

BOMBARDIER

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 septembre 2020

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	6
FAITS SAILLANTS	6
INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	9
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	13
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	18
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	19
STRUCTURE DU CAPITAL	24
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	25
AVIATION	33
TRANSPORT	43
AUTRES	53
ARRANGEMENTS HORS BILAN	53
RISQUES ET INCERTITUDES	53
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	57
TAUX DE CHANGE	58
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	59
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	60
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	61
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	69

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du trimestre et de la période de neuf mois ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

Ensemble de l'entreprise

- La conjoncture économique générale, y compris l'incidence sur l'économie et les marchés des capitaux de la pandémie de COVID-19 et les autres risques pour la santé;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs et de prestataires de services tiers de recommencer graduellement à soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables sur le plan commercial et en temps opportun;
- l'efficacité de nos mesures d'atténuation adoptées en réponse à la pandémie de COVID-19 pour réduire au minimum la pression à la baisse des flux de trésorerie et gérer les liquidités;
- notre capacité à mettre en œuvre d'autres mesures d'atténuation efficaces en réponse à des événements futurs;
- l'exactitude de nos estimations et de nos jugements sur la durée, la portée et les incidences de la pandémie de COVID-19 en cours sur notre entreprise, nos activités opérationnelles, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos flux de trésorerie, nos perspectives et nos résultats des périodes ultérieures;

- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives et les autres clauses aux termes de nos facilités de crédit, de nos facilités de lettres de crédit, de nos billets de premier rang en cours et de nos facilités adossées à des actifs, et de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités renouvelables et à terme et de renégocier les échéances;
- l'incidence prévue des mesures d'urgence mises en place par les gouvernements;
- l'efficacité des programmes d'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales, le report du paiement des impôts, les congés de cotisations aux régimes de retraite et d'autres mesures qui s'attaquent aux besoins de liquidités des entreprises pendant la crise et notre capacité à y être admissibles;
- l'efficacité des initiatives pour contenir la contagion de la COVID-19 et relancer graduellement l'environnement mondial et la conjoncture économique mondiale;
- le calendrier d'atténuation des directives de distanciation sociale actuelles en raison de la COVID-19 et des autres mesures d'atténuation;
- le maintien en poste des employés et des dirigeants clés;
- notre capacité de nous défendre dans le cadre de litiges;
- notre capacité d'avoir accès aux marchés financiers au besoin; et
- la disponibilité des programmes de financement du fonds de roulement et du soutien au crédit par les institutions financières aux parties concernées.

Aviation

- l'alignement des cadences de production à la demande réduite du marché et de la baisse considérable des nouvelles commandes; et
- notre capacité d'apporter les ajustements requis à la cadence de production à mesure que les activités liées aux avions d'affaires reprennent graduellement.

Transport

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

Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le rapport de gestion, en particulier à l'égard de la transaction en cours, comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'approbation des organismes de réglementation et, à l'égard de la vente de la division Transport, l'absence de toute modification défavorable importante) et la réception du produit prévu selon le calendrier prévu; et le respect par les parties de leurs obligations.

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

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

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé comme activités abandonnées pour les périodes considérées et les périodes correspondantes de l'exercice précédent et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Pour plus de clarté, au troisième trimestre de 2020, les résultats des activités poursuivies comprennent les résultats financiers d'Aviation, y compris ceux des activités liées aux aérostructures classées à titre d'actifs détenus en vue de la vente, ainsi que le coût engagé par le siège social à ce jour à l'appui d'Aviation et de Transport et le coût du service de la dette lié à la structure du capital actuelle, compte non tenu du produit de la vente de Transport. Par conséquent, les résultats des activités poursuivies ne doivent pas être considérés comme correspondant aux résultats futurs d'Aviation après la vente de Transport.

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies retraité ⁽¹⁾	Activités abandonnées ⁽¹⁾ retraité ⁽¹⁾	Total
Revenus	1 405 \$	2 120 \$	3 525 \$	1 547 \$	2 175 \$	3 722 \$
Marge brute	168 \$	161 \$	329 \$	220 \$	220 \$	440 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾	84 \$	92 \$	176 \$	111 \$	144 \$	255 \$
Marge RAIIA ajustée ⁽²⁾	6,0 %	4,3 %	5,0 %	7,2 %	6,6 %	6,9 %
RAII ajusté ⁽²⁾	(11) \$	62 \$	51 \$	49 \$	110 \$	159 \$
Marge RAII ajustée ⁽²⁾	(0,8) %	2,9 %	1,4 %	3,2 %	5,1 %	4,3 %
RAII	(29) \$	44 \$	15 \$	55 \$	88 \$	143 \$
Marge RAII	(2,1) %	2,1 %	0,4 %	3,6 %	4,0 %	3,8 %
Résultat net	(24) \$	216 \$	192 \$	(168) \$	77 \$	(91) \$
RPA dilué (en dollars)	(0,01) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,07) \$	0,01 \$	(0,06) \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	(210) \$	(5) \$	(215) \$	(155) \$	100 \$	(55) \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,13) \$	(0,06) \$	0,02 \$	(0,04) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	36 \$	26 \$	62 \$	77 \$	48 \$	125 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(619) \$	(25) \$	(644) \$	(393) \$	(164) \$	(557) \$
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(655) \$	(51) \$	(706) \$	(470) \$	(212) \$	(682) \$
Aux	30 septembre 2020			31 décembre 2019		
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	1 870 \$			2 629 \$		
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁴⁾	2 709 \$			3 925 \$		
Carnet de commandes (en milliards de dollars)						
Aviation						
Avions d'affaires	12,2 \$			14,4 \$		
Aviation – autres ⁽⁵⁾	1,1 \$			1,9 \$		
Transport	34,1 \$			35,8 \$		

- (1) Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.
- (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.
- (3) Comprennent respectivement la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 38 millions \$ des activités liées aux aérostructures et de 672 millions \$ de Transport présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020, de 50 millions \$ des activités liées aux aérostructures au 30 juin 2020 et de 51 millions \$ des activités liées aux aérostructures au 31 décembre 2019. La trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport au 31 décembre 2019 s'élevaient à 540 millions \$. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion, à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et à la Note 21 – Activités abandonnées des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.
- (4) Les liquidités sont définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus les montants disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Transport et de notre facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang.
- (5) Comprennent des commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ provenant des activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019. Comprennent aussi 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series, totalisant 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

Principaux faits saillants et événements

Faits saillants financiers

- Les revenus⁽¹⁾ ont totalisé 3,5 milliards \$ pour le trimestre, reflétant la reprise graduelle des activités d'Aviation et de Transport après les perturbations liées à la pandémie de COVID-19 pendant le premier semestre de 2020.
 - Les revenus tirés des activités liées aux avions d'affaires, compris dans le secteur Aviation, se sont fixés à 1,2 milliard \$ pour 24 livraisons, une augmentation de 10 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation découlait de l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500* et a été contrebalancée par la diminution des revenus tirés des services attribuable à la baisse du nombre de vols.
 - Les revenus totaux d'Aviation de 1,4 milliard \$ étaient en baisse par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent, du fait surtout de la cession des activités d'aviation commerciale plus tôt au cours de l'exercice et du recul des revenus tirés des activités liées aux aérostructures qui ont continué de subir l'incidence de la pandémie de COVID-19.
 - Les revenus de Transport se sont établis à 2,1 milliards \$, en baisse de 5 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change, en raison du calendrier de comptabilisation des revenus, étant donné que les activités ont graduellement repris après les perturbations attribuables à la pandémie de COVID-19.
- Le RAIIA ajusté⁽¹⁾⁽²⁾ et le RAIL ajusté⁽¹⁾⁽²⁾ ont totalité respectivement 176 millions \$ et 51 millions \$ pour le trimestre. Ces résultats reflètent l'exécution de plusieurs contrats de matériel roulant à faible marge en redressement de Transport ainsi qu'une baisse des volumes et une combinaison défavorable des revenus tirés des avions dans Aviation. Le RAIL⁽¹⁾ pour le trimestre a totalisé 15 millions \$.
- L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾⁽²⁾ consolidés a été de 706 millions \$ pour le trimestre, principalement en raison du fonds de roulement accumulé par Aviation en prévision des solides livraisons saisonnières au quatrième trimestre.⁽³⁾ Les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ de Transport se sont rapprochés du point neutre pour le trimestre. Les flux de trésorerie consolidés liés aux activités opérationnelles pour le trimestre correspondent à une utilisation de 644 millions \$.

(1) Comprend les montants des activités poursuivies et des activités abandonnées.

(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.

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

Mise à jour sur les liquidités et transition à une entreprise axée sur les avions d'affaires

- La Société dispose de liquidités pro forma⁽¹⁾ d'environ 3,0 milliards \$, y compris l'encaisse de 1,9 milliard \$ (notamment l'encaisse d'environ 700 millions \$ de Transport), les montants inutilisés d'environ 600 millions \$ de la facilité de crédit renouvelable de Transport et d'environ 250 millions \$ de la nouvelle facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang au 30 septembre 2020, ainsi que la contrepartie au comptant de 275 millions \$ provenant de la vente des activités liées aux aérostructures après la fin du trimestre.
- Les liquidités⁽²⁾ devraient augmenter d'ici la fin de l'exercice grâce à la génération de flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ positifs au quatrième trimestre, attribuable principalement à la libération de fonds de roulement dans Aviation et Transport.⁽⁴⁾
- Le 19 août 2020, la Société a conclu la facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang de trois ans de 1,0 milliard \$ à l'appui des liquidités d'Aviation.
- Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom, la Caisse et certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive visant la vente des activités de Transport. Bombardier prévoit que la transaction donnera lieu à un produit net d'environ 4,0 milliards \$. Le 29 octobre 2020, Alstom a obtenu l'approbation de ses actionnaires lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la société. Avec l'obtention des approbations des organismes de réglementation de plusieurs pays, la clôture de la transaction devrait avoir lieu au premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des derniers examens des organismes de réglementation et de la satisfaction des conditions de clôture habituelles.⁽⁴⁾
- Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente annoncée antérieurement des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$, la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.
- Le 1^{er} octobre 2020, la Société a annoncé qu'elle avait amorcé le processus de rationalisation de son équipe de haute direction, alors qu'elle se transforme en une entreprise axée sur l'aviation d'affaires. Dans le cadre de ce processus, les dirigeants de Bombardier Aviation se rapportent dorénavant directement à M. Éric Martel, président et chef de la direction.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR.

⁽²⁾ Les liquidités sont définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Transport et de notre emprunt à terme garanti de premier rang.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs. .

INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative sur l'économie mondiale, perturbant les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, créant une incertitude économique importante et perturbant les marchés financiers. La présente rubrique vise à aider les utilisateurs à mieux comprendre l'incidence de la pandémie sur la Société en regroupant les informations figurant ailleurs dans le rapport de gestion.

Réponse à la COVID-19

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

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

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

Sur une base consolidée, l'incidence négative sur les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour l'exercice complet est estimée à 2,25 milliards \$, principalement au cours des trois premiers trimestres, du fait principalement du solde plus élevé du fonds de roulement imputable à la diminution des livraisons et à la baisse du nombre de nouvelles commandes. Les deux tiers environ de cette insuffisance découlent de la perturbation des activités opérationnelles d'Aviation et des marchés.

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

Les activités dans les installations au Canada, nommément l'assemblage et la livraison des avions *Global* et *Challenger*, ont été suspendues temporairement pendant la dernière semaine de mars 2020 et pendant plusieurs semaines au cours du deuxième trimestre du fait de la pandémie de COVID-19, tout comme les principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast, touchant un total d'environ 15 000 employés d'Aviation à l'échelle mondiale. Ces perturbations, combinées à l'incidence de la baisse des nouvelles commandes liée à l'incertitude économique, ont accru considérablement l'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ dans Aviation.

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

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

Le 5 juin 2020, Bombardier Aviation a annoncé des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19. Les prévisions de livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 30 % par rapport à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier ajuste ses activités et ses effectifs pour s'assurer de sortir de la crise actuelle sur des bases solides. Par conséquent, Bombardier Aviation a pris la décision difficile de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés. La majorité de ces réductions ont une incidence sur les activités de fabrication au Canada et ont été mises en place progressivement tout au long de 2020. Les activités de service à la clientèle de Bombardier à l'échelle mondiale se sont poursuivies en grande partie sans interruption au cours de la pandémie. Bombardier a comptabilisé une charge spéciale de 52 millions \$ pour la période de neuf mois de 2020, dont une tranche de 10 millions \$ au troisième trimestre de 2020 pour cet ajustement d'effectifs.

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

Bien que les clients aient perdu un nombre important de passagers au cours de cette période et que leurs revenus aient diminué considérablement, les perspectives pour Transport continuent d'être positives compte tenu de son carnet de commandes solide, qui s'établissait à 34,1 milliards \$. Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de production et de livraison avec les clients et les fournisseurs.

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

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

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

- La Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, notamment la réduction de l'effectif et des dépenses non essentielles. Les dépenses en immobilisations discrétionnaires sont également reportées, de façon à améliorer essentiellement les perspectives⁽²⁾ de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ d'Aviation.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des garanties et des facilités de lettres de crédit, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise.

