

# BOMBARDIER

## PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2021

### GLOSSAIRE

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

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

<b>RAPPORT DE GESTION</b>	<b>2</b>
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
<b>SOMMAIRE</b>	<b>5</b>
FAITS SAILLANTS	5
PRÉVISIONS POUR 2021 ET OBJECTIFS POUR 2025	7
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	9
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	11
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	16
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	17
STRUCTURE DU CAPITAL	20
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	21
<b>VENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT À ALSTOM SA</b>	<b>24</b>
<b>AUTRES</b>	<b>25</b>
ARRANGEMENTS HORS BILAN	25
RISQUES ET INCERTITUDES	25
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	26
SOLLICITATION DE CONSENTEMENTS	26
TAUX DE CHANGE	27
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	28
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	29
<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>30</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>36</b>

# 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 de Bombardier Inc. (la « Société » ou « nos » ou « nous »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquiesce de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit et des risques. Le comité d'audit et des risques est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au conseil d'administration 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 dans un secteur isolable : Bombardier, reflétant notre structure organisationnelle.

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

## **Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR**

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

## **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 performance 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 valeur pour le client; 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 commandes en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard 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, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de réduction des coûts et de restructuration; et les coûts prévus, les avantages attendus et leur calendrier; la transition prévue vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les attentes, les objectifs et les stratégies en matière de remboursement de la dette, de refinancement à l'échéance et de réduction des coûts d'intérêts, 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, et les attentes à l'égard de la reprise graduelle du marché et de l'économie après la pandémie de COVID-19. En ce qui a trait à la vente des activités de Transport à Alstom, le présent rapport de gestion contient également des énoncés prospectifs ayant trait aux avantages de la transaction, à l'utilisation du produit tiré de la transaction et à son incidence 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 », « attendre », « anticiper », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes, perspectives et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de nos activités et de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer nos activités. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion comportent les hypothèses significatives suivantes : l'affectation du produit de la vente des activités de Transport à Alstom selon des modalités permettant à la Société, en le combinant à d'autres sources de financement et aux flux de trésorerie disponibles générés, de rembourser la dette ou autrement de gérer ses différentes échéances au cours des trois prochains exercices; la croissance du marché de l'aviation d'affaires et l'augmentation de la part de la Société dans ce marché; la détermination appropriée des économies de coût récurrentes et l'exécution de notre plan de réduction des coûts; l'optimisation de notre portefeuille immobilier, notamment par la vente ou une autre transaction visant des actifs immobiliers à des conditions favorables, et l'accès à une ou à plusieurs des facilités de fonds de roulement selon les modalités du marché. 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 à la rubrique Énoncés prospectifs – Hypothèses du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la situation entourant la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des autorités de réglementation, des entreprises, des fournisseurs, des clients, des contreparties et des fournisseurs de services tiers, l'incertitude inhérente aux hypothèses de la Société est plus importante que celle des exercices précédents.

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 à la situation financière des clients d'avions d'affaires; 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; au carnet de commandes; à la transformation en entreprise axée sur les avions d'affaires; à la certification de produits et services; à l'exécution des commandes; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur

les dépenses en immobilisations exercées par le caractère saisonnier et cyclique; à la mise en œuvre de notre stratégie, de nos améliorations visant la productivité, de nos gains d'efficacité opérationnelle et de nos initiatives de restructuration et de réduction des coûts; aux partenaires commerciaux; 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; à la dépendance à l'égard des stratégies de gestion de la dette et de réduction des coûts d'intérêts, et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), aux risques de marché (telles les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; 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. Les facteurs mentionnés précédemment peuvent être exacerbés par l'éclosion continue 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 éclosion 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'éclosion de la COVID-19 et des répercussions connexes sur la demande de nos produits et services; l'incertitude à l'égard de la reprise du marché et de l'économie après la pandémie de COVID-19; 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, des commandes et des livraisons; les risques liés à la technologie, à la protection des renseignements personnels, à la cybersécurité et à la réputation et d'autres événements défavorables imprévus.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions 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.

---

# SOMMAIRE

## FAITS SAILLANTS

Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom. Les résultats des activités de Transport ont été classés comme activités abandonnées pour les trimestres clos les 31 mars 2021 et 2020. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2021	2020 <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	Écart
Revenus <sup>(2)</sup>	1 341 \$	1 522 \$	(12) %
RAIIA ajusté <sup>(2)(3)</sup>	123 \$	86 \$	43 %
Marge RIIIA ajustée <sup>(2)(3)</sup>	9,2 %	5,7 %	350 pdb
RAII ajusté <sup>(2)(3)</sup>	29 \$	9 \$	222 %
Marge RII ajustée <sup>(2)(3)</sup>	2,2 %	0,6 %	160 pdb
RAII <sup>(2)</sup>	19 \$	105 \$	(82) %
Marge RII <sup>(2)</sup>	1,4 %	6,9 %	(550) pdb
Résultat net des activités poursuivies	(251) \$	(281) \$	11 %
Résultat net des activités abandonnées	5 321 \$	81 \$	6 469 %
Résultat net	5 070 \$	(200) \$	ins
RPA dilué des activités poursuivies (en dollars)	(0,10) \$	(0,12) \$	0,02 \$
RPA dilué des activités abandonnées (en dollars)	2,13 \$	0,01 \$	2,12 \$
	2,03 \$	(0,11) \$	2,14 \$
Résultat net ajusté <sup>(2)(3)</sup>	(173) \$	(182) \$	(5) %
RPA ajusté (en dollars) <sup>(2)(3)</sup>	(0,07) \$	(0,08) \$	0,01 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Activités poursuivies	(372) \$	(686) \$	(46) %
Activités abandonnées	(621) \$	(857) \$	(28) %
	(993) \$	(1 543) \$	(36) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles			
Activités poursuivies	33 \$	76 \$	(57) %
Activités abandonnées	— \$	23 \$	(100) %
	33 \$	99 \$	(67) %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>(3)</sup>			
Activités poursuivies	(405) \$	(762) \$	(47) %
Activités abandonnées	(621) \$	(880) \$	(29) %
	(1 026) \$	(1 642) \$	(38) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>	<b>Écart</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport	3 153 \$	1 779 \$	77 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	— \$	671 \$	(100) %
	3 153 \$	2 450 \$	29 %
Sources de financement disponibles à court terme <sup>(4)</sup>	3 153 \$	3 203 \$	(2) %
Carnet de commandes d'Aviation (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires <sup>(5)</sup>	10,4 \$	10,7 \$	(3) %

<sup>(1)</sup> Retraité pour la vente de Transport, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Comprend les activités poursuivies uniquement.

<sup>(3)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et aux rubriques Analyse des résultats consolidés et Liquidités et sources de financement également dans la section Sommaire pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>(4)</sup> Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie au 31 mars 2021; 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 celui en vertu de notre emprunt à terme garanti de premier rang au 31 décembre 2020.

<sup>(5)</sup> Comprend le carnet de commandes pour la fabrication et les services.

## Principaux faits saillants et événements

### Progrès réalisés au chapitre de la refonte du bilan de Bombardier

Après la conclusion de la vente des activités de Transport, Bombardier a affecté des liquidités disponibles d'environ 2,4 milliards \$ au remboursement de sa dette, y compris le produit tiré de la vente des activités de Transport. Par conséquent, Bombardier prévoit réduire ses coûts d'intérêt au comptant annuels d'environ 200 millions \$ par rapport aux frais de service de la dette de 2020. Après la publication des résultats du premier trimestre et la mise en œuvre de ces mesures, les liquidités pro forma<sup>(1)</sup> de la Société demeurent solides à 2,6 milliards \$ incluant 0,6 milliard \$ à titre de produit de la vente des actions d'Alstom.

Le produit a été affecté comme suit :

- Le 19 février 2021, Bombardier a affecté 0,8 milliard \$ au remboursement de la totalité de son emprunt à terme garanti de premier rang contracté avec HPS Investment Partners, LLC.
- Le 19 avril 2021, Bombardier a annoncé l'expiration de son offre publique de rachat visant le rachat au comptant de certains de ses billets en circulation. Le rachat aux termes de l'offre publique de rachat au comptant a donné lieu à une contrepartie totale de 1,6 milliard \$.

### Résultats financiers pour le premier trimestre

- Les revenus tirés des biréacteurs d'affaires ont totalisé 1,3 milliard \$ pour le trimestre, en hausse de 18 % par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette hausse est principalement attribuable à une combinaison favorable de livraisons d'avions à grande cabine soutenue en partie par la stabilisation de la cadence de production des avions *Global 7500*.
- Le RAlIA ajusté<sup>(2)</sup> des activités poursuivies pour le trimestre a été de 123 millions \$, en hausse de 43 % par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent, reflétant une combinaison d'avions plus favorable, une accélération des avantages tirés de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500* et des améliorations à la structure de coût. Le RAlI des activités poursuivies déclaré pour le trimestre a été de 19 millions \$.
- L'utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(2)</sup> des activités poursuivies pour le trimestre a totalisé 405 millions \$, y compris des éléments de trésorerie non récurrents<sup>(3)</sup> d'environ 100 millions \$, ce qui représente une amélioration de 357 millions \$ par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies déclarés pour le trimestre ont été d'une utilisation de 372 millions \$ et les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles – activités poursuivies pour le trimestre étaient de 33 millions \$.
- Au cours du trimestre, 26 avions d'affaires ont été livrés, ce qui correspond au nombre de livraisons de 2020; la Société devrait livrer comme prévu de 110 avions à 120 avions en 2021 dans un marché montrant des signes précurseurs de reprise.<sup>(4)</sup> L'augmentation des activités de vente au cours du premier trimestre a généré un ratio de nouvelles commandes sur livraisons unitaires supérieur à 1,0<sup>(5)</sup>, lequel devrait être maintenu au deuxième trimestre<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les éléments de trésorerie de 3,2 milliards \$ au 31 mars 2021, plus les actions d'Alstom d'environ 0,6 milliard \$, plus l'encaisse affectée à court terme de 0,4 milliard \$ comme nantissement des garanties bancaires, moins le montant de 1,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets en circulation en avril 2021.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Les éléments de trésorerie non récurrents comprennent l'incidence de la réduction progressive du programme d'affacturage inversé, des paiements en vertu des obligations au titre des garanties de valeur résiduelle et des charges de restructuration.

<sup>(4)</sup> Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

<sup>(5)</sup> Ratio de nouvelles commandes reçues, en unités, sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

# PRÉVISIONS POUR 2021 ET OBJECTIFS POUR 2025

## Prévisions pour 2021<sup>(1)</sup>

Nos prévisions pour 2021 demeurent inchangées depuis notre rapport financier de l'exercice 2020.

Activités poursuivies uniquement	Prévisions pour 2021
Revenus	> 5,6 milliards \$
RAIIA ajusté <sup>(2)</sup>	> 500 millions \$
RAII ajusté <sup>(2)</sup>	> 100 millions \$
Utilisation de flux de trésorerie disponibles <sup>(2)</sup>	Utilisation en deçà de 500 millions \$, y compris des sorties de fonds non récurrentes d'environ 200 millions \$
Livraisons d'avions (en unités)	110 à 120

Les revenus tirés des activités liées aux avions d'affaires en 2021 devraient être supérieurs à ceux de 2020, selon un scénario de redressement graduel de l'économie. Les possibilités de croissance devraient provenir de l'augmentation de notre part de marché dans la catégorie des avions de grande taille et de la hausse des revenus tirés des services attribuable à l'augmentation du nombre d'heures de vol et à l'expansion du réseau mondial de services grâce aux importants projets en cours à Singapour, à Londres, à Melbourne et à Miami.

Le RAIIA ajusté<sup>(2)</sup> des activités poursuivies, y compris les coûts du siège social, devrait être supérieur à 500 millions \$ en 2021. Cette amélioration devrait essentiellement découler des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500*, de la croissance potentielle des services d'après-vente et de l'incidence partielle des mesures annoncées en février 2021 visant à améliorer la rentabilité de la Société et sa génération de flux de trésorerie. Comme l'amortissement devrait être stable par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent et se situer à environ 400 millions \$, le RAII ajusté<sup>(2)</sup> devrait être supérieur à 100 millions \$.

