RATA, Bombardier a été aidée par des conseillers externes et a veillé à ce que le RATA soit fondé sur les meilleures pratiques en la matière et des principes de saine gouvernance et qu'il soit conforme à la législation en valeurs mobilières applicable et aux lignes directrices à cet égard. Cependant, à la lumière de l'évolution rapide de la situation au sein de Bombardier à la suite de la mise en œuvre du RATA, l'AMF a recommandé à Bombardier de reconsidérer le bien-fondé de maintenir le RATA en place. Par suite de cette recommandation, le conseil d'administration de Bombardier, suivant la recommandation de son Comité des ressources humaines et de la rémunération a résilié le RATA conformément à ses modalités.

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.

44. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Placements dans SCAC

Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de ses participations résiduelles dans la Société en commandite Airbus Canada (SCAC) à Airbus et Investissement Québec. Par la suite, la Société transférera les activités des aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 à Saint-Laurent, au Québec, à la filiale d'Airbus, Stelia Aerospace. Aucune réduction des effectifs ne devrait découler de cette transaction.

Voir la Note 40 - Placements dans des coentreprises et des entreprises associées pour plus de détails

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Président du conseil d'administration de Bombardier
Alain Bellemare	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
Charles Bombardier	Fondateur et président d'Imaginactive (organisme à but non lucratif qui crée des concepts sur l'avenir de la mobilité et mène des recherches visant à améliorer les commentaires sur les nouveaux produits)
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
Diane Fontaine	Vice-présidente et gestionnaire de portefeuille de RBC Dominion valeurs mobilières Inc.
Diane Giard	Administrateur de sociétés
Anthony R. Graham	Président et chef de la direction de Sumarria Inc. (société de portefeuille)
August W. Henningsen	Administrateur de sociétés
Pierre Marcouiller	Président de Nexcap Inc. (société de placement fermée)
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Administrateur principal Président et chef de la direction d'Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services financiers)
Antony N. Tyler	Administrateur de sociétés
Beatrice Weder di Mauro	Professeure de macroéconomie internationale, The Graduate Institute of International and Development Studies

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit	Diane Giard (présidente) Martha Finn Brooks Anthony R. Graham Pierre Marcouiller Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> • Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes • Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, Ernst & Young • Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young • Maintenir la crédibilité et l'objectivité de nos rapports financiers • Étudier et évaluer tout risque qui soulève des préoccupations importantes auprès du Comité d'audit
Comité des finances et de gestion des risques	Martha Finn Brooks (co-présidente) August W. Henningsen (co-président) Antony N. Tyler Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> • Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques • Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques • Examiner et surveiller les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions • Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier
Comité de la gouvernance et des nominations	Douglas (Doug) R. Oberhelman (président) Diane Giard Anthony R. Graham Vikram Pandit Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> • Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur • Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités • Surveiller la rémunération des administrateurs
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Vikram Pandit (président) August W. Henningsen Pierre Marcouiller Douglas (Doug) R. Oberhelman	<ul style="list-style-type: none"> • Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction • Évaluer la performance du président et chef de la direction • Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme ainsi que les régimes de retraite, les avantages sociaux et les avantages accessoires

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2019. Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web bombardier.com.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et actions à droits de vote subalternes classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2020

Premier rapport trimestriel	7 mai 2020
Deuxième rapport trimestriel	6 août 2020
Troisième rapport trimestriel	5 novembre 2020
Rapport financier annuel 2020	10 février 2021

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement assujéti à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2019-12-31	2020-01-15	2020-06-30	2020-07-15
2020-01-31	2020-02-15	2020-07-31	2020-08-15
2020-02-28	2020-03-15	2020-08-31	2020-09-15
2020-03-31	2020-04-15	2020-09-30	2020-10-15
2020-04-30	2020-05-15	2020-10-30	2020-11-15
2020-05-29	2020-06-15	2020-11-30	2020-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2020-01-17	2020-01-31
2020-04-10	2020-04-30
2020-07-10	2020-07-31
2020-10-16	2020-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2020-01-17	2020-01-31
2020-04-10	2020-04-30
2020-07-10	2020-07-31
2020-10-16	2020-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la *Loi sur les impôts* du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Coordonnées

Bombardier Inc.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Relations avec les investisseurs
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télec. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com
Communications
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télec. : +1 514 861 2420

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à Services aux investisseurs Computershare Inc. à l'un des numéros suivants :

+1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com.

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à consulter nos sites Web bombardier.com et ri.bombardier.com.

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare Inc.

100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télec. : +1 416 263 9394 ou +1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
900, boul. De Maisonneuve Ouest
Bureau 2300
Montréal (Québec)
Canada H3A 0A8

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 7 mai 2020, à 10 h 30, à l'adresse suivante :

Centre des sciences de Montréal
2, rue de la Commune Ouest
Montréal (Québec)
Canada H2Y 4B2

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web 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.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 600, Challenger 650, CITYFLO, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, EBI, FLEXITY, FLEXX, FlexCare, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 75 Liberty, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que de papier vierge, permet l'économie de⁽¹⁾ :



11
arbres matures,
équivalant à 2
tonnes métriques
de bois



499 kg
de déchets,
équivalant à
10 poubelles



2009 kg
de CO2 équivalent
à 8 006 kilomètres
parcourus



10 000 litres
d'eau global,
équivalant à 109
douches de 10
minutes en
Amérique de Nord

⁽¹⁾ Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable -
le choix responsable

Imprimé au Canada
978-2-923797-47-2

Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec
Tous droits réservés.

© 2019 Bombardier Inc. ou ses filiales.

FSC® n'est pas responsable des calculs de
ressources économisées en utilisant ce papier.

bombardier.com