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

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

- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport au premier trimestre. De plus, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1^{er} juin 2020.
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, laquelle est prévue être inférieure d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent du fait de la pandémie, ce qui reflète les interruptions extraordinaires de l'industrie et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Au troisième trimestre, la Société a obtenu un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$ de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
- Des progrès sont réalisés à l'égard de la vente de Transport à Alstom.
 - Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction.
 - Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport à Alstom. La signature de l'entente de vente et d'achat suit l'achèvement des consultations obligatoires auprès des conseils d'entreprise. La clôture de l'opération devrait désormais se réaliser au cours du premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des examens réglementaires restants et des autres conditions habituelles de clôture.
 - Le 29 octobre 2020, Alstom a obtenu l'approbation des actionnaires d'Alstom lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires.
- Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente annoncée antérieurement des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$, la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite, ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.⁽¹⁾
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 30 septembre 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 861 millions \$, dont 220 millions \$ étaient liés à Aviation et 641 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 21 – Activités abandonnées et la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires).

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

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de la Société à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, la Société est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,9 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,4 milliard \$ (montant inutilisé de 589 millions \$ au 30 septembre 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$ (montant inutilisé de 250 millions \$ au 30 septembre 2020), ainsi qu'à la contrepartie au comptant de 275 millions \$ provenant de la vente des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités. De plus, la vente annoncée précédemment de Transport dont la clôture est prévue au premier trimestre de 2021 devrait générer un produit net important qui sera affecté au remboursement de la dette et au renforcement de la situation de liquidités.⁽¹⁾

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

Divers

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

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	1 405 \$	1 547 \$	4 150 \$	5 076 \$
Coût des ventes	1 237	1 327	3 723	4 338
Marge brute	168	220	427	738
Charges de vente et d'administration	97	136	303	431
R et D	76	29	176	91
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	—	13	(2)	22
Autres charges (revenus)	6	(7)	(4)	(38)
RAII ajusté⁽²⁾	(11)	49	(46)	232
Éléments spéciaux	18	(6)	(525)	(708)
RAII	(29)	55	479	940
Charges de financement	234	246	844	766
Revenus de financement	(7)	(28)	(23)	(139)
RAI	(256)	(163)	(342)	313
Impôts sur le résultat	(232)	5	(187)	326
Résultat net des activités poursuivies	(24) \$	(168) \$	(155) \$	(13) \$
Résultat net des activités abandonnées	216	77	(76)	125
Résultat net	192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	111 \$	(139) \$	(445) \$	(27) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	81 \$	48 \$	214 \$	139 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	0,05 \$	(0,06) \$	(0,19) \$	(0,02) \$
RPA des activités poursuivies (en dollars)				
De base et dilué	(0,01) \$	(0,07) \$	(0,07) \$	(0,01) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	12,0 %	14,2 %	10,3 %	14,5 %
RAII ajusté ⁽²⁾	(0,8) %	3,2 %	(1,1) %	4,6 %
RAII	(2,1) %	3,6 %	11,5 %	18,5 %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽²⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		2020		2019	
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies <i>retraité⁽¹⁾</i>	Activités abandonnées ⁽¹⁾ <i>retraité⁽¹⁾</i>	Total
RAIIA ajusté	84 \$	92 \$	176 \$	111 \$	144 \$	255 \$
RAII ajusté	(11) \$	62 \$	51 \$	49 \$	110 \$	159 \$
Résultat net ajusté	(210) \$	(5) \$	(215) \$	(155) \$	100 \$	(55) \$
RPA ajusté	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,13) \$	(0,06) \$	0,02 \$	(0,04) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽²⁾ 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.

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

Neuf mois clos les 30 septembre			2020		2019	
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽²⁾	Total	Activités poursuivies <i>retraité</i> ⁽²⁾	Activités abandonnées ⁽²⁾ <i>retraité</i> ⁽²⁾	Total
	RAIIA ajusté	201 \$	(173) \$	28 \$	425 \$	408 \$
RAII ajusté	(46) \$	(270) \$	(316) \$	232 \$	304 \$	536 \$
Résultat net ajusté	(640) \$	(375) \$	(1 015) \$	(417) \$	193 \$	(224) \$
RPA ajusté	(0,27) \$	(0,25) \$	(0,52) \$	(0,18) \$	0,02 \$	(0,16) \$

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019 ⁽²⁾	2020	2019 ⁽²⁾
Revenus				
Aviation	1 405 \$	1 558 \$	4 151 \$	5 088 \$
Transport ⁽²⁾	2 120	2 175	5 768	6 476
Siège social et Autres	—	(11)	(1)	(12)
	3 525	3 722	9 918	11 552
Reclassé ⁽²⁾	(2 120)	(2 175)	(5 768)	(6 476)
	1 405 \$	1 547 \$	4 150 \$	5 076 \$
RAII ajusté⁽¹⁾				
Aviation	19 \$	93 \$	24 \$	388 \$
Transport ⁽²⁾	62	110	(270)	304
Siège social et Autres ⁽³⁾	(30)	(44)	(70)	(156)
	51 \$	159 \$	(316) \$	536 \$
Reclassé ⁽²⁾	(62)	(110)	270	(304)
	(11) \$	49 \$	(46) \$	232 \$
Éléments spéciaux				
Aviation	10 \$	(3) \$	(434) \$	(712) \$
Transport ⁽²⁾	18	22	12	46
Siège social et Autres	8	(3)	(91)	4
	36 \$	16 \$	(513) \$	(662) \$
Reclassé ⁽²⁾	(18)	(22)	(12)	(46)
	18 \$	(6) \$	(525) \$	(708) \$
RAII				
Aviation	9 \$	96 \$	458 \$	1 100 \$
Transport ⁽²⁾	44	88	(282)	258
Siège social et Autres ⁽³⁾	(38)	(41)	21	(160)
	15 \$	143 \$	197 \$	1 198 \$
Reclassé ⁽²⁾	(44)	(88)	282	(258)
	(29) \$	55 \$	479 \$	940 \$

⁽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.

⁽²⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend la quote-part du revenu (de la perte) de (12) millions \$ de SCAC pour le troisième trimestre de 2019 et de respectivement 3 millions \$ et (20) millions \$ pour les périodes de neuf mois closes en septembre 2020 et 2019. Le 12 février 2020, Bombardier a transféré sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec.

Analyse des résultats consolidés

Marge brute⁽¹⁾

La marge brute en pourcentage des revenus pour le trimestre et la période de neuf mois a diminué de respectivement 2,2 % et 4,2 %.

Comme Transport est classé à titre d'activités abandonnées, la variation de la marge brute en pourcentage des revenus pour le trimestre et la période de neuf mois est essentiellement attribuable à Aviation; voir les explications de la variation du RAII dans la section Aviation pour plus de détails. L'analyse de la variation du RAII présentée dans la section Aviation explique aussi les variations de la marge brute, à l'exception de la variation de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques qui est comptabilisée dans les charges de R et D.

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

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Éléments spéciaux⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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

1. Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.
2. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.
3. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 4 millions \$ et 123 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
4. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de 10 millions \$ et 52 millions \$ principalement après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 6 millions \$ et 25 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de néant et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 19 millions \$.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentaient des indemnités de départ de néant et de 26 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 10 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.

5. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI.
6. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 3 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
7. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 millions \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (3 millions \$ et 15 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
8. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
9. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
10. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
11. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une reprise de la provision sur contrats de 3 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, une provision additionnelle sur contrats de 4 millions \$.

12. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 249 millions \$ en lien avec le gain prévu sur la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence sans effet sur la trésorerie.

Charges nettes de financement⁽¹⁾

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 227 millions \$ et 821 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, comparativement à 218 millions \$ et 627 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 9 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une augmentation des pertes nettes sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (15 millions \$); et
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme; compte tenu des positions de couverture (16 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (13 millions \$).

L'augmentation de 194 millions \$ pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- une augmentation des pertes nettes sur certains instruments financiers imputables essentiellement aux options de rachat sur titres de dette à long terme classées comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (250 millions \$); et
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (33 millions \$);

En partie contrebalancées par :

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

Impôts sur le résultat⁽¹⁾

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 ont été de respectivement 90,6 % et 54,7 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Au cours du trimestre, le taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence positive de la comptabilisation nette des pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires attribuables à l'incidence prévue de la conclusion de la vente des activités de Transport à Alstom (249 millions \$) contrebalancée en partie par des différences permanentes. Au cours de la période de neuf mois, le taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes et de la comptabilisation nette des pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires attribuables à l'incidence prévue de la conclusion de la vente des activités de Transport à Alstom (249 millions \$), le tout contrebalancé en partie par la dépréciation des actifs d'impôt différé liée à la clôture de la transaction visant les avions CRJ (48 millions \$).

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 ont été de respectivement (3,1) % et 104,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est attribuable à l'incidence négative des différences permanentes et de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour la période de neuf mois en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé liée principalement à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (133 millions \$), à l'annonce relative au programme d'avions CRJ et à la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series (110 millions \$), et au refinancement de la dette (63 millions \$), ainsi qu'à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, le tout contrebalancé en partie par des différences permanentes.

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 863 millions \$ au cours de la période de neuf mois⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 107 millions \$. La diminution de 756 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 624 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;
- une diminution de 465 millions \$ des placements dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable à la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾;
- une diminution de 173 millions \$ des créances clients et autres débiteurs d'Aviation;
- une diminution de 131 millions \$ des immobilisations corporelles en raison surtout de l'amortissement; et
- une diminution de 116 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques principalement attribuable à l'amortissement.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 628 millions \$ des actifs sur contrat dans Transport attribuable essentiellement à la diminution des avances et des facturations progressives; et
- une augmentation de 247 millions \$ de l'impôt différé attribuable essentiellement à l'incidence prévue de la conclusion de la vente des activités de Transport à Alstom.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 863 millions \$ au cours de la période de neuf mois⁽¹⁾, et comprend notamment l'incidence des taux de change de 107 millions \$. La diminution de 448 millions \$ du total des passifs, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

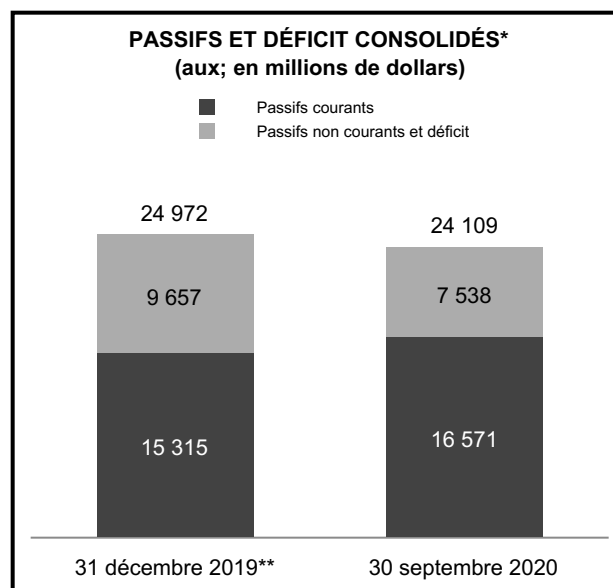
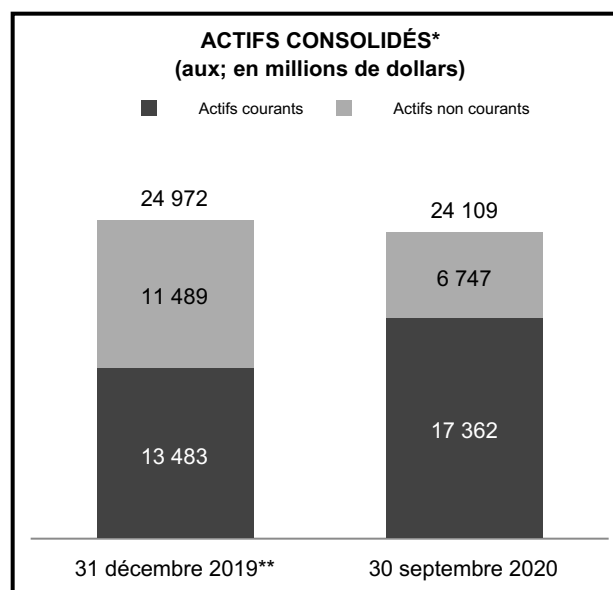
- une diminution de 772 millions \$ des passifs sur contrat dans Aviation et dans Transport;
- une diminution de 690 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs dans Aviation;
- une diminution de 587 millions \$ des autres passifs financiers; et
- une diminution de 230 millions \$ des provisions attribuable surtout à la reprise de la provision pour contrats déficitaires après la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾ et des activités liées aux aérostructures connexes.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 761 millions \$ des emprunts à court terme de Transport;
- une hausse de 689 millions \$ de la dette à long terme⁽⁴⁾; et
- une augmentation de 472 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies.