L'utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(2)</sup> des activités poursuivies en 2021 devrait être en deçà de 500 millions \$, y compris les coûts et les investissements ponctuels estimés à environ 200 millions \$. Les flux de trésorerie disponibles<sup>(2)</sup> des activités poursuivies en 2021 devraient provenir :

- du RAIIA ajusté<sup>(2)</sup> de plus de 500 millions \$;
- des variations négatives du fonds de roulement net à mesure que les avances des clients sont utilisées, contrebalancées en partie par l'augmentation des nouvelles commandes;
- des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles qui devraient être comparables à celles de l'exercice précédent;
- de la diminution des intérêts au comptant, reflétant l'affectation du produit de la vente de Transport au remboursement de la dette; et
- d'éléments non récurrents totalisant environ 200 millions \$, incluant des sorties de fonds des activités traditionnelles liées aux obligations au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle et à l'affactage inversé, et des charges de restructuration d'environ 50 millions \$.

<sup>(1)</sup> Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

<sup>(2)</sup> 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.

## Objectifs pour 2025<sup>(1)</sup>

La Société a tenu sa Journée des investisseurs le 4 mars 2021, au cours de laquelle elle a présenté les objectifs<sup>(1)</sup> pour 2025 ci-dessous.

	Objectifs pour 2025
Revenus	~7,5 milliards \$
RAIIA ajusté <sup>(2)</sup>	~1,5 milliard \$
Flux de trésorerie disponibles <sup>(2)</sup>	> 500 millions \$, objectif de flux de trésorerie disponibles positifs <sup>(2)</sup> atteint en 2022
Endettement net <sup>(3)</sup>	~3 fois; économies en coûts d'intérêt de > 250 millions \$ d'ici 2025, réalisées principalement en 2021

### Désendettement du bilan

Lors des présentations de la Journée des investisseurs, la Société a fourni de plus amples détails concernant sa stratégie de gestion de la dette. L'objectif de Bombardier est d'affecter le produit de la vente des activités de Transport en priorité au remboursement de tranches de la dette dont l'échéance est rapprochée, et plus particulièrement à celui des tranches échéant en 2021 et 2022. La Société étudie également diverses options visant à rembourser la dette assortie d'autres échéances en temps opportun. La priorité et l'objectif sont de rembourser la dette venant à échéance au cours des trois prochaines années, lui dégagant la voie pour exécuter sa stratégie. Se reporter à la rubrique Structure du capital du présent rapport de gestion pour plus de détails.

### Croissance des services après-vente

Conformément à sa stratégie de croissance des services après-vente, et pour tirer parti de ses investissements antérieurs, Bombardier se concentrera plutôt sur l'expansion de son réseau mondial et de ses capacités de service pour conquérir une grande part d'un marché en croissance et diversifier davantage le total de ses revenus grâce aux revenus tirés de services après-vente plus stables et plus rentables. Plus précisément, l'objectif est de diversifier la composition de nos revenus en augmentant la proportion de nos revenus tirés des services après-vente pour la faire passer d'environ 18 % en 2020 à environ 27 % en 2025.

### Courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500*

Le 29 mars 2021, nous avons annoncé la livraison d'un 50<sup>e</sup> avion *Global 7500*. Cette livraison est un jalon réalisée à un moment où la production de l'avion phare de l'industrie continue de progresser vers sa maturité et où les performances en service de cet avion continuent de démontrer de très hauts niveaux de fiabilité. Comme nous l'avons expliqué lors de notre Journée des investisseurs, l'année 2021 constitue une étape capitale pour ce programme qui est en voie de contribuer le plus au RAIIA au cours des cinq prochains exercices, après avoir eu une incidence négative sur le résultat. De plus, l'objectif est de réduire de 20 % le coût unitaire de production de l'avion entre la 50<sup>e</sup> et la 100<sup>e</sup> livraison.

### Initiatives d'amélioration de la productivité et de la rentabilité

Enfin, lors de la Journée des investisseurs, nous avons fait le point sur nos initiatives d'amélioration de la productivité et de la rentabilité annoncées précédemment. L'objectif général de ces initiatives est de faire en sorte que l'entreprise soit plus efficace et plus agile, et qu'elle soit en mesure de générer des résultats financiers plus solides dans les conditions de marché actuelles, tout en réduisant le coût de base en vue de la croissance qui prévaudra quand le marché se rétablira. De plus, l'objectif est de réaliser des économies récurrentes de 400 millions \$ d'ici 2023 en augmentant la productivité des effectifs, en réduisant les coûts de siège social et les coûts indirects et en optimisant notre empreinte manufacturière.

<sup>(1)</sup> Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

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

<sup>(3)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR, définies comme la dette à long terme moins la trésorerie et les éléments de trésorerie, divisée par le RAIIA ajusté.



## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du premier trimestre de 2021, nous avons observé une hausse estimative de 2 % du nombre de livraisons à l'échelle de l'industrie par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui indique que la demande commence à se stabiliser à la suite de l'incidence de la pandémie de COVID-19, qui a commencé à la fin du mois de mars 2020.<sup>(1)</sup> Certains indicateurs de l'industrie ont commencé à donner des signes avant-coureurs de reprise dans l'industrie de l'aviation d'affaires. Le niveau de confiance de l'industrie a augmenté, atteignant 64 points en mars 2021, comparativement à 58 points en décembre 2020, ce qui demeure supérieur au seuil de 50 points, indiquant un renforcement des conditions du marché.<sup>(2)</sup> Les stocks d'avions d'occasion se sont maintenus à un niveau sain au premier trimestre. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service était estimé à 7,2 % au 31 mars 2021.<sup>(3)</sup> L'écart marginal de 1,0 point de pourcentage, comparativement à 8,2 % pour le quatrième trimestre de 2020, est en grande partie attribuable à une diminution du nombre d'avions d'occasion disponibles dans toutes les catégories. L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 13,4 % par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente. Cette diminution est essentiellement attribuable aux restrictions de vol en cours. Par ailleurs, en Europe, la baisse a été plus marquée, soit de 26 % par rapport à celle du premier trimestre de l'année précédente en raison de l'adoption généralisée de mesures de confinement dans cette région du monde en mars 2020.<sup>(4)</sup>

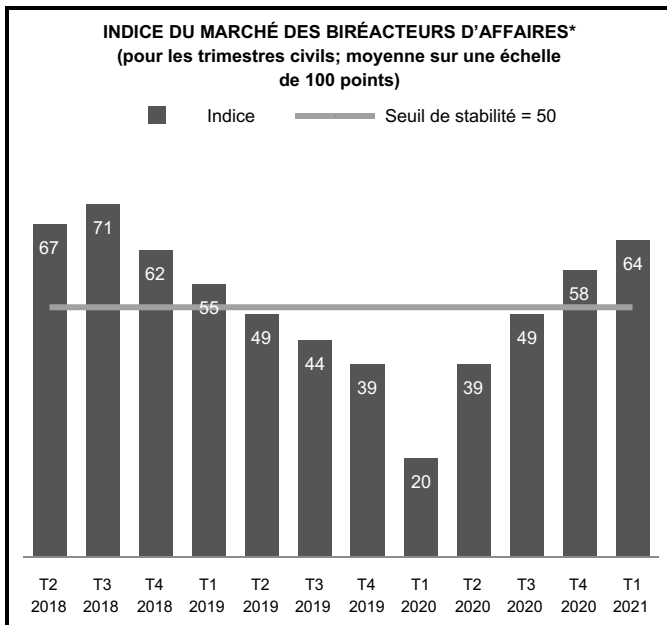
Malgré le choc mondial à court terme provoqué par la pandémie de COVID-19, l'industrie de l'aviation d'affaires devrait croître à long terme en raison de la création soutenue de richesse et de la mise en marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Avec sa flotte de plus de 4900 avions et son portefeuille de produits à l'avant-garde de l'industrie, Bombardier est bien placée comme entreprise axée exclusivement sur les avions d'affaires.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 31 mars 2021.

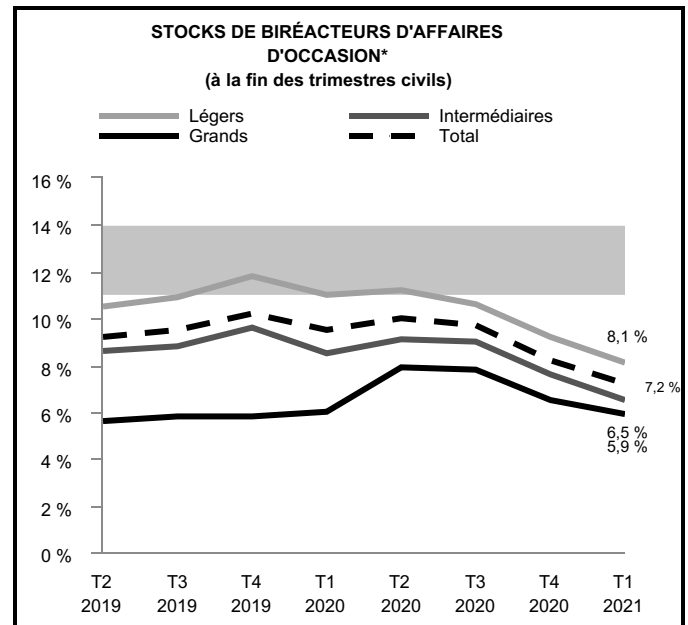
<sup>(3)</sup> Selon JETNET et Ascend online.

<sup>(4)</sup> Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.



Source : Barclays

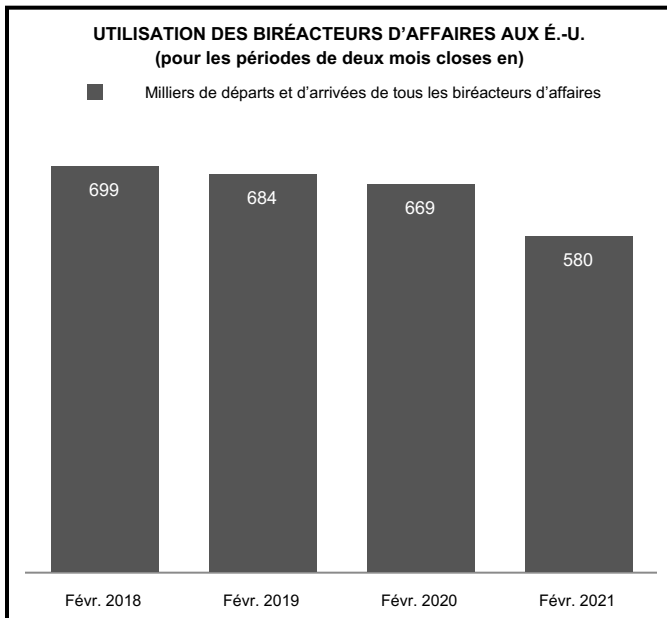
\* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



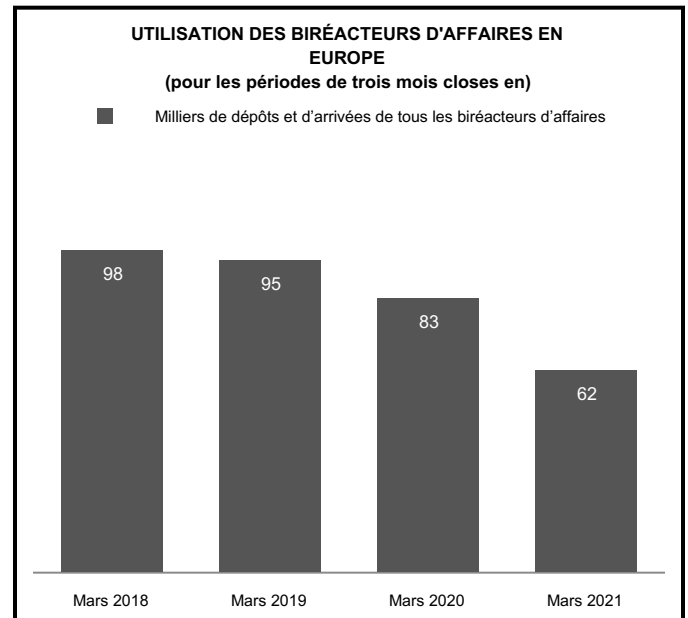
Sources : JETNET et Ascend (par Cirium)

\* 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. Les données de toutes les années ont été retraitées, car les vols du R.-U. ne sont pas pris en compte dans l'utilisation des biréacteurs d'affaires en raison du Brexit.