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

- la perte globale totale de la période, contrebalancée en partie par une injection de capitaux dans Transport par la Caisse.⁽⁵⁾



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 30 septembre 2020 comprennent des montants de respectivement 9,8 milliard \$ et 9,2 milliards \$ relatifs à Transport et 0,9 milliard \$ et 1,4 milliard \$ relatifs aux activités liées aux aérostructures, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente (respectivement 0,8 milliard \$ et 1,3 milliard \$ au 31 décembre 2019 pour les activités liées aux aérostructures). Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport à Alstom SA dans la section Transport, à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et à la Note 21 – Activités abandonnées des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

** Le total des actifs et le total des passifs présentés dans le graphique ci-dessus au 31 décembre 2019 comprennent les actifs détenus en vue de la vente relatifs au programme d'avions CRJ Series, qui ont été décomptabilisés par suite de la clôture de la vente à MHI le 1^{er} juin 2020. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la Note 20 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans la présente rubrique sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs reclassés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Se reporter à la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Se reporter à la Note 17 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Se reporter à la Note 22 – Participations ne donnant pas le contrôle de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Résultat net	192 \$	(91) \$	(231) \$	112 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	125	96	344	293
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	6	—	25	(4)
Impôts sur le résultat différés	(210)	(23)	(182)	286
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(2)	—	(1)	(7)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	(4)	—	(619)	(739)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29)	(7)	(92)	(47)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	—	84
Charge à base d'actions	17	4	9	34
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	2	1	27	20
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	(741)	(537)	(2 424)	(1 785)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	\$ (644)	\$ (557)	\$ (3 144)	\$ (1 753)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(62)	(125)	(240)	(402)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	\$ (706)	\$ (682)	\$ (3 384)	\$ (2 155)

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

⁽²⁾ Se reporter à la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

La diminution de 87 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (204 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- un résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (116 millions \$).

La diminution de 1,4 milliard \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour la période de neuf mois est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (759 millions \$); et
- un écart négatif par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (639 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2020, les sorties de fonds de 741 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation en raison surtout d'une baisse des nouvelles commandes.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des créances clients et autres débiteurs d'Aviation.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, les sorties de fonds de 537 millions \$ sont surtout attribuables à :

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

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; et
- une diminution des actifs nets sur contrat dans Transport.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, les sorties de fonds de 2,4 milliards \$ sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancées par :

- une diminution des autres actifs dans Aviation et dans Transport; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs d'Aviation.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, les sorties de fonds de 1,8 milliard \$ sont surtout attribuables à :

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

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(67) \$	(125) \$	(248) \$	(417) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	—	8	15
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(62) \$	(125) \$	(240) \$	(402) \$

Les diminutions de respectivement 63 millions \$ et 162 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le trimestre et la période de neuf mois sont imputables essentiellement à la baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	1 724 \$ ⁽²⁾	2 957 \$	2 629 \$ ⁽²⁾	3 187 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(706)	(682)	(3 384)	(2 155)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	—	(115)	(100)	(350)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	9	—	1 120	826
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées	—	(12)	—	(12)
Produit net de l'émission de dette à long terme	707	—	707	1 956
Remboursements de dette à long terme	—	—	—	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme	180	45	731	533
Paiement d'obligations locatives	(25)	(25)	(77)	(81)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(4)	(5)	(14)	(15)
Émission de participation ne donnant pas le contrôle	—	49	386	49
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(1)	(3)	(2)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(23)	47	(134)	83
Autres	9	(1)	8	—
Solde à la fin de la période	1 870 \$	2 255 \$	1 870 \$	2 255 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	710	—	710	—
Solde à la fin de la période	1 160 \$	2 255 \$	1 160 \$	2 255 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	1 870 \$	2 629 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles ⁽³⁾	589	1 296
Emprunt à terme garanti de premier rang disponible	250	—
Sources de financement disponibles à court terme	2 709 \$	3 925 \$

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 de Transport et l'emprunt à terme garanti de premier rang d'une durée de trois ans de la Société.

La facilité de crédit renouvelable est disponible comme source de financement pour les besoins généraux de Transport. Selon cette facilité, les mêmes clauses financières restrictives que celles de la facilité de lettres de crédit de Transport doivent être respectées. Se reporter à la rubrique Clauses financières restrictives pour plus de détails. La facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport atteignait 1154 millions € (1350 millions \$) au 30 septembre 2020 et était disponible comme source de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Un montant de 650 millions € (761 millions \$) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 30 septembre 2020.

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

⁽²⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 38 millions \$ des activités liées aux aérostructures et de 672 millions \$ de Transport présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020, de 50 millions \$ des activités liées aux aérostructures au 30 juin 2020 et de 51 millions \$ des activités liées aux aérostructures au 31 décembre 2019. La trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport au 31 décembre 2019 s'élevaient à 540 millions \$. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion, à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et à la Note 21 – Activités abandonnées des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.

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

Le 19 août 2020, la Société a conclu une facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang d'une durée de trois ans d'un montant de 1,0 milliard \$ (la « facilité ») avec HPS Investment Partners, LLC, agissant à titre d'agent administratif, d'agent de garantie et de prêteur principal pour un groupe qui incluait des fonds d'investissement et des comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC et Apollo Capital Management, L.P. ou leurs sociétés affiliées respectives, et des fonds d'opportunités spéciales et de prêts directs gérés par Ares Management LLC. La facilité fournit les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où la Société réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité a une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. La Société aura le droit de rembourser par anticipation le montant prélevé sur la facilité. De plus, par suite de la vente de Transport, une offre de remboursement de 50 % du montant alors impayé du capital de la facilité devra être faite par la Société. Le montant prélevé en vertu de la facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive financière. Au 30 septembre 2020, un montant de 750 millions \$ était en cours, dont un montant de 375 millions \$ était présenté à titre de passifs courants.

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

Facilités de crédit à court terme non confirmées

Transport a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (88 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport. Cette facilité n'était pas utilisée au 30 septembre 2020.

Facilités de lettres de crédit

Transport dispose d'une facilité de lettres de crédit disponible aux fins d'émission de lettres de crédit. Le montant confirmé de cette facilité de lettres de crédit est de 4498 millions € (5263 millions \$). La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises jusqu'à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2023.

Clauses financières restrictives

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

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

Le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport était de 750 millions €. Depuis juin 2020, le niveau minimum de liquidités varie maintenant entre 500 millions € (585 millions \$) et 750 millions € (878 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme incluant uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé intermédiaire.

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

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

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

Besoins futurs de liquidités

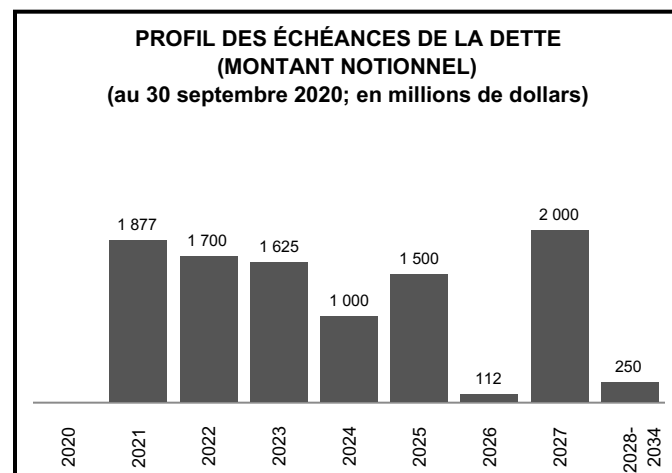
La dette à long terme de 1877 millions \$ échéant en 2021 comprend un montant de 375 millions \$ représentant 50 % de l'encours du capital de notre prêt de trois ans qui devrait être remboursé, au gré des prêteurs, à la vente de Transport qui devrait être conclue au premier trimestre de 2021⁽¹⁾, un montant de 414 millions € (484 millions \$) échéant en mai 2021 et un montant de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021.

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

À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement et le produit de la vente de Transport

annoncée antérieurement qui devrait être clôturée à la fin du premier trimestre de 2021 nous permettront de développer de nouveaux produits pour améliorer notre compétitivité et soutenir notre croissance, de respecter les obligations financières prévues actuellement et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes.⁽¹⁾

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



Solvabilité

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

Cotes de crédit

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

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

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

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

Afin d'accélérer le désendettement de son bilan, la Société a conclu récemment une transaction transformationnelle visant la vente de ses activités ferroviaires à Alstom SA sur la base d'une valeur de l'entreprise d'environ 8,4 milliards \$ (7,15 milliards €). Selon l'entente, Bombardier recevrait un produit net d'environ 4,0 milliards \$, dont 585 millions \$ (500 millions €) sous forme d'actions d'Alstom, qu'elle a l'intention d'affecter au remboursement de sa dette conformément aux stratégies de réduction de la dette les plus efficaces. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur cette transaction. La nature transformationnelle de cette transaction devrait renforcer considérablement le bilan.⁽¹⁾

Outre la transaction de désendettement mentionnée précédemment, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 1,6 milliard \$ au 30 septembre 2020 (2,7 milliards \$⁽²⁾ au 31 décembre 2019). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 1032 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite	
Solde au 31 décembre 2019	2 666 \$ ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	689
Coûts des services	181
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	50
Fluctuations des taux de change	(8)
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(59)
Cotisations de la Société	(166)
Gains nets sur compression et règlement	(74)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(23)
Autres	18
Montant reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(1 640)
Solde au 30 septembre 2020	1 634 \$ ⁽³⁾

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

⁽²⁾ Le solde d'ouverture ne tient pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente d'un montant de 414 millions \$ relatif aux activités liées aux aérostructures au 31 décembre 2019. Au 30 septembre 2020, le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 524 millions \$ relatif aux activités liées aux aérostructures et le montant de 1116 millions \$ lié à la vente de Transport ont été reclassés dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.

⁽³⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 50 millions \$ au 30 septembre 2020 (193 millions \$ au 31 décembre 2019).

⁽⁴⁾ Le passif net lié aux avantages de retraite, compte non tenu des activités liées aux aérostructures détenues en vue de la vente et de Transport s'établissait à 1287 millions \$ au 31 décembre 2019, à 954 millions \$ au 31 mars 2020 et à 1570 millions \$ au 30 juin 2020.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

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

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

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

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAII

Trimestres clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total
				<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>	
RAII	(29) \$	44 \$	15 \$	55 \$	88 \$	143 \$
Amortissement	95	30	125	62	34	96
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	6	—	6	—	—	—
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	12	18	30	(6)	22	16
RAIIA ajusté	84 \$	92 \$	176 \$	111 \$	144 \$	255 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2020						
	Activités poursuivies		Activités abandonnées ⁽¹⁾		Total	
	(par action)		(par action)		(par action)	
Résultat net	(24) \$		216 \$		192 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	18	0,01 \$	18	0,01 \$	36	0,02 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :						
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	6	—	(242)	(0,11)	(236)	(0,11)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	14	—	4	—	18	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(224)	(0,09)	(1)	—	(225)	(0,09)
Résultat net ajusté	(210)		(5)		(215)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	—		(81)		(81)	
Dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts connexes	(6)		—		(6)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(216) \$		(86) \$		(302) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 410 975		2 410 975		2 410 975	
RPA ajusté (en dollars)	(0,09) \$		(0,04) \$		(0,13) \$	

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2019

	Activités poursuivies		Activités abandonnées ⁽¹⁾		Total	
	(par action)		(par action)		(par action)	
	<i>retraité</i> ⁽¹⁾	<i>retraité</i> ⁽¹⁾	<i>retraité</i> ⁽¹⁾	<i>retraité</i> ⁽¹⁾		
Résultat net	(168) \$		77 \$		(91) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(6)	— \$	22	0,01 \$	16	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :						
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	4	—	—	—	4	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	14	0,01	4	—	18	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	1	—	(3)	—	(2)	—
Résultat net ajusté	(155)		100		(55)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	—		(48)		(48)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(155) \$		52 \$		(103) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 386 781		2 386 781		2 386 781	
RPA ajusté (en dollars)	(0,06) \$		0,02 \$		(0,04) \$	

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

Trimestres clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total
				<i>retraité</i> ⁽¹⁾	<i>retraité</i> ⁽¹⁾	
RPA dilué	(0,01) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,07) \$	0,01 \$	(0,06) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,08)	(0,10)	(0,18)	0,01	0,01	0,02
RPA ajusté	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,13) \$	(0,06) \$	0,02 \$	(0,04) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

Rapprochement de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Trimestres clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Activités abandonnées ⁽¹⁾ <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Total
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(619) \$	(25) \$	(644) \$	(393) \$	(164) \$	(557) \$
Moins :						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	36	26	62	77	48	125
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	(655) \$	(51) \$	(706) \$	(470) \$	(212) \$	(682) \$

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAIL

Neuf mois clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Activités abandonnées ⁽¹⁾ <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Total
RAII	479 \$	(282) \$	197 \$	940 \$	258 \$	1 198 \$
Amortissement	247	97	344	192	101	293
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	25	—	25	1	(5)	(4)
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	(550)	12	(538)	(708)	54	(654)
RAIIA ajusté	201 \$	(173) \$	28 \$	425 \$	408 \$	833 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2020						
	Activités poursuivies (par action)		Activités abandonnées ⁽¹⁾ (par action)		Total (par action)	
Résultat net	(155) \$		(76) \$		(231) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(525)	(0,22) \$	12	— \$	(513)	(0,22) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :						
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	183	0,08	(333)	(0,13)	(150)	(0,05)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	39	0,02	11	—	50	0,02
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(182)	(0,08)	11	—	(171)	(0,08)
Résultat net ajusté	(640)		(375)		(1 015)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	—		(214)		(214)	
Dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts connexes	(19)		—		(19)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(659) \$		(589) \$		(1 248) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 404 679		2 404 679		2 404 679	
RPA ajusté (en dollars)	(0,27) \$		(0,25) \$		(0,52) \$	