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <i>retraité<sup>(1)</sup></i>
Revenus		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres <sup>(2)</sup>	1 050 \$	849 \$
Services <sup>(3)</sup>	269	273
Aérostructures et Services d'ingénierie <sup>(4)</sup>	—	180
Avions commerciaux <sup>(5)</sup>	—	221
Autres <sup>(6)</sup>	22	(1)
Total des revenus	1 341	1 522
Coût des ventes	1 157	1 357
<b>Marge brute</b>	<b>184</b>	<b>165</b>
Charges de vente et d'administration	81	113
R et D	74	50
Autres revenus	—	(7)
<b>RAII ajusté<sup>(7)</sup></b>	<b>29</b>	<b>9</b>
Éléments spéciaux	10	(96)
<b>RAII</b>	<b>19</b>	<b>105</b>
Charges de financement	290	402
Revenus de financement	(24)	(12)
<b>RAI</b>	<b>(247)</b>	<b>(285)</b>
Impôts sur le résultat	4	(4)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(251) \$</b>	<b>(281) \$</b>
Résultat net des activités abandonnées	5 321 \$	81 \$
<b>Résultat net</b>	<b>5 070 \$</b>	<b>(200) \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	5 041 \$	(258) \$
Participations ne donnant pas le contrôle <sup>(8)</sup>	29 \$	58 \$
<b>RPA (en dollars)</b>		
De base	2,08 \$	(0,11) \$
Dilué	2,03 \$	(0,11) \$
<b>RPA des activités poursuivies (en dollars)</b>		
De base et dilué	<b>(0,10) \$</b>	<b>(0,12) \$</b>
<b>En pourcentage des revenus totaux</b>		
Marge brute	13,7 %	10,8 %
Marge RAIIA ajustée <sup>(7)</sup>	9,2 %	5,7 %
Marge RAI ajustée <sup>(7)</sup>	2,2 %	0,6 %
Marge RAI	1,4 %	6,9 %

<sup>(1)</sup> Retraité pour la vente de Transport. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

<sup>(2)</sup> Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

<sup>(3)</sup> Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

<sup>(4)</sup> Comprend les revenus tirés des activités liées aux aérostructures avant leur cession le 30 octobre 2020.

<sup>(5)</sup> Comprend les revenus tirés des activités liées aux avions commerciaux avant la cession des activités liées aux avions CRJ le 1<sup>er</sup> juin 2020.

<sup>(6)</sup> Comprend les revenus tirés de la vente de composants liés aux programmes d'avions commerciaux.

<sup>(7)</sup> 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.

<sup>(8)</sup> Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

## Mesures financières non conformes aux PCGR<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <i>retraité<sup>(2)</sup></i>
RAIIA ajusté	123 \$	86 \$
Résultat net ajusté	(173) \$	(182) \$
RPA ajusté	(0,07) \$	(0,08) \$

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Retraité pour la vente de Transport. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

## Analyse des résultats consolidés

### Revenus<sup>(1)</sup>

- Les revenus tirés des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires pour le trimestre clos le 31 mars 2021 ont augmenté de 201 millions \$, une augmentation qui s'explique principalement par la proportion plus importante de livraisons d'avions de grande taille.
- Les revenus tirés des avions commerciaux, des activités liées aux aérostructures et aux services d'ingénierie et autres pour le trimestre clos le 31 mars 2021 ont diminué de 378 millions \$ par suite principalement de la cession des activités du programme d'avions CRJ à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. et de celle des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. en 2020.

### Marge brute<sup>(1)</sup>

La marge brute en pourcentage des revenus pour le trimestre clos le 31 mars 2021 a augmenté de 2,9 % en raison principalement de l'apport plus élevé des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires essentiellement attribuable à une proportion plus importante d'avions de grande taille et à l'amélioration des marges, qui comprend les avantages découlant des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500*.

<sup>(1)</sup> Retraité en 2020 pour la vente de Transport. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
Perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76 \$	— \$
Charges de restructuration <sup>(3)</sup>	23	11
Gain sur la vente des activités EWIS <sup>(4)</sup>	(13)	—
Gain sur le retrait de SCAC et des activités d'aérostructures connexes <sup>(5)</sup>	—	(119)
Coûts de transaction <sup>(6)</sup>	—	12
Coûts des perturbations <sup>(7)</sup>	—	4
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> <sup>(8)</sup>	—	(4)
	<b>86 \$</b>	<b>(96) \$</b>
<b>Présentés dans</b>		
Éléments spéciaux dans le RAII	10 \$	(96) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76	—
	<b>86 \$</b>	<b>(96) \$</b>

- Retraité, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.
- Représente la perte liée au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang, voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.
- Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, représentent des indemnités de départ de 28 millions \$ et une dépréciation des immobilisations corporelles de 3 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de 8 millions \$. Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, représentaient une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 11 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment.
- La vente des activités liées aux systèmes d'interconnexion et de câblage électrique (electrical wiring interconnexion system (EWIS)) de la Société au Mexique, pour une contrepartie nette totalisant 37 millions \$, a donné lieu à un gain comptable de 13 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021.
- La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures en appui aux avions A220 et A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 119 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020.
- 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 pour le trimestre clos le 31 mars 2020.
- 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. En raison de la pandémie, une tranche de 4 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux. Ces coûts ne représentent pas l'incidence globale de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
- Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit de 4 millions \$ les provisions correspondantes pour le trimestre clos le 31 mars 2020. 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.

## **Marge RAII<sup>(1)</sup>**

La marge RAII ajustée<sup>(2)</sup> pour le trimestre a augmenté de 1,6 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'un accroissement de l'apport des activités de fabrication d'avions d'affaires et autres, qui s'explique principalement par une proportion plus élevée de livraisons d'avions de grande taille ainsi que par l'augmentation des marges, y compris les avantages découlant des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500*. Le tout a été contrebalancé en partie par une augmentation de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques découlant essentiellement de l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Global 7500*; et
- d'une diminution des charges de vente et d'administration attribuable principalement aux améliorations apportées à la structure de coûts.

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

## **Charges nettes de financement<sup>(1)</sup>**

Les charges nettes de financement ont totalisé 266 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021, comparativement à 390 millions \$<sup>(1)</sup> pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La diminution de 124 millions \$ des charges nettes de financement pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un gain net sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net essentiellement attribuable à la variation hors trésorerie des dérivés en 2020 (181 millions \$); et
- une variation nette des taux d'actualisation des provisions comptabilisée dans les charges financières en 2020 (20 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une perte liée au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang en 2021 (76 millions \$); et
- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (14 millions \$).

## **Impôts sur le résultat<sup>(1)</sup>**

Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, le taux d'imposition effectif a été de (1,6) %, (1,4 % pour le trimestre clos le 31 mars 2020) comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Le taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et à des différences permanentes.

<sup>(1)</sup> Retraités en 2020 pour la vente de Transport. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

<sup>(2)</sup> 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 31 mars	
	2021	2020
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	12 \$	40 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	5	4
	17 \$	44 \$
En pourcentage des revenus	1,3 %	2,9 %

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

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 69 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (46 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020), les investissements connexes étant déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Bombardier sort d'un cycle important d'investissements massifs au cours duquel la Société a ajouté des technologies novatrices et de nouveaux produits et services parmi les meilleurs de l'industrie. Au cours de cette période, des avions *Global 7500*, *Global 6500* et *Global 5500* ont été mis en service et des améliorations majeures ont été apportées à la plateforme des avions *Challenger 350*. À partir de maintenant, Bombardier continuera à explorer la possibilité d'apporter des améliorations graduelles et concurrentielles aux produits et à développer de nouveaux programmes de service dans l'ensemble de son portefeuille de produits.

## Livraisons d'avions et carnet de commandes

### Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
<b>Avions d'affaires</b>		
Légers	1	3
Intermédiaires	9	14
Grands	16	9
	26	26
<b>Avions commerciaux</b>		
Biréacteurs régionaux <sup>(1)</sup>	—	5
	—	5
	26	31

<sup>(1)</sup> Le 1<sup>er</sup> juin 2020, la Société a conclu la vente du programme de biréacteurs régionaux à MHI.

### Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2021	31 décembre 2020
Avions d'affaires <sup>(1)</sup>	10,4 \$	10,7 \$

<sup>(1)</sup> Comprend le carnet de commandes pour les activités de fabrication et les services.

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes d'avions d'affaires font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. À la fin du premier trimestre, nous avons maintenu un solide carnet de commandes d'avions d'affaires.

## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 8,2 milliards \$ au cours du trimestre<sup>(1)</sup>, incluant une incidence négative des taux de change de 43 millions \$. La diminution de 8,1 milliards \$, excluant l'incidence des taux de change, s'explique principalement par<sup>(2)</sup> :

- une diminution de 10,4 milliards \$ des actifs détenus en vue de la vente en raison de la vente des activités de Transport le 29 janvier 2021;
- une diminution de 63 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques principalement attribuable à l'amortissement; et
- une diminution de 54 millions \$ des stocks principalement attribuable à l'augmentation des livraisons d'avions de grande taille.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 1,4 milliard \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, excluant Transport. Se reporter à l'état des flux de trésorerie consolidé pour la période close le 31 mars 2021 et à la rubrique Sources de financement disponibles à court terme du présent rapport de gestion; et
- une augmentation de 1,0 milliard \$ dans les autres actifs financiers en raison principalement de l'évaluation à la juste valeur des actions d'Alstom et d'une augmentation de l'encaisse affectée relativement à une garantie en nantissement de diverses garanties bancaires.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 8,2 milliards \$ au cours du trimestre<sup>(1)</sup>, compte tenu notamment de l'incidence négative des taux de change de 43 millions \$. La diminution de 8,1 milliards \$, excluant l'incidence des taux de change, s'explique principalement par<sup>(2)</sup> :

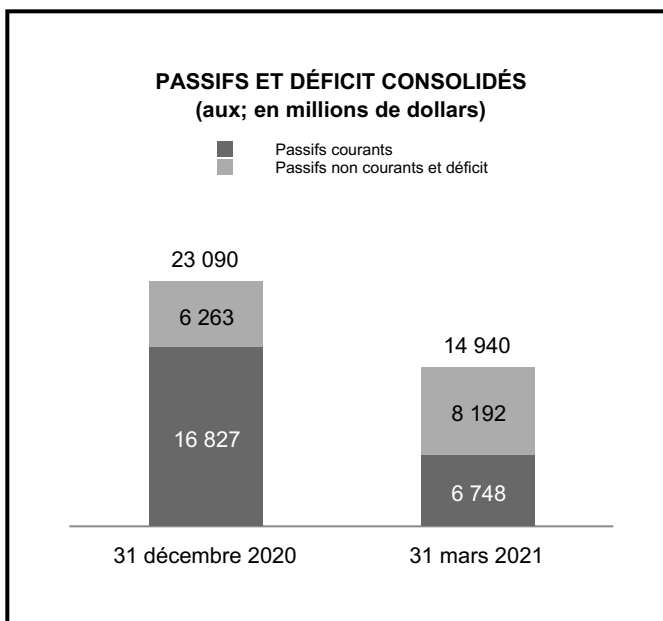
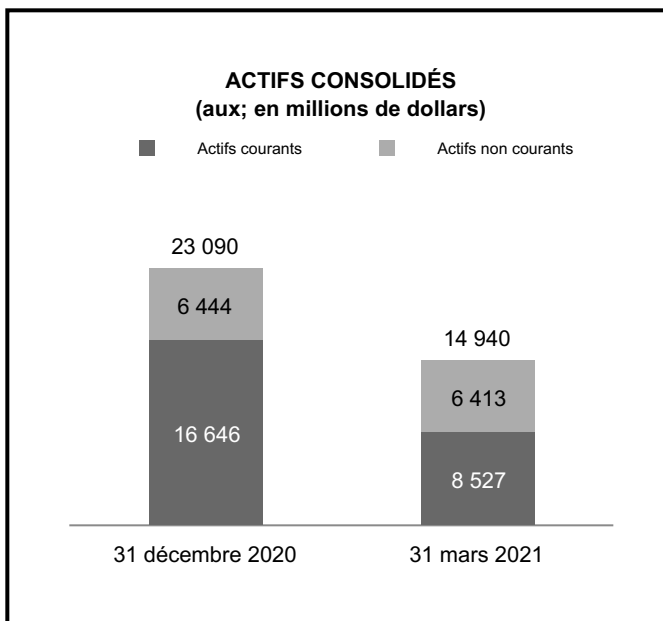
- une diminution de 10,1 milliards \$ des passifs directement rattachés à des actifs détenus en vue de la vente en raison de la vente des activités de Transport le 29 janvier 2021;
- une diminution de 737 millions \$ des obligations au titre de la dette à long terme en raison du remboursement du solde de l'emprunt à terme garanti de premier rang conclu avec HPS Investments Partners, LLC;
- une diminution de 480 millions \$ des avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies;
- une diminution de 362 millions \$ des passifs sur contrat attribuable principalement aux livraisons d'avions associées à notre carnet de commandes; et
- une diminution de 53 millions \$ des autres passifs.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 3,6 milliards \$ des capitaux propres surtout en raison d'un gain sur la vente des activités de Transport, de la réévaluation des régimes à prestations définies et de la variation de l'ECC, le tout en partie contrebalancé par une diminution des participations ne donnant pas le contrôle liée à la cession des activités de Transport; et
- une augmentation de 112 millions \$ des fournisseurs et autres créiteurs principalement attribuable à l'échéancier des paiements d'intérêt et aux coûts de transaction rattachés à la vente des activités de Transport.

<sup>(1)</sup> Aux fins des explications fournies dans la présente rubrique sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs relatifs aux activités de Transport reclassés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020. Se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> 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 Note 11 – Autres actifs financiers et à la Note 14 – Autres passifs financiers dans nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.



\* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 31 décembre 2020 comprennent des montants respectivement de 10,4 milliards \$ et 10,1 milliards \$ relativement aux activités de Transport présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente et de passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.



# LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

## Flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup>

### Utilisation des flux de trésorerie disponibles des activités poursuivies<sup>(1)(2)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(251) \$</b>	<b>(281) \$</b>
Éléments sans effet de trésorerie <sup>(2)</sup>		
Amortissement	94	77
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	3	11
Impôts sur le résultat différés	2	(35)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	—	(119)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(1)	(2)
Perte sur remboursement de dette à long terme	76	—
Autres	(6)	7
Variation nette des soldes hors caisse <sup>(2)</sup>	<b>(289)</b>	<b>(344)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies</b>	<b>(372) \$</b>	<b>(686) \$</b>
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(2)</sup>	<b>(33)</b>	<b>(76)</b>
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles – activités poursuivies<sup>(1)</sup></b>	<b>(405) \$</b>	<b>(762) \$</b>

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

<sup>(2)</sup> Comprend les activités poursuivies uniquement.

### Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies

L'augmentation de 314 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles (activités poursuivies) pour le trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net des activités poursuivies avant les éléments sans effet de trésorerie (259 millions \$); et
- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (55 millions \$).

### Variation nette des soldes hors caisse – activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, les sorties de fonds de 289 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des passifs sur contrat principalement en raison des livraisons d'avions associées à notre carnet de commandes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, les sorties de fonds de 344 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement aux livraisons d'avions reportées en raison de la pandémie de COVID-19; et
- une diminution des passifs sur contrat principalement en raison d'une baisse des nouvelles commandes.

### Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(1)</sup>	<b>(37) \$</b>	<b>(76) \$</b>
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(1)</sup>	4	—
<b>Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles<sup>(1)</sup></b>	<b>(33) \$</b>	<b>(76) \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend les activités poursuivies uniquement.

La diminution de 39 millions \$ des additions aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le trimestre est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques.

## Sources de financement disponibles à court terme

### Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
Solde au début de la période	2 450 \$	2 629 \$
Utilisation de flux de trésorerie disponibles des activités poursuivies <sup>(1)</sup>	(405)	(762)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles des activités abandonnées <sup>(1)</sup>	(621)	(880)
Produit net de la cession d'activités <sup>(2)</sup>	2 909	531
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de Transport du périmètre de consolidation	(279)	—
Placements dans des parts sans droit de vote de SCAC	—	(100)
Additions à l'encaisse affectée <sup>(3)</sup>	(477)	—
Remboursements de dette à long terme	(795)	—
Variation nette des emprunts à court terme liés à Transport	365	413
Païement d'obligations locatives	(8)	(26)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(5)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	—	386
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4)	(123)
Autres	23	6
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>3 153 \$</b>	<b>2 069 \$</b>

### Sources de financement disponibles à court terme

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport	3 153 \$	1 779 \$
Emprunt à terme garanti de premier rang disponible <sup>(4)</sup>	—	135
	<b>3 153 \$</b>	<b>1 914 \$</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	—	671
Facilités de crédit renouvelable disponibles de Transport <sup>(5)</sup>	—	618
	<b>— \$</b>	<b>1 289 \$</b>
<b>Sources de financement disponibles à court terme</b>	<b>3 153 \$</b>	<b>3 203 \$</b>

En plus des sources de financement disponibles à court terme présentées ci-dessus au 31 mars 2021, la Société disposait d'autres actifs financiers d'environ 1,0 milliard \$ pouvant être convertis en trésorerie sous réserve du respect de certaines conditions ou de l'atteinte de certains jalons. Ces actifs sont composés de 11,5 millions d'actions d'Alstom qui étaient évaluées à environ 0,6 milliard \$ au 31 mars 2021 et des garanties en trésorerie soutenant diverses garanties bancaires. Après la publication des résultats du premier trimestre et la mise en œuvre des mesures d'affectation du produit au remboursement de la dette, les liquidités pro forma<sup>(6)</sup> de la Société demeurent solides à 2,6 milliard \$.

La Société a annoncé le 4 mai 2021 qu'elle avait conclu une entente visant la vente d'actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 0,6 milliard \$ qu'elle avait reçues à titre de produit partiel de la vente des activités de Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021. La vente devrait se réaliser le 7 mai 2021 ou vers cette date.

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

<sup>(2)</sup> Se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> Comprend les garanties en trésorerie en nantissement de diverses garanties bancaires.

<sup>(4)</sup> Sur la base de la garantie disponible au 31 décembre 2020.

<sup>(5)</sup> Comportaient le montant inutilisé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 1154 millions € de Transport. Cette facilité n'est plus disponible pour la Société à la suite de la vente des activités de Transport à Alstom le 29 janvier 2021. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

<sup>(6)</sup> Mesure non conforme aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les éléments de trésorerie de 3,2 milliards \$ au 31 mars 2021, plus les actions d'Alstom d'environ 0,6 milliard \$, plus l'encaisse affectée à court terme de 0,4 milliard \$ comme nantissement des garanties bancaires, moins le montant de 1,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets en circulation en avril 2021.

## Besoins futurs de liquidités

En avril 2021, dans le cadre d'une offre publique de rachat au comptant, la Société a racheté et remboursé des billets venant à échéance en décembre 2021 d'un montant en capital global de 956 millions \$ sur la tranche de capital de 1018 millions \$ en circulation, des billets venant à échéance en mars 2022 d'un montant en capital global de 319 millions \$ sur la tranche de capital de 500 millions \$ en circulation et des billets venant à échéance en janvier 2023 d'un montant en capital global de 226 millions \$ sur la tranche de capital de 1250 millions \$ en circulation, pour une contrepartie totalisant 1575 millions \$.

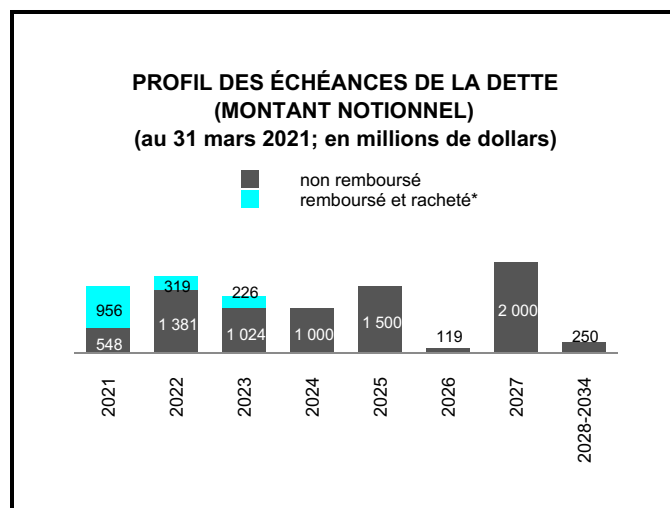
Au 31 mars 2021, la dette à long terme de 2004 millions \$ venant à échéance au cours des 12 prochains mois comprenait un montant de 414 millions € (486 millions \$) venant à échéance en mai 2021, un montant de 1018 millions \$ venant à échéance en décembre 2021 et un montant de 500 millions \$ venant à échéance en mars 2022, dont une tranche de 1275 millions \$ a été remboursée dans le cadre de l'offre publique de rachat au comptant dont la clôture a eu lieu en avril 2021.

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.

Le 19 février 2021, la Société a remboursé le solde de 750 millions \$ à payer sur la facilité, y compris la totalité des intérêts cumulés et les frais connexes, ce qui a entraîné la comptabilisation d'une perte de 76 millions \$ dans les charges de financement et les revenus de financement, voir la Note 5 – Éléments spéciaux et la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Nous sommes d'avis que nos sources de financement à court terme disponibles 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 nous permettront de développer et de mettre à niveau des produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le conseil d'administration déclare pareils dividendes.<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.



\* Représentent les montants des billets rachetés et remboursés par la Société en avril 2021. Les montants non remboursés présentés dans le diagramme ci-dessus et qui demeurent impayés après la clôture de l'offre publique de rachat au comptant en avril 2021 totalisaient 7,8 milliards \$. Se reporter à la Note 16 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

## STRUCTURE DU CAPITAL

Après la vente des activités de Transport le 29 janvier 2021 et à la suite de la Journée des investisseurs, la Société a mis l'accent sur son plan par étapes en vue d'accorder la priorité au désendettement et poursuivra l'exécution de son plan selon une approche graduelle.<sup>(1)</sup>

Par conséquent, le 19 février 2021, la Société a affecté 0,8 milliard \$ au remboursement de la totalité de son emprunt à terme garanti de premier rang contracté avec HPS Investment Partners, LLC. Le 19 avril 2021, la Société a annoncé l'expiration de son offre publique de rachat visant le rachat au comptant de certains de ses billets en circulation. Le rachat aux termes de l'offre publique de rachat au comptant a donné lieu à une contrepartie totale de 1,6 milliard \$.

Par ailleurs, la Société a annoncé le 4 mai 2021 qu'elle avait conclu une entente visant la vente d'actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 0,6 milliard \$ qu'elle avait reçues à titre de produit partiel de la vente des activités de Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021. La vente devrait se réaliser le 7 mai 2021 ou vers cette date. Bombardier évalue encore différentes options afin de régler en temps opportun la dette assortie d'autres échéances et continuera de travailler pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés lors de la Journée des Investisseurs le 4 mars 2021.