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2019

	Activités poursuivies		Activités abandonnées ⁽¹⁾		Total	
	(par action)		(par action)		(par action)	
	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾		
Résultat net	(13) \$		125 \$		112 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(708)	(0,30) \$	46	0,02 \$	(662)	(0,28) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :						
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(62)	(0,03)	16	0,01	(46)	(0,02)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	39	0,02	12	—	51	0,02
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	84	0,04	—	—	84	0,04
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustements	243	0,10	(6)	—	237	0,10
Résultat net ajusté	(417)		193		(224)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	—		(139)		(139)	
Dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts connexes	(14)		—		(14)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(431) \$		54 \$		(377) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 379 795		2 379 795		2 379 795	
RPA ajusté (en dollars)	(0,18) \$		0,02 \$		(0,16) \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre		2020		2019	
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total
				retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	
RPA dilué	(0,07) \$	(0,12) \$	(0,19) \$	(0,01) \$	(0,01) \$	(0,02) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,20)	(0,13)	(0,33)	(0,17)	0,03	(0,14)
RPA ajusté	(0,27) \$	(0,25) \$	(0,52) \$	(0,18) \$	0,02 \$	(0,16) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

Rapprochement de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

Neuf mois clos les 30 septembre	2020			2019		
	Activités poursuivies	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total	Activités poursuivies <i>retraité⁽¹⁾</i>	Activités abandonnées ⁽¹⁾ <i>retraité⁽¹⁾</i>	Total
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(2 028) \$	(1 116) \$	(3 144) \$	(743) \$	(1 010) \$	(1 753) \$
Moins :						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	170	70	240	290	112	402
Utilisation des flux de trésorerie disponible	(2 198) \$	(1 186) \$	(3 384) \$	(1 033) \$	(1 122) \$	(2 155) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

AVIATION

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2020	2019	Écart
Revenus			
Avions d'affaires	1 225 \$	1 114 \$	10 %
Aviation – autres	180 \$	444 \$	(59) %
Total des revenus	1 405 \$	1 558 \$	(10) %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	24	31	(7)
Avions commerciaux ⁽¹⁾	—	6	(6)
RAIIA ajusté ⁽²⁾	114 \$	154 \$	(26) %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾	8,1 %	9,9 %	(180) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾	19 \$	93 \$	(80) %
Marge RAII ajustée ⁽²⁾	1,4 %	6,0 %	(460) pdb
RAII	9 \$	96 \$	(91) %
Marge RAII	0,6 %	6,2 %	(560) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	36 \$	87 \$	(59) %
Aux			
	30 septembre 2020	31 décembre 2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	12,2 \$	14,4 \$	(15) %
Aviation – autres ⁽³⁾	1,1 \$	1,9 \$	(42) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus de 1,4 milliard \$ des activités de fabrication d'avions d'affaires reflètent une croissance de 22 % par rapport sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent des activités de fabrication d'avions d'affaires attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Global 7500*. Cette croissance a été contrebalancée par une baisse des activités liées aux services et aux aérostructures du fait de la pandémie de COVID-19 et par la réduction progressive des activités liées à l'aviation commerciale après la réalisation de la vente du programme CRJ Series au deuxième trimestre.
- Le secteur Aviation a livré 24 avions au cours du trimestre, soit moins qu'au trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison de l'alignement de la production sur la demande réduite attribuable à la pandémie de COVID-19. Au troisième trimestre, un nombre record de 8 livraisons de l'avion *Global 7500* emblématique de sa catégorie ont été effectuées, ce qui est conforme à l'objectif de doubler le nombre de livraisons de cet avion au deuxième semestre de l'exercice par rapport à celui du premier semestre. Les livraisons d'avions devraient atteindre un sommet saisonnier au quatrième trimestre, soutenues par un carnet de commandes de 12,2 milliards \$.⁽⁴⁾

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

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

⁽³⁾ Y compris les commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ au titre des activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019, et 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series, totalisant 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

- La marge RAIIA ajustée⁽¹⁾ et la marge RAI ajustée⁽¹⁾ se sont établies à respectivement 8,1 % et 1,4 % pour le trimestre, reflétant la baisse du nombre de livraisons d'avions et le ralentissement des activités liées aux services combinés à l'apport peu élevé des premières unités de l'avion *Global 7500* au fur et à mesure que le programme progresse sur la courbe d'apprentissage de sa production. La marge RAI présentée pour le trimestre s'est établie à 0,6 %.
- Bombardier a continué d'accroître la présence mondiale de son réseau de services et de soutien en concluant une entente visant la mise en place d'un centre de services détenu en propriété exclusive à Berlin après l'acquisition de l'ensemble des actions émises et en circulation de Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS), et en joignant ses forces à celles de Jetex pour créer à Singapour une expérience de services à l'aéroport de calibre mondial. Après la fin du trimestre, Bombardier a également annoncé l'élargissement de son empreinte de services et de soutien en Asie-Pacifique avec l'établissement d'un nouveau centre de services à Melbourne, en Australie, lequel devrait être opérationnel en 2022.
- Le 6 octobre 2020, la Société a annoncé la mise en service du biréacteur léger *Learjet 75 Liberty*. Offrant de meilleures performances à des coûts d'exploitation comparables à ceux de ses concurrents, l'avion propose une valeur exceptionnelle aux clients et aux exploitants de biréacteurs légers.

⁽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 et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

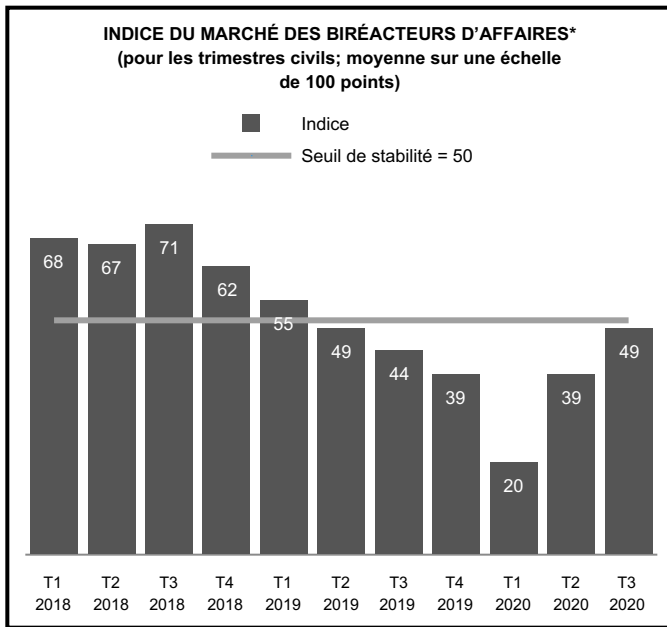
La présente rubrique met l'accent sur les indices pertinents au marché de l'aviation d'affaires à la suite de la vente des activités liées aux aérostructures de Bombardier à Spirit AeroSystems Holding, Inc. et appuyant la conclusion de sa sortie du marché de l'aviation commerciale.

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a déclaré une pandémie mondiale de COVID-19 qui a poussé de nombreux pays développés à mettre en place des mesures de restriction de voyage qui auront des répercussions considérables sur le transport aérien pendant le reste de l'année. Comme prévu, les indicateurs de l'industrie reflètent à présent l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation d'affaires. Le 13 octobre 2020, le Fonds monétaire international a publié sa plus récente projection de croissance de l'économie mondiale pour 2020, qu'il a établie à (4,4) %. Dans ce contexte de récession mondiale combinée aux restrictions visant les voyages en avion, nous nous attendons à ce que les indicateurs de l'industrie demeurent cette année en deçà des tendances de 2019.

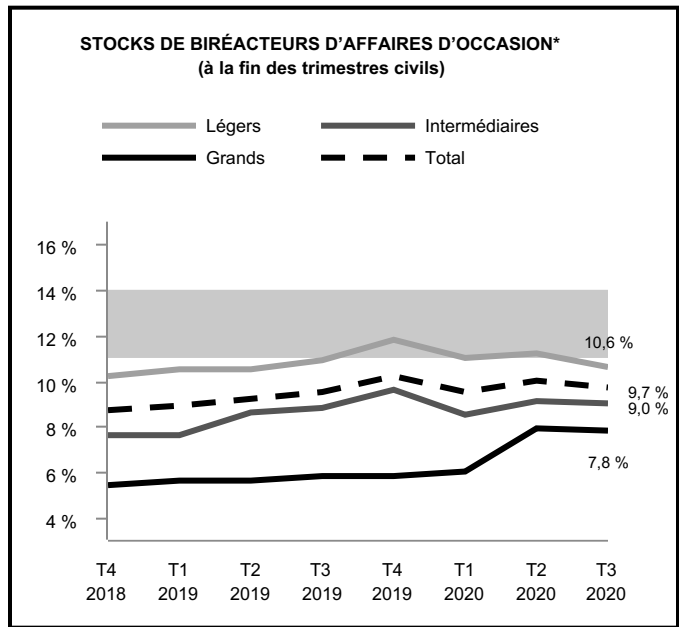
Au troisième trimestre de 2020, nous avons observé une baisse de 27 % du nombre de livraisons d'avions à l'échelle de l'industrie par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente résultant des fermetures de frontières et des mesures de restrictions de voyage adoptées comme mesures préventives en vue d'atténuer l'incidence de la pandémie de COVID-19.⁽¹⁾ L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. pour les huit premiers mois de l'année a diminué de 29 % par rapport à celle des huit mois correspondants de l'année précédente. L'Europe a également connu une baisse marquée de l'utilisation des biréacteurs d'affaires pour les neuf premiers mois, laquelle s'élève à 31 % par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente en raison de l'adoption généralisée de mesures de confinement dans cette région du monde en mars 2020.⁽²⁾ Toutefois, avec l'assouplissement des restrictions de voyage, les activités de vol de l'industrie de l'aviation d'affaires reprennent plus rapidement que celles de l'industrie de l'aviation commerciale. Selon les données de WingX, les activités de vol des avions d'affaires à l'échelle mondiale pour septembre s'étaient rétablies à 82 % des niveaux de 2019.⁽³⁾ Malgré l'utilisation réduite des biréacteurs d'affaires, les activités liées aux services ont mieux résisté compte tenu du maintien d'un niveau d'activité élevé aux installations de maintenance. Le niveau de confiance de l'industrie a augmenté pour le deuxième trimestre d'affilée, atteignant 49 en septembre 2020, comparativement à 39 en juin 2020.⁽⁴⁾ Les stocks d'avions d'occasion se sont maintenus à un niveau sain au troisième trimestre de 2020. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service, s'établissait à 9,7 % au 30 septembre 2020⁽⁵⁾, alors que, pendant la crise financière de 2007-2008, le nombre d'avions d'occasion disponibles à la vente avait grimpé, passant de 10 % à 18 % du nombre d'avions en service.

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

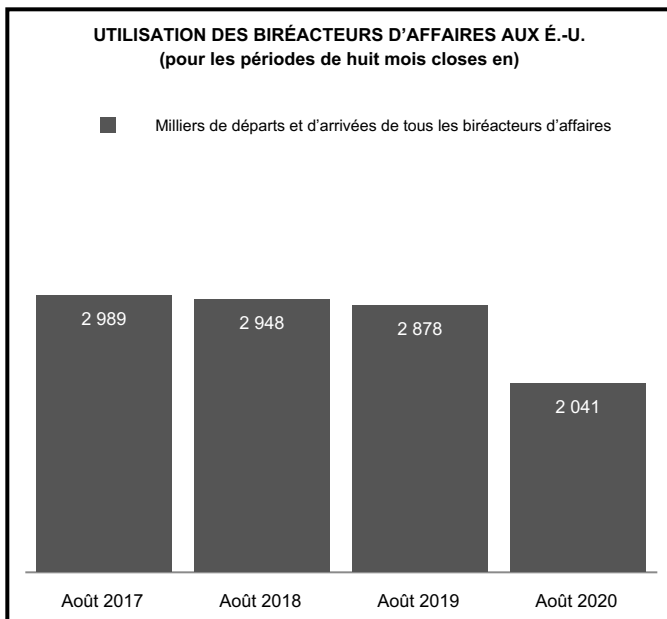
- ⁽¹⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et Ascend (par Cirium). Les biréacteurs très légers et les grands avions de ligne d'entreprise sont exclus.
- ⁽²⁾ Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.
- ⁽³⁾ Selon l'article de WingX intitulé « Bizav activity weakens overall but some resilience, notably in charter » en date du 30 septembre 2020.
- ⁽⁴⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires mené par Barclays en date du 6 octobre 2020.
- ⁽⁵⁾ Selon JETNET et Ascend online.