À long terme, la stratégie d'affectation des capitaux de la Société consistera essentiellement à affecter, de manière rigoureuse, les flux de trésorerie disponibles<sup>(2)</sup> provenant des activités à des investissements dans les produits et services de la Société ou à la réduction de la dette.

À mesure que la Société redéfinit ses activités et récolte les fruits de ses différentes initiatives, elle tente de réaliser un ratio de la dette nette sur le multiple RAIIA environ trois fois moins élevé d'ici 2025.<sup>(1)</sup>

Se reporter à la rubrique Autres du présent rapport de gestion pour information concernant la sollicitation de consentements à l'égard des actes de fiducie en vigueur.

<sup>(1)</sup> Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

<sup>(2)</sup> Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

En outre, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 1,0 milliard \$ au 31 mars 2021 (2,7 milliards \$, y compris 1,1 milliard \$ provenant de Transport<sup>(1)</sup>, au 31 décembre 2020). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses à long terme clés comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des derniers exercices, 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 1699 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 2020	2 667 \$ <sup>(1)(2)</sup>
Cession des activités de Transport <sup>(3)</sup>	(1 136)
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(693)
Cotisations de la Société	(38)
Gains nets sur compression et règlement	(10)
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	122
Coûts des services	29
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	11
Fluctuations de taux de change	9
Autres pertes actuarielles nettes sur les obligations au titre des prestations définies	3
Autres	4
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>968 \$ <sup>(2)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Le solde d'ouverture comprend le passif net lié aux avantages de retraite totalisant 1136 millions \$ relatif aux activités de Transport reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

<sup>(2)</sup> Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 150 millions \$ au 31 mars 2021 (75 millions \$ au 31 décembre 2020).

<sup>(3)</sup> Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAII ajusté	RAII excluant les éléments spéciaux. Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre les résultats financiers consolidés de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que des charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations 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 un 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 à notre rendement selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

#### **RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et RPA 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 et 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 RAI – se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

## Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAI<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
<b>RAII</b>	<b>19 \$</b>	105 \$
Amortissement	94	77
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(2)</sup>	3	11
Éléments spéciaux, à l'exclusion des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(2)</sup>	7	(107)
<b>RAIIA ajusté</b>	<b>123 \$</b>	86 \$

## Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars			
	2021 (par action)	2021 (par action)	2020 (par action)	2020 (par action)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(251) \$</b>		<b>(281) \$</b>	
Ajustements du RAI <sup>(2)</sup> liés aux éléments spéciaux	10	— \$	(96)	(0,04) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et (du gain net) de la perte nette sur certains instruments financiers	(19)	(0,01)	182	0,08
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	11	0,01	13	—
Perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76	0,03	—	—
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(173)</b>		<b>(182)</b>	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(6)	
<b>Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>	<b>(180) \$</b>		<b>(188) \$</b>	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 423 565		2 398 860	
<b>RPA ajusté (en dollars)</b>	<b>(0,07) \$</b>		<b>(0,08) \$</b>	

## Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
<b>RPA dilué des activités poursuivies</b>	<b>(0,10) \$</b>	(0,12) \$
Incidence des éléments spéciaux <sup>(2)</sup> et des autres éléments d'ajustement	0,03	0,04
<b>RPA ajusté</b>	<b>(0,07) \$</b>	(0,08) \$

<sup>(1)</sup> Comprend les activités poursuivies uniquement.

<sup>(2)</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

## **VENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT À ALSTOM SA**

Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport au moyen de la vente de la totalité du capital social émis de BT Holdco. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom.

Voir la Note 21 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur les indemnités et les garanties liées à la vente de Transport.

La transaction a donné lieu à un gain de 5321 millions \$, reflété dans le résultat net lié aux activités abandonnées.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.



# AUTRES

## ARRANGEMENTS HORS BILAN

### *Initiatives de financement du fonds de roulement*

La Société avait participé à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais au 31 mars 2021 étaient de néant, car la Société a mis fin à ces initiatives.

### *Autres arrangements*

Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2020 pour une description de ces arrangements, et à la Note 21 – Engagements et éventualités des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

## RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans une industrie qui comporte des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes qui, selon nous, à l'heure actuelle, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2020, mais ne sont pas forcément les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face.

### *Engagements et éventualités*

Se reporter à la Note 21 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

## **CONTRÔLES ET PROCÉDURES**

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre clos le 31 mars 2021 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.

## **SOLLICITATION DE CONSENTEMENTS À L'ÉGARD DES ACTES DE FIDUCIE EN VIGUEUR**

Le 22 avril 2021, Bombardier a reçu une lettre des conseillers juridiques d'un porteur de billets échéant en 2034 (les « billets 2034 ») alléguant que les dessaisissements d'actifs non stratégiques par la Société, notamment son secteur Transport, son programme de biréacteurs régionaux et sa division Aérostructures (les « Transactions »), constituent un manquement à certaines clauses restrictives aux termes de l'acte de fiducie régissant les billets échéant en 2034. La Société estime que ces allégations sont sans fondement et qu'elle n'a enfreint aucune clause restrictive aux termes de l'acte de fiducie. Cependant, avec l'aide de conseillers externes, la Société a évalué différentes options et a conclu que le fait d'entreprendre les sollicitations de consentements représente l'avenue la plus rapide et la plus efficace pour maintenir la valeur et protéger la Société et ses parties prenantes. Le 3 mai, 2021, la Société avait entrepris des sollicitations de consentements relativement à ses billets de premier rang ou débetures en circulation (les « sollicitations de consentements »).

Dans le cadre des sollicitations de consentements, la Société sollicite le consentement de ses porteurs de billets i) à l'égard des modifications à l'acte de fiducie applicable visant à clarifier que les Transactions sont autorisées aux termes de l'acte de fiducie applicable et n'entraînent pas ni n'entraîneront de défaut, de cas de défaut ou de changement de contrôle aux termes de l'acte de fiducie applicable et ii) pour dissiper tout doute, afin de renoncer à tout défaut ou cas de défaut qui est allégué s'être produit ou qui s'est produit ou pourrait se produire aux termes de l'acte de fiducie applicable dans le cadre ou par suite de la réalisation ou de l'exécution des Transactions. Malgré l'approche pragmatique qu'elle a choisi d'adopter en entreprenant les sollicitations de consentements, la Société se réserve tous les droits et recours dont elle dispose. La Société nie vigoureusement toute allégation voulant qu'un défaut se soit produit aux termes de l'un ou l'autre des actes de fiducie régissant les billets énumérés ci-dessus. Les sollicitations de consentements ne constituent pas une admission de la part de la Société de quelque responsabilité, obligation, acte répréhensible ou violation de la loi et ne doit pas être utilisé ni interprété en ce sens dans le cadre d'une procédure judiciaire ou administrative.

Se reporter à la Note 28 – Dettes à long terme de nos états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2020 et la Note 16 - Dettes à long terme de nos états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2021 pour plus de détails à propos des billets 2034 et d'autres dettes à long terme de la Société.

## TAUX DE CHANGE

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

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

	31 mars 2021	31 décembre 2020	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,1741</b>	1,2271	(4) %
Dollar canadien	<b>0,7926</b>	0,7849	1 %
Livre sterling	<b>1,3752</b>	1,3649	1 %

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

	31 mars 2021	31 mars 2020	Augmentation
Euro	<b>1,2059</b>	1,1024	9 %
Dollar canadien	<b>0,7895</b>	0,7455	6 %
Livre sterling	<b>1,3783</b>	1,2803	8 %

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2021		2020			2019		
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	Premier <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	Quatrième <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	Troisième <i>retraité<sup>(1)</sup></i>	Deuxième <i>retraité<sup>(1)</sup></i>
Revenus provenant des activités poursuivies	<b>1 341 \$</b>	2 337 \$	1 405 \$	1 223 \$	1 522 \$	2 412 \$	1 547 \$	2 120 \$
Revenus provenant des activités abandonnées	<b>— \$</b>	2 076 \$	2 120 \$	1 479 \$	2 169 \$	1 793 \$	2 175 \$	2 194 \$
<b>Total</b>	<b>1 341 \$</b>	<b>4 413 \$</b>	<b>3 525 \$</b>	<b>2 702 \$</b>	<b>3 691 \$</b>	<b>4 205 \$</b>	<b>3 722 \$</b>	<b>4 314 \$</b>
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.								
Activités poursuivies	<b>(251) \$</b>	(15) \$	(24) \$	150 \$	(281) \$	(1 528) \$	(168) \$	(60) \$
Activités abandonnées	<b>5 292 \$</b>	(408) \$	135 \$	(448) \$	23 \$	(242) \$	29 \$	(23) \$
<b>Total</b>	<b>5 041 \$</b>	<b>(423) \$</b>	<b>111 \$</b>	<b>(298) \$</b>	<b>(258) \$</b>	<b>(1 770) \$</b>	<b>(139) \$</b>	<b>(83) \$</b>
RPA (en dollars)								
Activités poursuivies De base et dilué	<b>(0,10) \$</b>	(0,01) \$	(0,01) \$	0,06 \$	(0,12) \$	(0,64) \$	(0,07) \$	(0,03) \$
Activités abandonnées De base	<b>2,18 \$</b>	(0,17) \$	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,10) \$	0,01 \$	(0,01) \$
Dilué	<b>2,13 \$</b>	(0,17) \$	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,10) \$	0,01 \$	(0,01) \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. <sup>(2)</sup>								
Activités poursuivies	<b>(180) \$</b>	(474) \$	(216) \$	(255) \$	(188) \$	4 \$	(155) \$	(111) \$
Activités abandonnées	<b>5 292 \$</b>	(403) \$	(86) \$	(458) \$	(45) \$	(234) \$	52 \$	10 \$
<b>Total</b>	<b>5 112 \$</b>	<b>(877) \$</b>	<b>(302) \$</b>	<b>(713) \$</b>	<b>(233) \$</b>	<b>(230) \$</b>	<b>(103) \$</b>	<b>(101) \$</b>
RPA ajusté (en dollars) <sup>(2)</sup>								
Activités poursuivies	<b>(0,07) \$</b>	(0,20) \$	(0,09) \$	(0,10) \$	(0,08) \$	0,00 \$	(0,06) \$	(0,04) \$
Activités abandonnées	<b>2,13 \$</b>	(0,17) \$	(0,04) \$	(0,20) \$	(0,02) \$	(0,10) \$	0,02 \$	0,00 \$
<b>Total</b>	<b>2,06 \$</b>	<b>(0,37) \$</b>	<b>(0,13) \$</b>	<b>(0,30) \$</b>	<b>(0,10) \$</b>	<b>(0,10) \$</b>	<b>(0,04) \$</b>	<b>(0,04) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

# RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

## Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 4 mai 2021

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	3 592 000 000	308 735 929
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	3 592 000 000	2 112 247 681 <sup>(3)</sup>
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

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

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

<sup>(3)</sup> Déduction faite de 15 864 508 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, aux UAD et aux UAI au 31 mars 2021

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	128 974 394
UAR, UAD et UAI émis et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	101 096 128
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	15 864 508

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

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
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021	10 février 2022
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2022	5 mai 2022

## Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 855 5001, poste 13228

Courriel : investisseurs@bombardier.com

**La publication du présent rapport de gestion pour le trimestre clos le 31 mars 2021 a été autorisée par le conseil d'administration le 5 mai 2021.**

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](http://sedar.com), ou sur le site Internet de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à [ir.bombardier.com](http://ir.bombardier.com).

L'avion *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.

*Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 600, Challenger 601, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 650, Exceptional by Design, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, Global Express, Global Vision, Global XRS, La Définition de l'Exceptionnel, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 75 Liberty, Smart Parts, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Plus, Smart Parts Preferred, Smart Services, Smartfix, Smartfix Plus, Smartlink, Smartlink Plus et Vision Flight Deck* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

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](http://ir.bombardier.com).

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2021

(Non audités)

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

<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	30
<b>Notes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	36
1. MODE DE PRÉSENTATION	36
2. REVENUS	37
3. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	37
4. AUTRES REVENUS	37
5. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	38
6. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	39
7. RÉSULTAT PAR ACTION	40
8. INSTRUMENTS FINANCIERS	41
9. SOLDES DES CONTRATS	42
10. STOCKS	42
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	43
12. AUTRES ACTIFS	43
13. PROVISIONS	44
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	45
15. AUTRES PASSIFS	45
16. DETTE À LONG TERME	46
17. CESSION D'ACTIVITÉS	46
18. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	49
19. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	50
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	50
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	53

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
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	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	R.-U.	Royaume-Uni
ECC	Écart de conversion cumulé	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
É.-U.	États-Unis	UAD	Unités d'actions différées
IAS	Normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
R et D	Recherche et développement		

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 31 mars		(1)
		2021	2020	
Revenus	2	1 341 \$	1 522 \$	
Coût des ventes	10	1 157	1 357	
<b>Marge brute</b>		<b>184</b>	165	
Charges de vente et d'administration		81	113	
R et D	3	74	50	
Autres revenus	4	—	(7)	
Éléments spéciaux	5	10	(96)	
<b>RAII</b>		<b>19</b>	105	
Charges de financement	6	290	402	
Revenus de financement	6	(24)	(12)	
<b>RAI</b>		<b>(247)</b>	(285)	
Impôts sur le résultat		4	(4)	
<b>Résultat net lié aux activités poursuivies</b>		<b>(251) \$</b>	(281) \$	
Résultat net lié aux activités abandonnées	17	5 321	81	
<b>Résultat net</b>		<b>5 070 \$</b>	(200) \$	
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		5 041 \$	(258) \$	
Participations ne donnant pas le contrôle <sup>(2)</sup>		29	58	
		<b>5 070 \$</b>	(200) \$	
<b>Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>				
Activités poursuivies		(251) \$	(281) \$	
Activités abandonnées	17	5 292	23	
		<b>5 041 \$</b>	(258) \$	
<b>RPA (en dollars)</b>	7			
Activités poursuivies de base et dilué		(0,10) \$	(0,12) \$	
Activités abandonnées de base	17	2,18 \$	0,01 \$	
Activités abandonnées dilué	17	2,13 \$	0,01 \$	
<b>Total de base</b>		<b>2,08 \$</b>	(0,11) \$	
<b>Total dilué</b>		<b>2,03 \$</b>	(0,11) \$	

<sup>(1)</sup> Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées, voir la Note 17 – Cession d'activités.

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
<b>Résultat net</b>	<b>5 070 \$</b>	<b>(200) \$</b>
<b>AERG</b>		
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>		
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>		
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(1)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	8	(107)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(16)	15
Impôts sur le résultat	2	32
	<b>(6)</b>	<b>(61)</b>
<b>Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG</b>		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(11)	1
<b>ECC</b>		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	19	(102)
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>		
<b>Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG</b>		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	1	(10)
<b>Avantages de retraite</b>		
Réévaluation des régimes à prestations définies	559	594
Impôts sur le résultat	—	(23)
	<b>559</b>	<b>571</b>
<b>Total des AERG</b>	<b>562</b>	<b>399</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>5 632 \$</b>	<b>199 \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	5 642 \$	174 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(10)	25
	<b>5 632 \$</b>	<b>199 \$</b>
<b>Total du résultat global attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>		
Activités poursuivies	311 \$	62 \$
Activités abandonnées <sup>(1)</sup>	5 331	112
	<b>5 642 \$</b>	<b>174 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 17 – Cession d'activités 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	31 mars 2021	31 décembre 2020
<b>Actifs</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 153 \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs		290	294
Actifs sur contrat	9	56	61
Stocks	10	3 595	3 650
Autres actifs financiers	11	1 237	227
Autres actifs	12	196	218
Actifs détenus en vue de la vente	17	—	10 417
<b>Actifs courants</b>		<b>8 527</b>	<b>16 646</b>
Immobilisations corporelles		662	668
Outils des programmes aéronautiques		4 333	4 396
Impôts sur le résultat différés		108	111
Autres actifs financiers	11	923	912
Autres actifs	12	387	357
<b>Actifs non courants</b>		<b>6 413</b>	<b>6 444</b>
		<b>14 940 \$</b>	<b>23 090 \$</b>
<b>Passifs</b>			
Fournisseurs et autres créditeurs		1 711 \$	1 611 \$
Provisions	13	160	146
Passifs sur contrat	9	2 226	2 356
Tranche courante de la dette à long terme	16	2 004	1 882
Autres passifs financiers	14	237	239
Autres passifs	15	410	447
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	17	—	10 146
<b>Passifs courants</b>		<b>6 748</b>	<b>16 827</b>
Provisions	13	251	289
Passifs sur contrat	9	972	1 219
Dette à long terme	16	7 332	8 193
Avantages de retraite		1 118	1 606
Autres passifs financiers	14	1 216	1 225
Autres passifs	15	364	388
<b>Passifs non courants</b>		<b>11 253</b>	<b>12 920</b>
		<b>18 001</b>	<b>29 747</b>
<b>Capitaux propres (déficit)</b>			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(3 061)	(9 325)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		—	2 668
		<b>(3 061)</b>	<b>(6 657)</b>
		<b>14 940 \$</b>	<b>23 090 \$</b>

Engagements et éventualités

21

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
<b>Au 31 décembre 2020</b>	347 \$	2 676 \$	73 \$	(8 998) \$	(3 188) \$	413 \$	20 \$	(31) \$	(637) \$	(9 325) \$	2 668 \$	(6 657) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	5 041	—	—	—	—	—	5 041	29	5 070
AERG	—	—	—	—	559	—	(10)	(6)	58	601	(39)	562
	—	—	—	5 041	559	—	(10)	(6)	58	5 642	(10)	5 632
Cession d'activités <sup>(1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	58	564	622	(2 658)	(2 036)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	2	—	—	—	(2)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	—	7
<b>Au 31 mars 2021</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 678 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(3 964) \$</b>	<b>(2 629) \$</b>	<b>418 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>(15) \$</b>	<b>(3 061) \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(3 061) \$</b>
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2020</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 634 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>(8 112) \$</b>	<b>(2 775) \$</b>	<b>199 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(51) \$</b>	<b>(261) \$</b>	<b>(7 667) \$</b>	<b>1 756 \$</b>	<b>(5 911) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(258)	—	—	—	—	—	(258)	58	(200)
AERG	—	—	—	—	571	—	(9)	(61)	(69)	432	(33)	399
	—	—	—	(258)	571	—	(9)	(61)	(69)	174	25	199
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle <sup>(2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Annulation de bons de souscription <sup>(3)</sup>	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Actions achetées – Régimes d'UAR	—	9	—	—	—	(9)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	—	7
<b>Au 31 mars 2020</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 643 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(8 376) \$</b>	<b>(2 204) \$</b>	<b>427 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(112) \$</b>	<b>(330) \$</b>	<b>(7 532) \$</b>	<b>2 167 \$</b>	<b>(5 365) \$</b>

<sup>(1)</sup> En lien avec la vente de Transport, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco.

<sup>(3)</sup> Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus.

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

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

	Notes	Trimestres clos les 31 mars	
		2021	2020
<b>Activités opérationnelles</b>			
Résultat net lié aux activités poursuivies		(251) \$	(281) \$
Résultat net lié aux activités abandonnées		5 321	81
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement <sup>(1)</sup>		94	111
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles		3	11
Impôts sur le résultat différés		2	35
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	17	(5 335)	(119)
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	1	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	4	(1)	(12)
Charge à base d'actions	18	7	7
Perte sur remboursement de dette à long terme	6	76	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		—	2
Variation nette des soldes hors caisse	19	(910)	(1 378)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – total</b>		<b>(993)</b>	<b>(1 543)</b>
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités abandonnées		(621)	(857)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies</b>		<b>(372)</b>	<b>(686)</b>
<b>Activités d'investissement</b>			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(37)	(99)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		4	—
Produit net de la cession d'activités	17	2 909	531
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie liés à Transport du périmètre de consolidation	17	(279)	—
Placements dans des parts sans droit de vote de SCAC		—	(100)
Additions à l'encaisse affectée	11	(477)	—
Autres		22	6
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – total</b>		<b>2 142</b>	<b>338</b>
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités abandonnées		2 630	(23)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités poursuivies</b>		<b>(488)</b>	<b>361</b>
<b>Activités de financement</b>			
Remboursement de dette à long terme	16	(795)	—
Variation nette des emprunts à court terme liés à Transport		365	413
Paiement d'obligations locatives <sup>(2)</sup>		(8)	(26)
Dividendes versés – actions privilégiées		(5)	(5)
Émission de participations ne donnant pas le contrôle		—	386
Autres		1	—
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement – total</b>		<b>(442)</b>	<b>768</b>
Flux de trésorerie liés aux activités de financement – activités abandonnées		240	788
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement – activités poursuivies</b>		<b>(682)</b>	<b>(20)</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(4)	(123)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie – total</b>		<b>703</b>	<b>(560)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période<sup>(3)</sup> – total</b>		<b>2 450</b>	<b>2 629</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période<sup>(3)</sup></b>		<b>3 153 \$</b>	<b>2 069 \$</b>
<b>Information supplémentaire</b>			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		129 \$	129 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	21 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		5 \$	12 \$
Impôts sur le résultat		— \$	1 \$

<sup>(1)</sup> Comprend 9 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre des droits d'utilisation pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (26 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020).

<sup>(2)</sup> Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre clos le 31 mars 2021 ont totalisé 13 millions \$ (37 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020).

<sup>(3)</sup> Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie au 31 décembre 2020 comprenaient la trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente de 671 millions \$ relative aux activités liées à Transport (au 31 mars 2020, comprenaient 43 millions \$ relatifs aux activités liées aux aérostructures).

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

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2021

(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 d'avions d'affaires et de certaines composantes importantes de structures d'avions ainsi qu'un fournisseur de services connexes.

À compter du 16 septembre 2020, les activités de Transport ont été classées à titre d'activités abandonnées et l'information comparative pour les périodes précédentes présentée à l'état du résultat consolidé intermédiaire a été retraitée. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom. Voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails. Après la vente, la Société exerce ses activités dans un seul secteur.

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 2020.

Dans le contexte actuel découlant de la pandémie de COVID-19, les jugements, les estimations et les hypothèses sont soumis à une plus grande variabilité qu'en temps normal, ce qui, à l'avenir, pourrait avoir une incidence considérable sur les jugements, estimations et hypothèses posés par la direction.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2021 a été autorisée par le conseil d'administration le 5 mai 2021.

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.

## 2. REVENUS

Les revenus de la Société par catégorie se présentaient comme suit :

	Trimestre clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
<b>Bombardier</b>		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres <sup>(2)</sup>	1 050 \$	849 \$
Services <sup>(3)</sup>	269	273
Aérostructures et Services d'ingénierie <sup>(4)</sup>	—	180
Avions commerciaux <sup>(5)</sup>	—	221
Autres <sup>(6)</sup>	22	(1)
<b>Total</b>	<b>1 341 \$</b>	<b>1 522 \$</b>

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

<sup>(3)</sup> Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

<sup>(4)</sup> Comprend les revenus liés à Aérostructures avant la vente des activités liées aux aérostructures le 30 octobre 2020.

<sup>(5)</sup> Comprend les revenus liés à Avions commerciaux avant la vente du programme d'avions CRJ le 1<sup>er</sup> juin 2020.

<sup>(6)</sup> Comprend les revenus tirés de la vente des composants liés aux programmes d'avions commerciaux.

## 3. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
Coûts de R et D	10 \$	35 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(5)	(31)
	5	4
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	69	46
	74 \$	50 \$

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

## 4. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(2)</sup>	1 \$	(5) \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(1)	(2)
Gain sur vente d'activités	(1)	—
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	—
	— \$	(7) \$

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Comprendent 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.