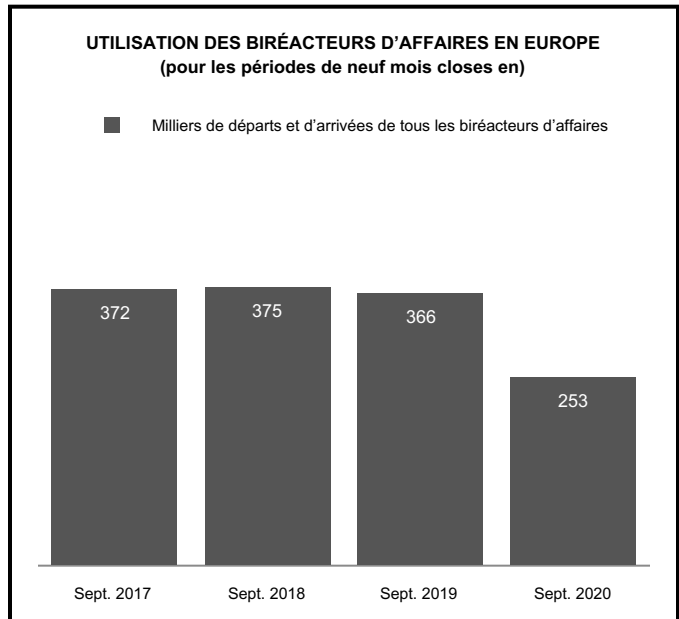
Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
 * L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes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



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



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



Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽¹⁾	991	812	2 609	2 523
Services ⁽²⁾	234	302	736	943
Avions commerciaux ⁽³⁾	12	239	306	996
Aérostructures et Services d'ingénierie ⁽⁴⁾	168	205	500	626
Total des revenus	1 405 \$	1 558 \$	4 151 \$	5 088 \$
RAIIA ajusté⁽⁵⁾	114 \$	154 \$	271 \$	578 \$
Amortissement	95	61	247	191
Reprises de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	(1)
RAII ajusté⁽⁵⁾	19	93	24	388
Éléments spéciaux	10	(3)	(434)	(712)
RAII	9 \$	96 \$	458 \$	1 100 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁵⁾	8,1 %	9,9 %	6,5 %	11,4 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾	1,4 %	6,0 %	0,6 %	7,6 %
Marge RAII	0,6 %	6,2 %	11,0 %	21,6 %

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

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

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

⁽⁴⁾ Représentent les revenus externes.

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

Revenus

La diminution de 153 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à :

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

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus tirés des avions d'affaires, attribuable principalement à l'apport accru de l'avion *Global 7500*.

La diminution de 937 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à :

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

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus tirés des avions d'affaires, attribuable principalement à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Global 7500*.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2020	2019	2020	2019
Gain sur cession d'activités – activités liées aux avions CRJ Series	1	— \$	— \$	(496) \$	— \$
Charges de restructuration	2	13	—	58	38
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	3	(3)	(3)	(7)	(15)
Coûts de transaction	4	—	—	7	—
Coûts des perturbations	5	—	—	4	—
Gain sur cession d'activités – activités de formation	6	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – activités liées aux avions Q Series	7	—	—	—	(219)
		10 \$	(3) \$	(434) \$	(712) \$
Incidence sur la marge RAI		(0,8) %	0,2 %	10,4 %	14,0 %

1. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, y compris des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence des impôts). Voir la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de respectivement 10 millions \$ et 52 millions \$ après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 3 millions \$ et 21 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de néant et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 19 millions \$.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, représentent des indemnités de départ de 26 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant.

Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes totalisant 10 millions \$.

3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de respectivement 3 millions \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (3 millions \$ et 15 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
4. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement à la vente du programme d'avions CRJ à MHI.

5. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des sommes de respectivement néant et 4 millions \$ ont été comptabilisées comme éléments spéciaux d'Aviation pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
6. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
7. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut de 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence des impôts).

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 4,6 points de pourcentage, essentiellement en raison :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 5,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour la période de neuf mois a diminué de 7,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a diminué de 10,6 points de pourcentage par rapport à celle de la période de neuf mois correspondante de l'exercice précédent.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Outillage des programmes ⁽¹⁾	24 \$	58 \$	98 \$	218 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	9	7	15	18
	33 \$	65 \$	113 \$	236 \$
En pourcentage des revenus	2,3 %	4,2 %	2,7 %	4,6 %

Au 30 septembre 2020, la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques s'établissait à 4,5 milliards \$, soit une valeur similaire à celle au 31 décembre 2019 après l'achèvement de programmes de développement majeurs.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques et montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 67 millions \$ et 161 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (respectivement 22 millions \$ et 73 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Avions d'affaires				
Légers	2	5	7	9
Intermédiaires	9	17	32	48
Grands	13	9	31	33
	24	31	70	90
Avions commerciaux				
Biréacteurs régionaux ⁽¹⁾	—	6	5	20
Biturbopropulseurs ⁽²⁾	—	—	—	7
	—	6	5	27
	24	37	75	117

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

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Avions d'affaires	12,2 \$	14,4 \$
Aviation – autres ⁽¹⁾	1,1 \$	1,9 \$
	13,3 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Y compris les commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ au titre des activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 30 septembre 2020 et au 31 décembre 2019, et 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Le carnet de commandes du programme d'avions CRJ Series, d'un montant de 0,4 milliard \$, a été retiré en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

Le nombre de livraisons de l'avion *Global 7500* devrait encore augmenter au quatrième trimestre, la livraison d'une douzaine d'avions supplémentaires étant prévue, soit 50 % de plus qu'au troisième trimestre. La hausse du nombre de livraisons au deuxième semestre de 2020 témoigne des progrès continus réalisés au chapitre de l'accélération de la cadence de production du programme pour atteindre un profil de livraison plus stable. En 2020, le nombre élevé de livraisons se concentrant au cours des six derniers mois de l'exercice devrait dépasser le nombre de commandes à très court terme alors que la Société exécute son carnet de commandes pluriannuel d'avions *Global 7500*.⁽¹⁾

En outre, après la fin du troisième trimestre, la Société a entamé le dialogue avec un client de lancement de l'avion *Global 7500* afin de redéfinir une entente commerciale prévoyant notamment la récupération de 12 positions dont la livraison est prévue en 2023, l'élimination de certaines obligations de reprise et d'autres ajustements contractuels. Bien que les modifications contractuelles auraient une incidence sur les résultats financiers et le carnet de commandes à très court terme de la Société pour le quatrième trimestre, la possibilité de recommercialiser ces avions selon des modalités plus favorables constitue une occasion d'améliorer la rentabilité future.⁽¹⁾

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

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

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

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

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

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

Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les derniers avions CRJ Series du carnet de commandes pour le compte de MHI jusqu'à ce que tous les avions du carnet de commandes actuel aient été livrés, ce qui devrait être le cas d'ici la fin du premier trimestre de 2021.⁽¹⁾

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, y compris certains ajustements de clôture. Le produit net s'est élevé à 575 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 496 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux (448 millions \$ après l'incidence des impôts).

La Société a conservé certaines obligations qui représentent les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et les avantages incitatifs à la location pour lesquels la Société a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. En outre, la Société a conservé certains actifs, qui comprennent essentiellement le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) de la Société dont elle a transféré sa participation au résultat net par l'entremise d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 20 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre⁽¹⁾

Trimestres clos les 30 septembre	2020	2019	Écart
Revenus	2 120 \$	2 175 \$	(3) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,5 \$	4,5 \$	(67) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,7	2,1	(1,4)
RAIIA ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	92 \$	144 \$	(36) %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	4,3 %	6,6 %	(230) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	62 \$	110 \$	(44) %
Marge RAII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	2,9 %	5,1 %	(220) pdb
RAII ⁽²⁾	44 \$	88 \$	(50) %
Marge RAII ⁽²⁾	2,1 %	4,0 %	(190) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	26 \$	48 \$	(46) %
Aux	30 septembre 2020	31 décembre 2019	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	34,1 \$	35,8 \$	(5) %

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020 et pour les périodes correspondantes. Pour plus de détails, se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires.

⁽²⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 29 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2020 (20 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019).

⁽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 ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus au cours du trimestre ont totalisé 2,1 milliards de dollars, une baisse de 5 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change, les activités se remettant progressivement des perturbations causées par la pandémie de COVID-19 partout en Europe et dans les Amériques au cours du premier semestre de 2020.
- La marge RAII ajustée⁽¹⁾ de 2,9 % pour le troisième trimestre témoigne d'une combinaison défavorable de contrats portant sur du matériel roulant dont environ le tiers des revenus n'a pas contribué aux résultats. La marge RAII présentée pour le trimestre s'est établie à 2,1 %.
- Les trains faisant partie de principaux projets au R.-U. et en Allemagne commencent à être homologués; ces projets entrent en phase cruciale d'acceptation des trains, s'acheminant vers l'étape de livraison régulière qui devrait avoir lieu d'ici la fin de l'exercice. L'effet dilutif sur la marge provenant de ces contrats devrait se poursuivre jusqu'à la fin de 2020 alors que nous progressons dans la réalisation de ces contrats.⁽²⁾
- Les perspectives pour Transport demeurent positives, soutenues par son carnet de commandes de 34,1 milliards \$ et les solides données fondamentales de l'industrie.⁽²⁾
 - Les nouvelles commandes, qui totalisent à 1,5 milliard \$ pour le trimestre, reflètent des projets remportés dans toutes les régions, et notamment des contrats dignes de mention en Espagne, en Inde et aux États-Unis. L'attribution de plusieurs contrats ayant été reportée dans le monde au cours des six derniers mois en raison de la pandémie de COVID-19, nous nous attendons maintenant à une reprise soutenue des commandes au cours des derniers mois de 2020, grâce à une saine combinaison d'options qui seront exercées et de contrats de services.⁽²⁾

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le volume global du marché a diminué depuis le début de l'année, par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, en raison principalement de l'actuelle pandémie de COVID-19, laquelle a entraîné un ralentissement de la prise de commandes. Les perspectives du secteur du transport sur rail demeurent résilientes et positives, soutenues par les gouvernements et les exploitants ayant confirmé leur engagement à investir dans des plans d'infrastructure ferroviaire à moyen et à long terme. En outre, la demande de mobilité durable devrait continuer de croître à l'avenir, influençant positivement le niveau des volumes du marché dans l'ensemble des régions.

Europe

En Europe, le volume des commandes depuis le début de l'année a diminué, par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, principalement en raison d'importants contrats de trains interurbains et de trains régionaux ainsi que d'ententes de services octroyés l'an dernier au R.-U., en France et en Allemagne. Au cours du troisième trimestre de 2020, le volume de commandes a surtout été alimenté par d'importantes commandes de matériel roulant pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Allemagne et en Italie, ainsi que pour des véhicules légers sur rail en France. De plus, une commande de matériel roulant digne de mention pour des trains régionaux assortie d'un contrat de services a été attribuée en Espagne. En Europe de l'Est, le volume de commandes a surtout été alimenté par des commandes de matériel roulant en Pologne et en Roumanie, des contrats de trains régionaux ayant été conclus en Pologne et un important contrat de véhicules légers sur rail ayant été attribué en Roumanie. Pour ce qui est des solutions de signalisation, de petites commandes de signalisation pour grandes lignes ont été octroyées en Allemagne et en Pologne.

Les perspectives en Europe devraient être positives pour le reste de 2020, des commandes de trains interurbains étant attendues en Suède et en Espagne, tandis que plusieurs commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux sont prévues en Italie, en France, en Autriche et en Allemagne. Les solutions de transport collectif urbain devraient continuer à stimuler le niveau d'activité, des investissements étant prévus dans de nombreuses villes de la région pour des rames de métro, surtout en France et en Italie; de même que d'importantes commandes de véhicules légers sur rail au R.-U. et en Allemagne. Dans le segment des services, des contrats de gestion du cycle de vie des actifs et de solutions en matériaux sont attendus principalement en Suisse, au R.-U. et en Allemagne. D'importants investissements visant des solutions de signalisation et des solutions de systèmes de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) en Allemagne et en France sont prévus de même que des solutions de signalisation urbaines en Norvège et au Portugal. Pour le reste de 2020, le volume de commandes en Europe de l'Est devrait provenir de la Pologne, de la Turquie et de la République tchèque, où des appels d'offres portant sur du matériel roulant pour des locomotives et des véhicules légers sur rail sont prévus. Les investissements dans les segments des services et de la signalisation devraient croître, surtout en Turquie et en Pologne.

Amérique du Nord

Le volume des commandes en Amérique du Nord a diminué depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, en raison surtout d'importants contrats de trains régionaux octroyés en 2019 aux États-Unis et au Canada ainsi que d'ententes de services conclues au Canada. Au cours du troisième trimestre de 2020, un contrat de locomotives et un autre de systèmes de navettes automatisées ont été octroyés aux États-Unis.

D'importantes occasions devraient se présenter en Amérique du Nord d'ici la fin de l'année 2020. Aux États-Unis, des investissements sont principalement attendus dans des solutions de transport collectif urbain, des commandes devant être octroyées pour des rames de métro et des véhicules légers sur rail. De plus, des commandes de trains de banlieue et de trains à très grande vitesse sont prévues aux États-Unis. Au Canada, un important contrat de trains de banlieue digne de mention devrait être octroyé. Divers contrats sont également prévus dans les segments des services et de la signalisation aux États-Unis et au Canada, des appels d'offres portant sur des solutions de signalisation urbaines ainsi que des ententes de services de maintenance et de modernisation devraient être lancés aux États-Unis, tandis qu'une importante entente de services de gestion de parcs de véhicules légers sur rail est attendue au Canada. Une demande visant des rames de métro et des contrats de service est attendue au Mexique.