## 5. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
Perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76 \$	— \$
Charges de restructuration <sup>(3)</sup>	23	11
Gain sur la vente des activités EWIS <sup>(4)</sup>	(13)	—
Gain sur le retrait de SCAC et des activités d'aérostructures connexes <sup>(5)</sup>	—	(119)
Coûts de transaction <sup>(6)</sup>	—	12
Coûts des perturbations <sup>(7)</sup>	—	4
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> <sup>(8)</sup>	—	(4)
	<b>86 \$</b>	<b>(96) \$</b>
<b>Présentés dans</b>		
Éléments spéciaux dans le RAI	10 \$	(96) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76	—
	<b>86 \$</b>	<b>(96) \$</b>

1. Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. Représente la perte liée au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang, voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.
3. Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, représentent des indemnités de départ de 28 millions \$ et une dépréciation des immobilisations corporelles de 3 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de 8 millions \$. Pour le trimestre clos le 31 mars 2020, représentaient une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 11 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment.
4. La vente des activités liées aux systèmes d'interconnexion et de câblage électrique (Electrical Wiring Interconnexion System (EWIS)) de la Société au Mexique, pour une contrepartie nette totalisant 37 millions \$, a donné lieu à un gain comptable de 13 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021.
5. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures en appui aux avions A220 et A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 119 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020.
6. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI pour le trimestre clos le 31 mars 2020.
7. 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. En raison de la pandémie, une tranche de 4 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux. 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.
8. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit de 4 millions \$ les provisions correspondantes pour le trimestre clos le 31 mars 2020. La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

## 6. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
<b>Charges de financement</b>		
Perte sur remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang <sup>(2)</sup>	76 \$	— \$
Perte nette sur certains instruments financiers <sup>(3)</sup>	—	162
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	20
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	11	13
Désactualisation des avances	9	9
Charge d'intérêt des obligations locatives	6	6
Désactualisation d'autres passifs financiers	4	15
Désactualisation des provisions	1	3
Autres	3	8
	<b>110</b>	<b>236</b>
Charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	<b>180</b>	<b>166</b>
	<b>290 \$</b>	<b>402 \$</b>
<b>Revenus de financement</b>		
Gain net sur certains instruments financiers <sup>(3)</sup>	(19) \$	— \$
Autres	—	(5)
	<b>(19)</b>	<b>(5)</b>
Revenu tiré des placements dans des titres	(4)	(2)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(4)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	—	(1)
	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>
	<b>(24) \$</b>	<b>(12) \$</b>

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Représente la perte liée au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang qui a été présenté comme un élément spécial. Voir la Note 5 – Éléments spéciaux et la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> 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.

## 7. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		
Activités poursuivies	(251) \$	(281) \$
Activités abandonnées	5 292	23
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(6)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	5 034 \$	(264) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 423 565	2 398 860
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	58 616	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 482 181	2 398 860
<b>RPA (en dollars)</b>		
Activités poursuivies de base et dilué	(0,10) \$	(0,12) \$
Activités abandonnées de base	2,18	0,01
Activités abandonnées dilué	2,13	0,01
<b>Total de base</b>	<b>2,08 \$</b>	<b>(0,11) \$</b>
<b>Total dilué</b>	<b>2,03 \$</b>	<b>(0,11) \$</b>

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAI, des UAD et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA des activités abandonnées dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 352 974 994 pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (474 110 706 pour le trimestre clos le 31 mars 2020), 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.



## 8. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net		Juste valeur par le biais des AERG <sup>(1)</sup>	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
<b>31 mars 2021</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 153 \$	— \$	3 153 \$	3 153 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	290	—	290	290
Autres actifs financiers	1 218	—	250	635	57	2 160	2 160
	<b>1 218 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>4 078 \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>5 603 \$</b>	<b>5 603 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	1 711 \$	— \$	1 711 \$	1 711 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 336	—	9 336	9 434
Autres passifs financiers	5	632	s. o.	812	4	1 453	1 469
	<b>5 \$</b>	<b>632 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>11 859 \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>12 500 \$</b>	<b>12 614 \$</b>
<b>31 décembre 2020</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	1 779 \$	— \$	1 779 \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	294	—	294	294
Autres actifs financiers	664	—	266	140	69	1 139	1 139
	<b>664 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>266 \$</b>	<b>2 213 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>3 212 \$</b>	<b>3 212 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	1 611 \$	— \$	1 611 \$	1 611 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	10 075	—	10 075	9 812
Autres passifs financiers	40	629	s. o.	793	2	1 464	1 466
	<b>40 \$</b>	<b>629 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 479 \$</b>	<b>2 \$</b>	<b>13 150 \$</b>	<b>12 889 \$</b>

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

s. o. : sans objet

## 9. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat représentent les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats de service de respectivement 56 millions \$ et 61 millions \$ au 31 mars 2021 et au 31 décembre 2020.

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Avances sur programmes aéronautiques	2 804 \$	3 187 \$
Autres revenus différés	394	388
	<b>3 198 \$</b>	<b>3 575 \$</b>
Dont la tranche courante	2 226 \$	2 356 \$
Dont la tranche non courante	972	1 219
	<b>3 198 \$</b>	<b>3 575 \$</b>

## 10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Programmes aéronautiques	3 173 \$	3 254 \$
Produits finis <sup>(1)</sup>	422	396
	<b>3 595 \$</b>	<b>3 650 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent des avions d'occasion au 31 mars 2021 (néant au 31 décembre 2020).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 1026 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (1167 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020). Ces montants comprennent une moins-value de 21 millions \$ et une reprise de moins-value de 2 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (une moins-value de 35 millions \$ et une reprise de moins-value de néant pour le trimestre clos le 31 mars 2020).

Pour le trimestre clos le 31 mars 2021, la Société a comptabilisé des subventions salariales de 34 millions \$ dans le coût des ventes et 4 millions \$ dans les charges de vente et d'administration. Au 31 mars 2021, un montant de 84 millions \$ lié à des subventions salariales demeure dans les stocks.

## 11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Placements dans des titres <sup>(1)</sup>	817 \$	266 \$
Encaisse affectée <sup>(2)</sup>	560	89
Créances à recevoir de SCAC <sup>(3)</sup>	436	439
Placements dans des structures de financement <sup>(4)</sup>	157	150
Instruments financiers dérivés	79	103
Solde de paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée <sup>(5)</sup>	30	38
Prêts liés à des avions <sup>(4)</sup>	29	32
Créance à recevoir de MHI <sup>(6)</sup>	16	18
Autres	36	4
	<b>2 160 \$</b>	<b>1 139 \$</b>
Dont la tranche courante	1 237 \$	227 \$
Dont la tranche non courante	923	912
	<b>2 160 \$</b>	<b>1 139 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend des actions d'Alstom d'un montant en capital de 567 millions \$ au 31 mars 2021. Voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Comprend une garantie en espèces à l'appui de diverses garanties bancaires.

<sup>(3)</sup> 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 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

<sup>(4)</sup> 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 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

<sup>(5)</sup> Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace.

<sup>(6)</sup> Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location de 10 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

## 12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Avantages de retraite	150 \$	75 \$
Charges payées d'avance	112	101
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	98	124
Taxe de vente et autres taxes	87	106
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	69	72
Créance à recevoir de MHI <sup>(1)</sup>	53	80
Autres	14	17
	<b>583 \$</b>	<b>575 \$</b>
Dont la tranche courante	196 \$	218 \$
Dont la tranche non courante	387	357
	<b>583 \$</b>	<b>575 \$</b>

<sup>(1)</sup> Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle. Voir la Note 13 – Provisions.

### 13. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2020 <sup>(2)</sup>	154 \$	80 \$	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$
Additions	10	—	22 <sup>(3)</sup>	1	1	34
Utilisation	(12)	—	(15)	(2)	(1)	(30)
Reprises	—	(27)	—	(1)	(1)	(29)
Charge de désactualisation	—	—	—	1	—	1
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	—	—	—	—	—
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>152 \$</b>	<b>53 \$<sup>(4)</sup></b>	<b>12 \$</b>	<b>110 \$</b>	<b>84 \$</b>	<b>411 \$</b>
Dont la tranche courante	53 \$	1 \$	12 \$	11 \$	83 \$	160 \$
Dont la tranche non courante	99	52	—	99	1	251
	152 \$	53 \$	12 \$	110 \$	84 \$	411 \$

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

<sup>(1)</sup> Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

<sup>(2)</sup> Les soldes d'ouverture tiennent compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente liés à la cession de Transport.

<sup>(3)</sup> Voir la Note 5 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

<sup>(4)</sup> Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs.

<sup>(5)</sup> Lié à la cession de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures du programme de l'A220 et l'A330 ainsi qu'à la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Voir la Note 5 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

<sup>(6)</sup> Lié à la cession des activités liées aux avions CRJ et aux aérostructures.

## 14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Avances gouvernementales remboursables <sup>(1)</sup>	589 \$	595 \$
Obligations locatives	227	232
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	204	223
Passifs liés aux actifs de RASPRO <sup>(2)</sup>	158	149
Coûts non récurrents des fournisseurs	72	81
Montant à payer à MHI <sup>(3)</sup>	28	30
Avantages incitatifs à la location <sup>(4)</sup>	10	11
Instruments financiers dérivés	9	42
Autres <sup>(5)</sup>	156	101
	<b>1 453 \$</b>	<b>1 464 \$</b>
Dont la tranche courante	237 \$	239 \$
Dont la tranche non courante	1 216	1 225
	<b>1 453 \$</b>	<b>1 464 \$</b>

<sup>(1)</sup> Dont une tranche de 436 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (439 millions \$ au 31 décembre 2020). Voir la Note 11 – 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.

<sup>(2)</sup> La Société a conservé les actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) au titre duquel elle a transféré son droit de bénéficiaire net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Voir la Note 11 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> 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 11 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

<sup>(4)</sup> Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces avantages incitatifs à la location et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 11 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

<sup>(5)</sup> Représentent essentiellement les passifs liés aux diverses cessions.

## 15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2021	31 décembre 2020
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	318 \$	332 \$
Avantages du personnel	229	253
Impôts sur le résultat à payer	31	31
Autres	196	219
	<b>774 \$</b>	<b>835 \$</b>
Dont la tranche courante	410 \$	447 \$
Dont la tranche non courante	364	388
	<b>774 \$</b>	<b>835 \$</b>

## 16. DETTE À LONG TERME

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.

Le 19 février 2021, la Société a remboursé le solde de 750 millions \$ à payer sur la facilité, y compris la totalité des intérêts cumulés et les frais connexes, ce qui a entraîné la comptabilisation d'une perte de 76 millions \$ dans les charges de financement et les revenus de financement, voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et la Note 5 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

En avril 2021, dans le cadre d'une offre publique de rachat au comptant, la Société a racheté et remboursé des billets venant à échéance en décembre 2021 d'un montant en capital global de 956 millions \$ sur la tranche de capital de 1018 millions \$ en circulation, des billets venant à échéance en mars 2022 d'un montant en capital global de 319 millions \$ sur la tranche de capital de 500 millions \$ en circulation et des billets venant à échéance en janvier 2023 d'un montant en capital global de 226 millions \$ sur la tranche de capital de 1250 millions \$ en circulation, pour une contrepartie totalisant 1575 millions \$.

Le 3 mai 2021, bien que la Société n'a enfreint aucune clause restrictive aux termes de l'acte de fiducie, la Société avait entrepris le processus de sollicitation de consentement relativement à ses actes de fiducie en vigueur (les « sollicitations de consentements »). Dans le cadre des sollicitations de consentements, la Société sollicite le consentement de ses porteurs de billets i) à l'égard des modifications à l'acte de fiducie applicable visant à clarifier que les dessaisissements d'actifs non stratégiques par la Société, notamment son secteur Transport, son programme de biréacteurs régionaux et sa division Aérostructures (les « Transactions »), sont autorisées aux termes de l'acte de fiducie applicable et n'entraînent pas ni n'entraîneront de défaut, de cas de défaut ou de changement de contrôle aux termes de l'acte de fiducie applicable et ii) pour dissiper tout doute, afin de renoncer à tout défaut ou cas de défaut qui est allégué s'être produit ou qui s'est produit ou pourrait se produire aux termes de l'acte de fiducie applicable dans le cadre ou par suite de la réalisation ou de l'exécution des Transactions.