Asie-Pacifique

Dans l'ensemble, le volume des commandes en Asie-Pacifique a diminué depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, surtout en raison de l'octroi, l'année dernière, d'importants contrats de trains de banlieue en Australie et de trains interurbains à Taïwan, ainsi que de commandes de trains à très grande vitesse en Chine. Au cours du troisième trimestre de 2020, le volume des commandes a été principalement stimulé par plusieurs commandes de taille moyenne de rames de métro passées en Chine, en Inde et à Singapour, et par de plus petites commandes dans les segments des services et de la signalisation ont été passées en Chine, à Taïwan et à Singapour.

Les perspectives devraient être positives dans la région Asie-Pacifique au cours du dernier trimestre de 2020, des investissements découlant de la demande de solutions de transport collectif urbain étant attendus. Plusieurs appels d'offres pour des commandes importantes devraient être lancés pour des rames de métro en Inde, à Taïwan et en Chine ainsi que pour des véhicules légers sur rail en Australie. Qui plus est, une commande importante de trains de banlieue et de trains régionaux, assortie d'une entente de services, est attendue en Australie et un important contrat digne de mention de trains à très grande vitesse devrait être conclu en Thaïlande. Des investissements dans les segments des services et de la signalisation sont prévus, des contrats de gestion de parcs de véhicules étant attendus en Thaïlande, en Chine et en Australie, de même que des contrats de signalisation principalement pour des solutions de grandes lignes, en Thaïlande, en Inde et en Australie.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume des commandes s'est contracté depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de 2019, en raison surtout de l'octroi d'importants contrats pour des trains de banlieue et des trains interurbains ainsi que de la passation d'ententes de service en Russie l'année dernière de même que pour des rames de monorail ainsi que des ententes de signalisation et de services en Égypte. Au cours du troisième trimestre de 2020, le volume de commandes dans la région a été alimenté par l'octroi d'un contrat de trains de banlieue et de trains régionaux en Russie et d'un contrat pour une solution de signalisation urbaine en Argentine.

Les perspectives sont optimistes pour cette région au cours du dernier trimestre de l'année en raison de nombreuses occasions prévues, portant en particulier sur des solutions de transport collectif urbain, des commandes de rames de métro étant attendues au Brésil et des commandes de véhicules légers sur rail étant attendues en Colombie. De plus, un important contrat de locomotives devrait également être attribué en Ukraine. Dans les segments des services et de la signalisation, d'importantes commandes sont prévues en Égypte, au Brésil et en Arabie Saoudite.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 345 \$	1 405 \$	3 543 \$	4 302 \$
Services ⁽³⁾	525	555	1 481	1 553
Signalisation ⁽⁴⁾	250	215	744	621
Total des revenus	2 120 \$	2 175 \$	5 768 \$	6 476 \$
RAIIA ajusté⁽⁵⁾⁽⁶⁾	92 \$	144 \$	(173) \$	408 \$
Amortissement	30	34	97	101
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	3
RAII ajusté⁽⁵⁾⁽⁶⁾	62	110	(270)	304
Éléments spéciaux	18	22	12	46
RAII⁽⁵⁾	44 \$	88 \$	(282) \$	258 \$
Marge RAIIA ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	4,3 %	6,6 %	(3,0) %	6,3 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	2,9 %	5,1 %	(4,7) %	4,7 %
Marge RAII ⁽⁵⁾	2,1 %	4,0 %	(4,9) %	4,0 %

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020 et pour les périodes correspondantes. Pour plus de détails, se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires.

⁽²⁾ Comprennent les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

⁽³⁾ Comprennent les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽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 tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 29 millions \$ et 90 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (20 millions \$ et 69 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

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

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 ont diminué de respectivement 55 millions \$ et 708 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu d'une incidence positive des taux de change de 52 millions \$ pour le trimestre et d'une incidence négative des taux de change de 24 millions \$ pour la période de neuf mois, les revenus ont diminué de respectivement 107 millions \$, ou 5 %, et 684 millions \$, ou 11 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 107 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord et en Europe, en grande partie attribuable à certains contrats en voie d'achèvement avant l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats conclus récemment. Les contrats touchés visent surtout des trains interurbains en Europe, des véhicules légers sur rail ainsi que des trains de banlieue et des trains régionaux en Amérique du Nord, de même que des métros en Amérique du Nord et en Europe, le tout en partie contrebalancé par l'accélération de la cadence de production liée à des trains de banlieue et à des trains régionaux en Europe; et
- une baisse des activités liées aux services en Amérique du Nord, en Europe et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités de signalisation dans toutes les régions; et
- un accroissement des activités liées aux services dans la région Ailleurs dans le monde.

La diminution de 684 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour la période de neuf mois, s'explique principalement par :

- la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours du deuxième trimestre;
- l'incidence négative sur les activités liées au matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe attribuable à la pandémie de COVID-19 et aux fermetures de sites en découlant au cours du premier semestre de 2020;
- la baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes dans toutes les régions, attribuable principalement à certains contrats en voie d'achèvement avant l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats conclus récemment. Les contrats touchés visent surtout des trains de banlieue et des trains régionaux dans l'ensemble des régions, des trains interurbains en Europe, des locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, des métros en Amérique du Nord et en Europe, ainsi que des véhicules légers sur rail en Amérique du Nord, le tout en partie contrebalancé par l'accélération de la cadence de production liée à des véhicules légers sur rail en Europe, à des métros en Asie-Pacifique, à des contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde et à des contrats de systèmes de navettes automatisées en Amérique du Nord;
- la baisse des activités liées aux services en Amérique du Nord, en Europe et en Asie-Pacifique; et
- la diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités liées à la signalisation en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et en Europe; et
- un accroissement des activités liées aux services dans la région Ailleurs dans le monde.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme pertes dans le RAIL ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration	1	18 \$	22 \$	6 \$	46 \$
Coûts des perturbations	2	—	—	6	—
		18 \$	22 \$	12 \$	46 \$
Incidence sur la marge RAIL		0,8 %	1,0 %	0,2 %	0,7 %

1. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de 18 millions \$ et 6 millions \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentent des indemnités de départ de 27 millions \$ et 59 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions \$ et 5 millions \$ et la reprise de charges de dépréciation de néant et 8 millions \$.

2. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de respectivement néant et 6 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour Transport pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

Marge RAI

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

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en grande partie attribuable à la révision d'estimations relatives à certains contrats et à une combinaison défavorable de contrats; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive moindre découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées; 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 du trimestre a diminué de 1,9 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour la période de neuf mois a diminué de 9,4 points de pourcentage, essentiellement en raison :

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

En partie contrebalancées par :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a diminué de 8,9 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

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

Carnet de commandes

Carnet de commandes⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020 et pour les périodes correspondantes. Pour plus de détails, se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Les nouvelles commandes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 ont diminué de respectivement 3,0 milliards \$ et 4,3 milliards \$ comparativement aux nouvelles commandes des périodes correspondantes de l'exercice précédent, essentiellement en raison d'une importante commande octroyée au troisième trimestre de l'exercice précédent et en partie en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Nous avons remporté plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours des neuf premiers mois de l'exercice portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 0,7, et nous avons maintenu un rang de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽²⁾

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Troisième trimestre					
Trenitalia pour le compte de la coentreprise Intermodalidad de Levante (ILSA)	Espagne	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (basés sur la plateforme V300ZEFIRO)	184	Matériel roulant et systèmes	378 \$ ⁽²⁾
Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC)	Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i> et solution de contrôle ferroviaire <i>CITYFLO 650</i>	201	Matériel roulant, systèmes et signalisation	275 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	226 \$
Deuxième trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Normandie	France	Exercice de deux options pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux <i>OMNEO / Régio 2N</i>	270	Matériel roulant et systèmes	457 \$
National Capital Region Transport Corporation (NCRTC)	Inde	Voitures de trains de transport collectif de banlieue et interurbains et services de maintenance de parcs de véhicules	210	Matériel roulant, systèmes et services	340 \$
Transport for Victoria (TFV) et gouvernement de l'État de Victoria	Australie	Exercice d'une option pour des rames automotrices diesels <i>VLocity</i> supplémentaires	36	Matériel roulant et systèmes	139 \$
Central Puget Sound Regional Transit Authority (Sound Transit)	É.-U.	Voitures de trains de banlieue à deux niveaux <i>BiLevel</i>	28	Matériel roulant et systèmes	108 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	108 \$
Premier trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Auvergne-Rhône-Alpes	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux de type <i>OMNEO / Régio 2N</i>	114	Matériel roulant et systèmes	193 \$
Fraport AG	Allemagne	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance pour le système de navettes automatisées <i>INNOVIA APM 100</i> et la modernisation de sa technologie de signalisation avec la solution <i>CITYFLO 650</i>	s. o.	Services et signalisation	113 \$

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

⁽²⁾ Contrats en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat est évalué à un total de 943 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

Au cours du troisième trimestre clos le 30 septembre 2020, notre coentreprise chinoise, Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd. (CBRC), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, a signé un contrat avec CRRC Changchun Railway Vehicle Co., Ltd. (CRRC Changchun), en Chine, afin de fabriquer 390 voitures de métro pour Harbin Metro, un contrat évalué à 181 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise.

Après la fin du troisième trimestre, nous avons signé une prolongation de trois ans de notre contrat de services d'entretien des trains d'Arriva CrossCountry, au Royaume-Uni, un contrat évalué à 320 millions \$. Cette commande n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 30 septembre 2020.

VENTE DU SECTEUR D'ACTIVITÉ TRANSPORT À ALSTOM SA

Le 17 février 2020, la Société a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport au moyen de la vente de la totalité du capital social de BT Holdco (l'« EVA ») sur la base d'une valeur d'entreprise de 8,4 milliards \$ (7,15 milliards €), ce qui reflète une réduction de prix de 350 millions \$ (300 millions €) sur le prix annoncé dans le protocole d'entente antérieur.

D'après la performance opérationnelle actuelle de Transport et les conditions de marché, le total du produit, déduction faite des éléments semblables à de la dette, des passifs transférés et d'ajustements de clôture estimés, devrait s'élever à 6,2 milliards \$, selon l'extrémité inférieure de la fourchette convenue aux termes de l'EVA. Après déduction des capitaux propres de la Caisse, s'établissant à 2,2 milliards \$, Bombardier s'attend à recevoir un produit net d'environ 4,0 milliards \$. Ce montant inclut 585 millions \$ (500 millions €) sous forme d'actions d'Alstom selon un prix de souscription fixe de 47,50 € par action, assorties d'une convention de blocage de trois mois après la clôture.

Si l'investissement supplémentaire en capitaux propres de 350 millions € (386 millions \$ selon un cours de change de 1,1034) fait par la Caisse au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 et si l'investissement supplémentaire en capitaux propres de 400 millions € (456 millions \$) fait par la Société dans les activités de Transport au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, voir la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, ne sont pas remboursés avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction serait augmenté du montant net non remboursé de ces investissements en capitaux propres, à condition que le total de ce montant non remboursé soit déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements du prix d'achat à la clôture et du solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020. L'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à l'exception d'un montant de 100 millions € (117 millions \$) qui serait affecté à la Société avec le solde de l'augmentation découlant du montant non remboursé de ces investissements en capitaux propres. La Société a l'intention d'affecter ce produit au remboursement de la dette et évaluera quelles seront les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

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

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

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

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

Avec l'obtention des approbations des organismes de réglementation de plusieurs pays, la clôture de la transaction devrait avoir lieu au premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des derniers examens des organismes de réglementation et de la satisfaction des conditions de clôture habituelles.⁽¹⁾

Pour plus de détails, se reporter à la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Initiatives de financement du fonds de roulement

La Société participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances (voir la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse et la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 10 – Soldes des contrats et la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse et la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2019 pour une description de ces arrangements, et à la Note 27 – Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Pandémie de COVID-19

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

Cette incertitude s'est déjà manifestée par le ralentissement de la croissance du PIB mondial, provoquant un choc sur les marchés des capitaux mondiaux qui s'est répercuté directement sur le cours de l'action de la Société. Les craintes liées à la COVID-19, ainsi que ses incidences négatives perçues ou tangibles, pourraient continuer de générer une grande volatilité ou de provoquer un recul dans le cours de nos titres, les conditions des marchés financiers et la conjoncture économique en général. En outre, une perturbation et une instabilité graves sur les

marchés des capitaux mondiaux ainsi que la détérioration soutenue des conditions de crédit et des conditions de financement pourraient accroître la probabilité de litiges, faire augmenter le coût des capitaux d'emprunt et des capitaux propres ou d'autres sources de financement ou limiter ou restreindre notre capacité d'en obtenir selon des modalités avantageuses, voire même nous empêcher d'en obtenir, mener à une consolidation ayant une incidence défavorable sur nos activités, accroître la concurrence, se traduire par une réduction des effectifs, nous amener à réduire davantage nos dépenses d'investissement ou, de quelque autre façon, perturber nos activités ou faire obstacle à la mise en œuvre de nos plans stratégiques. La manifestation soutenue d'incidences négatives pourrait également nous empêcher de respecter les clauses financières restrictives de conventions d'emprunt et de répondre à des besoins minimaux de liquidités, ou entraîner la mise sous surveillance ou l'abaissement éventuel de nos notes de crédit.

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

Ralentissement et perturbation des activités :

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

Projets et contrats :

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

Baisse de la demande et nouvelles commandes reportées :

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

Risque lié aux clients et risque de contrepartie :

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

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

Chaîne d'approvisionnement :

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

Effectifs :

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

Détournement de l'attention de la direction :

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

Risques et inefficacités liés aux TI :

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

Retard des organismes de réglementation :

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

Incidence accrue des autres risques :

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

Mesures d'atténuation :

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

Transaction en cours

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

Clauses restrictives des arrangements de financement

Les clauses restrictives de certains arrangements et instruments régissant nos emprunts pourraient nuire considérablement à notre flexibilité financière ou pourraient avoir une incidence considérable sur nos activités, nos résultats opérationnels, notre situation financière, nos liquidités et nos flux de trésorerie. Certaines de nos facilités de crédit et d'autres arrangements de financement garantis par des actifs et adossés à des créances contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et celle de nos filiales à : i) céder des actifs; ii) contracter de nouveaux emprunts; iii) contracter des obligations au titre de garanties; iv) rembourser par anticipation d'autres emprunts ou modifier d'autres arrangements de financement; v) créer des privilèges grevant des actifs; vi) vendre des actifs; vii) réaliser des investissements, contracter des emprunts, obtenir des avances et engager des dépenses en immobilisations; viii) entreprendre des fusions ou regroupements; ix) modifier la nature de nos activités; et x) participer à certaines transactions avec des sociétés affiliées. La violation de l'une ou l'autre de ces clauses restrictives ou restrictions pourrait entraîner un manquement en vertu de l'accord en question, ce qui, en retour, pourrait entraîner des défaillances croisées aux termes de nos autres arrangements de financement. Le cas échéant, nous pourrions être dans l'impossibilité d'emprunter en vertu de nos facilités de crédit ou de nos autres arrangements de financement et nous pourrions ne pas être en mesure de rembourser les montants exigibles aux termes de ces arrangements, ce qui pourrait considérablement nuire à nos activités, nos résultats opérationnels, notre situation financière, nos liquidités et nos flux de trésorerie.

Transformation en une entreprise axée sur les avions d'affaires

Le projet de la Société visant à se positionner pour une croissance à long terme et à améliorer la valeur pour les actionnaires en se transformant en une entreprise axée sur les avions d'affaires est assujéti à des risques et incertitudes. Ces risques et incertitudes comprennent la reprise graduelle après les perturbations attribuables à la pandémie de COVID-19, les conditions du marché, la mise en œuvre de diverses initiatives et d'autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels, la performance ou les réalisations diffèrent considérablement de ses projets.

Engagements et éventualités

Se reporter à la Note 27 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 septembre 2020	31 décembre 2019	Diminution
Euro	1,1702	1,1234	4 %
Dollar canadien	0,7475	0,7696	(3) %
Livre sterling	1,2865	1,3204	(3) %

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

	30 septembre 2020	30 septembre 2019	Diminution
Euro	1,1690	1,1126	5 %
Dollar canadien	0,7509	0,7578	(1) %
Livre sterling	1,2919	1,2343	5 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains étaient comme suit pour les périodes de neuf mois closes les :

	30 septembre 2020	30 septembre 2019	Diminution
Euro	1,1239	1,1244	— %
Dollar canadien	0,7391	0,7525	(2) %
Livre sterling	1,2712	1,2734	— %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2020				2019		2018	
	Troisième	Deuxième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Premier <i>retraité⁽¹⁾</i>	Quatrième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Troisième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Deuxième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Premier <i>retraité⁽¹⁾</i>	Quatrième <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus provenant des activités poursuivies	1 405 \$	1 223 \$	1 522 \$	2 412 \$	1 547 \$	2 120 \$	1 409 \$	2 142 \$
Revenus provenant des activités abandonnées	2 120 \$	1 479 \$	2 169 \$	1 793 \$	2 175 \$	2 194 \$	2 107 \$	2 161 \$
Total	3 525 \$	2 702 \$	3 691 \$	4 205 \$	3 722 \$	4 314 \$	3 516 \$	4 303 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.								
Activités poursuivies	(24) \$	149 \$	(280) \$	(1 529) \$	(168) \$	(60) \$	215 \$	36 \$
Activités abandonnées	135 \$	(447) \$	22 \$	(241) \$	29 \$	(23) \$	(20) \$	(21) \$
Total	111 \$	(298) \$	(258) \$	(1 770) \$	(139) \$	(83) \$	195 \$	15 \$
RPA (en dollars)								
Activités poursuivies – de base et dilué	(0,01) \$	0,06 \$	(0,12) \$	(0,64) \$	(0,07) \$	(0,03) \$	0,09 \$	0,03 \$
Activités abandonnées – de base et dilué	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,10) \$	0,01 \$	(0,01) \$	(0,01) \$	(0,01) \$
Total RPA de base et dilué	0,05 \$	(0,13) \$	(0,11) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$	0,02 \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽²⁾								
Activités poursuivies	(216) \$	(255) \$	(188) \$	4 \$	(155) \$	(111) \$	(164) \$	187 \$
Activités abandonnées	(86) \$	(458) \$	(45) \$	(234) \$	52 \$	10 \$	(9) \$	(53) \$
Total	(302) \$	(713) \$	(233) \$	(230) \$	(103) \$	(101) \$	(173) \$	134 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾								
Activités poursuivies	(0,09) \$	(0,11) \$	(0,08) \$	0,00 \$	(0,06) \$	(0,04) \$	(0,07) \$	0,07 \$
Activités abandonnées	(0,04) \$	(0,19) \$	(0,02) \$	(0,10) \$	0,02 \$	0,00 \$	0,00 \$	(0,02) \$
Total	(0,13) \$	(0,30) \$	(0,10) \$	(0,10) \$	(0,04) \$	(0,04) \$	(0,07) \$	0,05 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Voir la Note 21 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 3 novembre 2020

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	308 736 929
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 108 530 706 ⁽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 19 561 236 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

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

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	130 864 808
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	55 100 157
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	19 561 236

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

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020	11 février 2021
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2021	6 mai 2021
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2021	5 août 2021
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2021	28 octobre 2021

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 4 novembre 2020

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

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

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

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 3 arbres matures, 187 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 743 kilomètres parcourus) et 1000 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020

(Non audités)

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

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

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Engagements et éventualités

27

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

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

⁽³⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 28 – Reclassement.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.

	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 30 juin 2020	347 \$	2 643 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	412 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	111	—	—	—	—	—	111	81	192
AERG	—	—	—	—	(117)	—	(1)	26	(118)	(210)	86	(124)
	—	—	—	111	(117)	—	(1)	26	(118)	(99)	167	68
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	28	—	—	—	(28)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	17	—	—	—	17	—	17
Au 30 septembre 2020	347 \$	2 671 \$	73 \$	(8 576) \$	(3 284) \$	401 \$	18 \$	(43) \$	(513) \$	(8 906) \$	2 458 \$	(6 448) \$
Au 30 juin 2019	347 \$	2 598 \$	343 \$	(6 196) \$	(2 964) \$	232 \$	9 \$	(9) \$	(340) \$	(5 980) \$	1 628 \$	(4 352) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(139)	—	—	—	—	—	(139)	48	(91)
AERG	—	—	—	—	(284)	—	1	(39)	96	(226)	(62)	(288)
	—	—	—	(139)	(284)	—	1	(39)	96	(365)	(14)	(379)
Options exercées	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	33	—	—	—	(33)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 30 septembre 2019	347 \$	2 632 \$	343 \$	(6 335) \$	(3 248) \$	203 \$	10 \$	(48) \$	(244) \$	(6 340) \$	1 660 \$	(4 680) \$

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les

(en millions de dollars américains)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 ont totalisé 34 millions \$ et 107 millions \$ (39 millions \$ et 127 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019).

⁽⁴⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société » ou « nos » ou « nous ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs d'activité distincts : Aviation et Transport. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails. À cet égard, l'information comparative pour les périodes précédentes présentée à l'état du résultat consolidé a été retraitée.

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 a été autorisée par le conseil d'administration le 4 novembre 2020.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Euro	1,1702	1,1234	1,1450
Dollar canadien	0,7475	0,7696	0,7337
Livre sterling	1,2865	1,3204	1,2800

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

2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

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

Le 5 juin 2020, Bombardier Aviation a annoncé des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19. Les prévisions de livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 30 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier ajuste ses activités et ses effectifs pour s'assurer de sortir de la crise actuelle sur des bases solides. Par conséquent, Bombardier Aviation a pris la décision difficile de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés. La majorité de ces réductions ont une incidence sur les activités de fabrication au Canada et ont été mises en place progressivement tout au long de 2020. Les activités de service à la clientèle de Bombardier à l'échelle mondiale se sont poursuivies en grande partie sans interruption au cours de la pandémie. Bombardier a comptabilisé une charge spéciale de 52 millions \$ pour la période de neuf mois de 2020, dont une tranche de 10 millions \$ au troisième trimestre de 2020 pour cet ajustement d'effectifs.

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

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

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

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

- La Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, notamment la réduction de l'effectif et des dépenses non essentielles ainsi que le report de dépenses en immobilisations discrétionnaires.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des garanties et des facilités de lettres de crédit, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, le RAIL a été touché de façon défavorable par les coûts des perturbations liés à la pandémie de COVID-19, dans lesquels la Société a comptabilisé des subventions salariales dont l'incidence sur le RAIL s'élevait à 156 millions \$, dont une tranche de 66 millions \$ relative à Transport.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 386 millions \$ (350 millions €) dans Transport au premier trimestre. De plus, Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul pour la période de quatre trimestres consécutifs de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1^{er} juin 2020.
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, laquelle est prévue être inférieure d'environ 30 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent du fait de la pandémie, ce qui reflète les interruptions extraordinaires du secteur et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Au troisième trimestre, la Société a obtenu un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$ de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
- Des progrès ont été réalisés à l'égard de la clôture de la vente de Transport à Alstom.
 - Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction.
 - Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse, ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport à Alstom. La signature de l'entente de vente et d'achat fait suite à la réalisation des consultations obligatoires des comités d'entreprise. La clôture de la transaction devrait désormais avoir lieu au premier trimestre de 2021, sous réserve de l'achèvement des derniers examens des organismes de réglementation et du respect des conditions de clôture habituelles.
 - Le 29 octobre 2020, Alstom a obtenu l'approbation des actionnaires d'Alstom lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires.

- Le 30 octobre 2020, la Société a clôturé la vente annoncée précédemment de ses activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.
- La Société continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (au 30 septembre 2020, les comptes fournisseurs dont les modalités de paiement avaient été prorogées totalisaient 861 millions \$, dont 220 millions \$ étaient liés à Aviation et 641 millions \$, à Transport). Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties aux termes des arrangements, et l'ampleur du recours à ces initiatives peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation, tandis que Transport continue d'avoir accès à des modalités prorogées (voir la Note 21 – Activités abandonnées et la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse).

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de la Société à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, la Société est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,9 milliard \$ à la fin du trimestre, à la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,4 milliard \$ (montant inutilisé de 589 millions \$ au 30 septembre 2020), au nouvel emprunt à terme garanti de premier rang d'au plus 1,0 milliard \$ (montant inutilisé de 250 millions \$ au 30 septembre 2020), ainsi qu'à la contrepartie au comptant de 275 millions \$ provenant de la vente des activités liées aux aérostructures, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités. De plus, la vente annoncée précédemment de Transport dont la clôture est prévue au premier trimestre de 2021 devrait générer un produit net important qui sera affecté au remboursement de la dette et au renforcement de la situation de liquidités.

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

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

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

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

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement

passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

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

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

Contrats à long terme – Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, pour la période close le 30 septembre 2020, la Société a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, la Société a mis à jour des estimations de projet qui ont entraîné une charge de respectivement 108 millions \$ et 566 millions \$ liée en grande partie à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à de nombreux projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne au cours du deuxième trimestre de 2020. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020.

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

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avion *Global 7500*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 pour le programme d'avion *Global 7500*.

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

Au 30 septembre 2020, le taux d’actualisation pour les régimes canadiens était de 2,8 % par rapport à 2,9 % au 30 juin 2020, 4,2 % au 31 mars 2020 et 3,2 % au 31 décembre 2019.

Analyse de sensibilité

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

Une hausse de 100 points de base du taux d’actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une diminution du passif lié aux avantages de retraite de la Société, à l’exception de Transport, de 702 millions \$ au 30 septembre 2020.

Une baisse de 100 points de base du taux d’actualisation utilisé pour les régimes canadiens aurait entraîné une augmentation du passif lié aux avantages de retraite de la Société, à l’exception de Transport, de 908 millions \$ au 30 septembre 2020.

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, la Société a revu cette évaluation en fonction des prévisions révisées. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu’aucune dépréciation importante d’actifs d’impôt différé n’était nécessaire.

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux CRJ550, CRJ700, CRJ900 et CRJ1000 jusqu'à la cession des activités le 1^{er} juin 2020 et le biturbopropulseur Q400 le 31 mai 2019, et conçoit, développe et fabrique des composantes importantes de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes. Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

Transport

Transport offre une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails. Transport demeure un secteur isolable jusqu'à la clôture de la transaction de vente, la direction de la Société, y compris son principal décideur, poursuivant l'examen et la surveillance de ses résultats d'exploitation.