## 17. CESSION D'ACTIVITÉS

Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport au moyen de la vente de la totalité du capital social émis de BT Holdco. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom.

Voir la Note 21 – Engagements et éventualités pour plus de détails sur les indemnités et les garanties liées à la vente de Transport.

La transaction a donné lieu à un gain de 5321 millions \$, reflété dans le résultat net lié aux activités abandonnées.

Par ailleurs, la Société a annoncé le 4 mai 2021 qu'elle avait conclu une entente visant la vente d'actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 0,6 milliard \$ qu'elle avait reçues à titre de produit partiel de la vente des activités de Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021. La vente devrait se réaliser le 7 mai 2021.

L'incidence de la transaction se détaille comme suit :

	<b>29 janvier 2021</b>
Trésorerie reçue	2 920 \$
Actions d'Alstom reçues	593
Moins : coûts de transaction	(52) <sup>(1)</sup>
<b>Produit net</b>	<b>3 461</b>
<b>Décomptabilisation d'actifs, de passifs, de l'ECC et de la participation ne donnant pas le contrôle</b>	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(279)
Autres actifs courants	(5 226)
Actifs non courants	(4 723)
<b>Total des actifs</b>	<b>(10 228)</b>
Passifs courants	8 585
Passifs non courants	1 458
<b>Total des passifs</b>	<b>10 043</b>
ECC	(564)
Participation ne donnant pas le contrôle	2 658
Autres	(49)
<b>Gain sur la vente</b>	<b>5 321 \$</b>

<sup>(1)</sup> Dont une tranche de 11 millions \$ a été versée en date du 31 mars 2021.

### **Activités abandonnées au cours du trimestre comparatif**

Transport a été classé à titre d'activités abandonnées. Les résultats de Transport se présentaient comme suit pour la période :

	Trimestre clos le 31 mars 2020
Revenus	2 169 \$
Coût des ventes	1 996
<b>Marge brute</b>	<b>173</b>
Charges de vente et d'administration	109
R et D	23
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(10)
<b>RAII</b>	<b>51</b>
Charges de financement	23
Revenus de financement	(81)
<b>RAI</b>	<b>109</b>
Impôts sur le résultat	28
<b>Résultat net lié aux activités abandonnées</b>	<b>81 \$</b>
<b>RPA lié aux activités abandonnées (en dollars)</b>	
De base et dilué <sup>(1)</sup>	0,01 \$

<sup>(1)</sup> Pour le nombre total d'actions ordinaires utilisées pour calculer le RPA de base et dilué lié aux activités abandonnées, voir la Note 7 – Résultat par action.

## Actifs détenus en vue de la vente

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

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

<sup>(1)</sup> Comprennent des avances et facturations progressives de 7792 millions \$.

<sup>(2)</sup> Comprennent principalement des stocks, des créances sur contrats à long terme, des instruments financiers dérivés et des actifs au titre des avantages de retraite de 49 millions \$.

<sup>(3)</sup> Comprennent principalement des avantages du personnel, des frais courus relatifs aux contrats à long terme, des obligations locatives, des instruments financiers dérivés ainsi qu'un passif d'impôts sur le résultat différé de 15 millions \$.

Le cumul des AERG était comme suit au :

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



## 18. 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 31 mars					
	2021			2020		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	47 491 033	984 494	126 742 045	95 207 904	1 101 849	—
Droit acquis	(1 183 433)	—	—	(5 044 471)	—	—
Exercées	—	(19 246)	—	—	(117 354)	—
Annulées	(8 328 491)	—	(64 590 274) <sup>(2)</sup>	(3 373 707)	—	—
Solde à la fin de la période	37 979 109	965 248 <sup>(1)</sup>	62 151 771	86 789 726	984 495 <sup>(1)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 965 248 UAD étaient acquis au 31 mars 2021 (984 495 au 31 mars 2020).

<sup>(2)</sup> Sur lesquels 57 244 617 UAI étaient annulées après la vente de Transport.

La charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI s'est élevée à 5 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2021 (recouvrement, à l'exclusion de Transport, de 1 million \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2020).

### Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020
Solde au début de la période	134 061 653	131 006 338
Annulées	(5 035 961)	(367 398)
Échues	(51 298)	—
Solde à la fin de la période	128 974 394	130 638 940

Une charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, de néant a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2021 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (5 millions \$, à l'exclusion de Transport, pour le trimestre clos le 31 mars 2020).

## 19. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2021	2020 <sup>(1)</sup>
Créances clients et autres débiteurs	3 \$	(88) \$
Stocks	26	(572)
Actifs sur contrat	(197)	(276)
Passifs sur contrat	(377)	(204)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(401)	23
Autres actifs	(16)	(94)
Fournisseurs et autres créditeurs	47	(26)
Provisions	(44)	(102)
Passif lié aux avantages de retraite	73	102
Autres passifs	(24)	(141)
	<b>(910) \$</b>	<b>(1 378) \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend la variation nette des soldes hors caisse liés à Transport. Voir la Note 17 – Cession d'activités.

## 20. 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, montant à recevoir de MHI, passifs liés aux actifs de RASPRO et montant à payer à MHI** – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de

crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme. En ce qui concerne la vente des activités du programme d'avions CRJ, les prêts liés à des avions sont régis par un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, tandis que pour les placements effectués dans des structures de financement (RASPRO), la Société a transféré le droit de bénéficiaire net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Les passifs correspondants sont évalués selon le même modèle.

**Placements dans des titres** – La Société utilise des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des placements non cotés dans des titres à revenu fixe, en utilisant des données du marché comme les taux d'intérêt. Pour les placements cotés, la Société utilise des prix cotés sur des marchés actifs, lesquels sont ajustés, le cas échéant.

**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 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 utilise des 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 des analyses 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.

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 utilise des analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

## Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2021 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Créance à recevoir de SCAC <sup>(1)</sup>	436 \$	— \$	— \$	436 \$
Placements dans des titres <sup>(2)</sup>	817	36	781	—
Placements dans des structures de financement <sup>(3)</sup>	157	—	—	157
Instruments financiers dérivés <sup>(4)</sup>	79	—	79	—
Prêts liés à des avions <sup>(5)</sup>	28	—	—	28
Créance à recevoir de MHI <sup>(6)</sup>	8	—	—	8
	<b>1 525 \$</b>	<b>36 \$</b>	<b>860 \$</b>	<b>629 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Passifs liés à RASPRO <sup>(3)</sup>	158 \$	— \$	— \$	158 \$
Montant à payer à MHI <sup>(5)</sup>	28	—	—	28
Avantages incitatifs à la location <sup>(6)</sup>	10	—	—	10
Avance gouvernementale remboursable <sup>(1)</sup>	436	—	—	436
Instruments financiers dérivés <sup>(4)</sup>	9	—	9	—
	<b>641 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>632 \$</b>

<sup>(1)</sup> La créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables.

<sup>(2)</sup> Comprend des actions d'Alstom d'un montant en capital de 567 millions \$, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> Les passifs liés à RASPRO comportent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement au transfert du droit bénéficiaire net lié aux placements dans des structures de financement.

<sup>(4)</sup> Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt.

<sup>(5)</sup> 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.

<sup>(6)</sup> Cette créance à recevoir représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des avantages incitatifs à la location.

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

	Option de remboursement par anticipation
Solde au 31 décembre 2020	25 \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	10
Règlements	(35)
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>— \$</b>

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

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

## 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2021	31 décembre 2020
<b>Ventes d'avions</b>		
Valeur résiduelle	65 \$	72 \$
Crédit	454	473
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(65)	(65)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	454 \$	480 \$
Engagements de reprise	407 \$	330 \$
Obligations de rachat conditionnelles	40 \$	40 \$
<b>Autres<sup>(2)</sup></b>		
Crédit	— \$	48 \$

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> En lien avec Transport.

Les provisions pour pertes prévues totalisant 53 millions \$ au 31 mars 2021 (80 millions \$ au 31 décembre 2020) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 10 millions \$ au 31 mars 2021 (11 millions \$ au 31 décembre 2020). 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.

Dans le cadre de la cession d'activités et de la cession d'une participation dans une entreprise associée, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités et des garanties qui habituellement ont une durée déterminée et limitent l'exposition financière potentielle maximale de la Société. Dans le cadre de la vente de Transport à Alstom, la Société était tenue de fournir une garantie bancaire de 100 millions € (117 millions \$) en faveur d'Alstom pour garantir certaines indemnités et obligations de garantie de la Société. Également, la Société a convenu d'une indemnité supplémentaire liée à la conformité. Aux termes de cette indemnité, la Société doit indemniser Alstom ou ses sociétés affiliées pour certains aspects connus liés à la conformité ainsi que pour toute violation liée à la conformité ou violation présumée (de toute loi ou réglementation applicable, y compris dans le cas d'audits ou autre procédure intentée par une autorité gouvernementale) survenant dans les deux ans suivant la clôture de la vente de Transport à Alstom et relativement à des événements ayant eu lieu avant le 29 janvier 2021. Afin de garantir cette indemnité, la Société devait fournir une garantie bancaire de 250 millions € (294 millions \$) en faveur d'Alstom; la valeur de cette garantie sera réduite progressivement sous réserve du respect de certaines conditions ou de l'atteinte de certains jalons.

### **Poursuites**

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2021, 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 sa position à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

Le 10 février 2020, les conseillers juridiques de Bombardier Inc. dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale ont reçu une lettre du ministère de la Justice américain exigeant la transmission des documents et des renseignements relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. collabore avec le ministère de la Justice américain 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 fonctionnaire ou que toute autre activité criminelle quelconque impliquant Bombardier ait eu lieu.

Bien que cette affaire ait trait aux activités de Transport, dont la Société s'est départie dans le cadre de la vente à Alstom le 29 janvier 2021, la Société reste partie à la poursuite et demeure imputable envers Alstom, dans sa qualité d'acquéreur de Transport, dans l'éventualité où celle-ci subirait des préjudices connexes.

#### Transnet

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

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (la « Commission Zondo »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la création de la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (« BTSA ») a été 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. 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 l'évolution du prix pendant le processus d'appel d'offres, la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société a mené un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. 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.

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

#### Indonésie

En mai 2020, le Tribunal indonésien en matière de corruption a condamné l'ancien PDG de Garuda Indonesia (Persero) TBK ainsi qu'un collaborateur pour corruption et blanchiment d'argent en lien avec cinq processus d'approvisionnement impliquant différents manufacturiers, incluant le processus se rapportant à l'acquisition et à la location en 2011-2012 d'appareils Bombardier CRJ1000 par Garuda Indonesia (Persero) TBK (les « transactions Garuda »). Aucune accusation n'a été portée contre la Société ni aucun de ses administrateurs, dirigeants ou employés. La Société a rapidement entrepris un processus interne de révision des transactions Garuda qu'elle a confié à des conseillers juridiques externes.

La Société a également été informée que le Serious Fraud Office (« SFO ») du R.-U. a lancé une enquête au sujet de ces mêmes transactions. La Société a rencontré le SFO afin de discuter du processus interne de révision qu'elle a entrepris et de l'assistance possible pouvant être offerte au SFO sur une base volontaire.

L'enquête du SFO ainsi que le processus interne de révision sont toujours en cours. De plus, le 26 février 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande du ministère de la Justice américain exigeant la transmission des documents et des renseignements relatifs aux transactions Garuda.

#### Action collective

Le 15 février 2019, une requête pour autorisation d'intenter une action conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation d'action collective 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 ») (auparavant respectivement le président et chef de la direction et le vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier) 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 action collective de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu certains de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et l'action collective requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les 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.