Siège social et Autres

Siège social et Autres comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés entre les secteurs, la participation dans un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220 jusqu'à la cession de la participation en février 2020 et d'autres ajustements. Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2020						
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 120 \$	1 405 \$	— \$	3 525 \$	(2 120) \$	1 405 \$
Revenus intersectoriels	—	—	—	—	—	—
Total des revenus	2 120	1 405	—	3 525	(2 120)	1 405
RAII avant éléments spéciaux	62	19	(30)	51	(62)	(11)
Éléments spéciaux ⁽²⁾	18	10	8	36	(18)	18
RAII	44 \$	9 \$	(38) \$	15	(44)	(29)
Charges de financement ⁽³⁾				246	(16)	234
Revenus de financement ⁽³⁾				(245)	242	(7)
RAI				14	(270)	(256)
Impôts sur le résultat				(178)	(54)	(232)
Résultat lié aux activités poursuivies						(24) \$
Résultat lié aux activités abandonnées					(216) \$	216 \$
Résultat net				192 \$		192 \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	22 \$	76 \$	— \$	98 \$	(22) \$	76 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29) \$	— \$	— \$	(29) \$	29 \$	— \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	26 \$	36 \$	— \$	62 \$	(26) \$	36 \$
Amortissement	30 \$	95 \$	— \$	125 \$	(30) \$	95 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	— \$	2 \$	4 \$	6 \$	— \$	6 \$

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

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

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

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

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

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

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2020

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2019

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Inclus dans les autres actifs.

(2) Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

(3) Inclus dans les autres passifs.

(4) Voir la Note 21 – Activités abandonnées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

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

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

5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit :

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

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

⁽²⁾ Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications d'estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, excluant les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽³⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

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

- Retraité, voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails.
- Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.
- La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 4 millions \$ et de 123 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos les 30 septembre 2020. Voir la Note 19 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
- Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020, représentent des indemnités de départ de 10 millions \$ et 52 millions \$ principalement après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 6 millions \$ et 25 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de néant et 4 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 19 millions \$.
Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentaient des indemnités de départ de néant et de 26 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et de 2 millions \$. Après l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ, à la suite de l'épuisement du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 10 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
- Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI.

6. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 3 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
7. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (3 millions \$ et 15 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
8. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
9. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions \$ (193 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
10. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021.
11. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une reprise de la provision sur contrats de 3 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, une provision additionnelle sur contrats de 4 millions \$.
12. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 249 millions \$ en lien avec le gain prévu sur la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence sans effet sur la trésorerie.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

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

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

⁽²⁾ Comprend les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽³⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

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

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

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAI et des UAD et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 404 069 547 et 435 334 625 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (respectivement 517 503 098 et 522 485 664 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net		Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
30 septembre 2020							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 160 \$	— \$	1 160 \$	1 160 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	447	—	447	447
Autres actifs financiers	574	—	251	192	25	1 042	1 042
	574 \$	— \$	251 \$	1 799 \$	25 \$	2 649 \$	2 649 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	10 \$	— \$	s. o.	1 699 \$	— \$	1 709 \$	1 709 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	10 040	—	10 040	7 853
Autres passifs financiers	32	573	s. o.	778	25	1 408	1 364
	42 \$	573 \$	s. o.	12 517 \$	25 \$	13 157 \$	10 926 \$
31 décembre 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 578 \$	— \$	2 578 \$	2 578 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 844	—	1 844	1 844
Autres actifs financiers	723	—	250	101	110	1 184	1 184
	723 \$	— \$	250 \$	4 523 \$	110 \$	5 606 \$	5 606 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 682 \$	— \$	4 682 \$	4 682 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	9 660
Autres passifs financiers	378	468	s. o.	1 219	157	2 222	2 239
	378 \$	468 \$	s. o.	15 234 \$	157 \$	16 237 \$	16 581 \$
1^{er} janvier 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	597 \$	438 \$	s. o.	15 105 \$	288 \$	16 428 \$	16 405 \$

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

s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

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

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

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

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

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

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

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

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

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

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

⁽²⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé une partie de ces autres actifs financiers et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 15 – Autres passifs financiers et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces actifs ont été présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

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

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

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

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

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

⁽¹⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle. Voir la Note 14 – Provisions et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

14. PROVISIONS

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

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

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société garde ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 13 – Autres actifs et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	60	—	72 ⁽²⁾	31 ⁽³⁾	30	193
Utilisation	(80)	(304) ⁽⁴⁾	(83)	(185)	(45)	(697)
Reprises	(35)	(27)	(7) ⁽²⁾	(18) ⁽⁵⁾	(15)	(102)
Charge de désactualisation	1	5	—	1	1	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	9	—	12
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	—	(1)	(1)	(1)	(5)
Solde au 30 juin 2019	460 \$	132 \$	207 \$	983 \$	127 \$	1 909 \$
Additions	51	—	32 ⁽²⁾	3	3	89
Utilisation	(43)	(35) ⁽⁴⁾	(60)	(86)	(3)	(227)
Reprises	(18)	(2)	(5) ⁽²⁾	(8) ⁽³⁾⁽⁵⁾	(6)	(39)
Charge de désactualisation	—	—	—	4	1	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	1	—	12	—	13
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	(7)	(96)	—	(5)	—	(108)
Incidence des fluctuations de taux de change	(11)	—	(4)	(5)	—	(20)
Solde au 30 septembre 2019	432 \$	— \$	170 \$	898 \$	122 \$	1 622 \$
Dont la tranche courante	350 \$	— \$	124 \$	414 \$	86 \$	974 \$
Dont la tranche non courante	82	—	46	484	36	648
	432 \$	— \$	170 \$	898 \$	122 \$	1 622 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

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

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

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

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

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

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

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

⁽³⁾ La Société a conservé les actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) pour lequel la Société a transféré la participation au résultat net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société conserve une partie de ces avantages incitatifs à la location et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers et la Note 20 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces passifs ont été présentés à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

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

	30 septembre 2020
Moins de 1 an	— \$
De 1 an à 3 ans	10
Par la suite	576
	586 \$ ⁽¹⁾

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

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

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

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

17. DETTE À LONG TERME

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

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

Le montant emprunté en vertu de la facilité portera intérêt à une marge convenue supérieure au taux de référence LIBOR et sera garanti par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujéti à aucune clause restrictive financière. Un montant de 750 millions \$ était à payer au 30 septembre 2020, dont une tranche de 375 millions \$ est présentée à titre de passifs courants.

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

18. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Transport

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

Secteur d'activité Aérostructures

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

Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

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

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

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

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

19. CESSIION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

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

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

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

Le produit net cumulatif tiré de la vente s'est élevé à 545 millions \$ au 30 septembre 2020. Des gains de respectivement 4 millions \$ et 123 millions \$ ont été comptabilisés dans les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

20. CESSION D'ACTIVITÉS

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

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

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

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, comprenant notamment certains ajustements de clôture. Le produit net s'élevait à 575 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 496 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2020 a été comptabilisé dans les Éléments spéciaux, voir la Note 6 –Éléments spéciaux (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt).

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

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

21. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Le 17 février 2020, la Société a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport au moyen de la vente de la totalité du capital social de BT Holdco (l'« EVA ») sur la base d'une valeur d'entreprise de 8,4 milliards \$ (7,15 milliards €), ce qui reflète une réduction de prix de 350 millions \$ (300 millions €) sur le prix annoncé dans le protocole d'entente antérieur.

D'après la performance opérationnelle actuelle de Transport et les conditions du marché, le total du produit, déduction faite des éléments semblables à de la dette, des passifs transférés et d'ajustements de clôture estimés, devrait s'élever à 6,2 milliards \$, selon l'extrémité inférieure de la fourchette convenue aux termes de l'EVA. Après déduction des capitaux propres de la Caisse s'établissant à 2,2 milliards \$, Bombardier s'attend à recevoir un produit net d'environ 4,0 milliards \$. Ce montant inclut 585 millions \$ (500 millions €) sous la forme d'actions d'Alstom selon un prix de souscription fixe de 47,50 € par action, assorties d'une convention de blocage de trois mois après la clôture.

Si l'investissement supplémentaire en capitaux propres de 350 millions € (386 millions \$ selon un cours de change de 1,1034) fait par la Caisse au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 et si l'investissement supplémentaire en capitaux propres de 400 millions € (456 millions \$) fait par la Société dans les activités de Transport au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2020, voir la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails, ne sont pas remboursés avant la clôture de la transaction, le produit net total de la transaction sera augmenté du montant non remboursé de ces investissements en capitaux propres, à condition que le total de ce montant non remboursé soit déduit du solde de trésorerie de Transport aux fins du calcul des ajustements du prix d'achat à la clôture et du solde minimal de trésorerie que Transport doit atteindre à la fin de 2020. L'augmentation découlant de l'investissement en capitaux propres de la Caisse serait affectée à la Caisse, à l'exception d'un montant de 100 millions € (117 millions \$) qui serait affecté à la Société avec le solde de l'augmentation découlant du montant non remboursé de ces investissements en capitaux propres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

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

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

Actifs détenus en vue de la vente

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

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

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

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

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

Le cumul des AERG était comme suit au :

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

Les flux de trésorerie nets étaient comme suit aux :

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

Renseignements supplémentaires

Contrats à long terme

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 289 millions € (338 millions \$) au 30 septembre 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

Vente de créances hors bilan

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

Fournisseurs et autres créditeurs

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

22. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

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

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

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

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

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2020, la Société a investi un montant en capital de 100 millions € (118 millions \$) indirectement dans BT Holdco en contrepartie de l'émission de nouvelles actions rachetables. Le rachat de ces nouvelles actions rachetables est au gré de BT Holdco et ces actions ont quasiment les mêmes

modalités que les actions détenues auparavant par la Société émises. La Caisse n'a pas participé à cet investissement en capital.

Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport au 30 septembre 2020 était de respectivement 65,88 % et 34,12 %.

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

23. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 septembre					
	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	84 744 074	984 496	2 282 609	120 802 488	1 101 849	—
Attribuées	—	—	—	3 789 770	—	—
Droit acquis	(15 097 795)	—	—	—	—	—
Exercées	—	—	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(17 813 227)	—	—	(4 015 381)	—	—
Solde à la fin de la période	51 833 052	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609	97 803 753	1 101 849 ⁽¹⁾	—

	Neuf mois clos les 30 septembre					
	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	95 207 904	1 101 849	—	88 243 098	1 101 849	—
Attribuées	—	—	2 282 609	41 065 407	—	—
Droit acquis	(20 142 266)	—	—	—	—	—
Exercées	—	(117 353)	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(23 232 586)	—	—	(8 731 628)	—	—
Solde à la fin de la période	51 833 052	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609	97 803 753	1 101 849 ⁽¹⁾	—

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

La charge (le recouvrement) de rémunération, à l'exclusion de Transport, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement une charge de 7 millions \$ et un recouvrement de 6 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2020 (charge de rémunération de respectivement néant et 14 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019). Le recouvrement de rémunération est attribuable à la révision des hypothèses liées au rendement futur.

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	134 115 395	135 092 946	131 006 338	111 545 290
Attribuées	—	1 842 216	3 666 842	31 012 132
Exercées	—	(381 667)	—	(1 663 165)
Annulées	(2 488 119)	(276 415)	(3 014 071)	(4 617 177)
Échues	(762 468)	(1 898 148)	(794 301)	(1 898 148)
Solde à la fin de la période	130 864 808	134 378 932	130 864 808	134 378 932

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

24. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

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

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

Fournisseurs et autres créditeurs

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pour Aviation pouvant s'échelonner de 240 à 360 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 220 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 7,48 % au 30 septembre 2020 (respectivement 308 millions \$ et 6,70 % au 31 décembre 2019 et respectivement 279 millions \$ et 6,84 % au 1^{er} janvier 2019). Le montant des créditeurs dont les délais de règlement sont prorogés peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins, et les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais de règlement d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation.

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

25. FACILITÉS DE CRÉDIT

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

Le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport était de 750 millions €. Depuis juin 2020, le niveau minimum de liquidités varie maintenant entre 500 millions € (585 millions \$) et 750 millions € (878 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

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

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

26. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

et à long terme. En ce qui concerne la vente des activités du programme d'avions CRJ, les prêts liés à des avions sont régis par un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, tandis que pour les placements effectués dans des structures de financement (RASPRO), la Société a transféré la participation au résultat net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Les passifs correspondants sont évalués selon le même modèle.

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

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

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

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

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

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

Option de conversion – La Société utilise un modèle d'évaluation interne pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la valeur actualisée de la différence entre la quote-part de la Caisse du produit tiré de la vente de Transport à Alstom et la valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle de la Caisse dans Transport. Voir la Note 21 – Activités abandonnées pour plus de détails sur la vente du secteur Transport.

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

La valeur de l'option de conversion est déterminée par la valeur de la participation en instruments de capitaux propres de la Caisse dans Transport. Voir la Note 21 – Activités abandonnées.

27. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

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

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

⁽²⁾ En lien avec Transport.

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

Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 219 millions \$ au 30 septembre 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Litiges

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

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

Suède

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

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

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

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

Enquête au Brésil

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

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

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

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions de réaux brésiliens (environ 4 millions \$ au 30 septembre 2020), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

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

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

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

Transnet

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

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

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

Espagne

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites.

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

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

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

Indonésie

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

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

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

Recours collectif

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

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

28. RECLASSEMENT

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

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