

Exercice clos
le 31 décembre 2020

Rapport financier 2020

BOMBARDIER

Bombardier est un leader mondial en aviation⁽¹⁾, créant des avions novateurs qui changent la donne sur leur marché. Nos produits et nos services offrent des expériences de calibre international qui établissent de nouvelles normes en matière de confort des passagers, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de sécurité.

Avec son siège social situé à Montréal, au Canada, Bombardier est présente dans plus de 12 pays, y compris ses installations de production et d'ingénierie et son réseau de soutien à la clientèle. La Société soutient une flotte mondiale d'environ 4900 avions en service auprès d'une grande variété de multinationales, de sociétés de nolisement et d'exploitants de programmes de multipropriété, de gouvernements et de particuliers.



UN CHEF DE FILE VISIONNAIRE DANS SON SECTEUR

Bombardier est animée par un fier héritage et une innovation visionnaire dans la conception, la fabrication et le soutien des avions d'affaires de calibre mondial. Sa gamme complète d'avions d'affaires en tête de l'industrie est la plus importante de tous les fabricants d'équipements d'origine, avec trois grandes familles d'avions – *Learjet*, *Challenger* et *Global* – dans les catégories d'avions de petite à grande taille, en plus d'offrir des plateformes d'avions modifiées pour des missions spéciales, allant des missions de surveillance et de reconnaissance aux missions d'évacuation médicale et de transport de dignitaires.

Forte d'une flotte d'environ 4900 avions en service dans le monde, Bombardier dispose d'un réseau complet de centres de services après-vente et de soutien, y compris des centres de services en propriété exclusive aux États-Unis, en Europe et en Asie, des bureaux de soutien régional et des équipes d'intervention mobile et d'une disponibilité de pièces d'avions soutenue par des installations vouées aux pièces, incluant des entrepôts, des plaques tournantes de distribution et des centres de réparation.

Revenus⁽²⁾
6,5 milliards \$

Carnet de commandes⁽³⁾
10,7 milliards \$

Employés⁽⁴⁾
16 000

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

⁽¹⁾ Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Pour l'exercice 2020. Les revenus d'Aviation en 2020 comprenaient également un montant de 895 millions \$ tiré des activités liées aux avions commerciaux et aux aérostructures, lesquelles ont été cédées au cours de l'exercice.

⁽³⁾ Au 31 décembre 2020.

⁽⁴⁾ Au 31 décembre 2020, y compris les employés contractuels et 670 employés inactifs. Quelques 150 employés du siège social ne sont pas affectés à un secteur isolable.

ÉTABLIR UN PLAN POUR ACHEVER LE REDRESSEMENT

Bombardier entame un nouveau chapitre passionnant de son histoire désormais exclusivement axée sur la conception et la fabrication des meilleurs jets d'affaires au monde ainsi que sur la prestation de services à nos clients dans le monde entier. Après un an de défis inédits en raison de pandémie mondiale, nous sommes enthousiastes à l'idée de cette nouvelle aventure. Avec un portefeuille de produits inégalé, un réseau de soutien et de service à la clientèle de calibre international et des employés incroyablement talentueux, nous disposons de solides fondations sur lesquelles bâtir. En agissant de façon claire et précise, nous nous efforçons d'afficher dans chaque aspect de nos activités et à chaque interaction avec nos clients les mêmes performances exceptionnelles que celles qui définissent nos avions. Bien qu'il y ait encore beaucoup de travail à faire pour atteindre ce but, je suis convaincu que nous sommes sur la voie d'un avenir meilleur.

Chers actionnaires,

En dépit des défis inédits que le monde a eu à relever en 2020, je suis extrêmement fier de la façon dont l'équipe Bombardier y a répondu.

Au début de cette pandémie mondiale, laquelle a eu une incidence sur presque tous les aspects de nos activités opérationnelles, nos équipes ont pris rapidement des mesures pour protéger la santé et la sécurité de nos employés; pour appuyer les actions des gouvernements visant à ralentir la propagation du virus; et pour soutenir nos clients au mieux de nos capacités. Lorsque la crise s'est étendue et que nous avons alors connu la plus forte baisse du trafic ferroviaire de passagers jamais enregistrée, et que l'utilisation des avions d'affaires est tombée à des niveaux bien en deçà de ceux enregistrés lors de la crise financière de 2007-2008, nous avons pris des mesures immédiates pour réduire nos coûts, préserver notre trésorerie et améliorer nos liquidités. Après avoir absorbé l'incidence initiale, nous avons rapidement réajusté nos cadences de production et nos chaînes d'approvisionnement mondiales pour les aligner sur les nouvelles conditions du marché et les exigences de nos clients.

Il s'agissait d'une mission de très grande envergure, impliquant une coordination étroite avec des milliers de fournisseurs et de clients, ainsi que la mise en œuvre rapide de nouveaux protocoles sur tous nos sites afin d'assurer la santé et la sécurité de nos employés et des communautés où nous exerçons ses activités. Parallèlement, nous avons pu poursuivre toutes nos cessions stratégiques pour achever notre repositionnement en une entreprise axée sur l'aviation d'affaires.

Bien que nous ayons choisi de sortir des secteurs du rail et de l'aviation commerciale, nous pouvons être très fiers des innovations que Bombardier leur a apportées et des progrès qu'elle leur a fait faire; et j'aimerais saisir cette occasion pour rendre hommage à tous les employés de Bombardier, d'hier et d'aujourd'hui, qui ont contribué à écrire ces incroyables chapitres de l'histoire de notre entreprise.

En plus d'avoir réussi à poursuivre ses activités avec succès pendant la pandémie, en 2020, Bombardier a réalisé de nombreuses avancées dignes de mention et fait l'objet de prestigieuses reconnaissances. Elles comprennent l'accélération réussie de la cadence de

production de l'avion *Global 7500*. Avec près de 50 avions *Global 7500* en service, dont 35 livrés en 2020, Bombardier continue, avec cet avion, à établir la norme de l'industrie grâce à sa combinaison inégalée de taille, de performances et de confort en cabine. Soulignant davantage la solidité du portefeuille de Bombardier, les avions *Global 5500* et *Global 6500* ont notamment été reconnus par le magazine AIN comme étant les meilleurs nouveaux jets d'affaires en 2020.

De plus, Bombardier a poursuivi son positionnement pour saisir des occasions futures de croissance en élargissant de manière importante la capacité de son réseau mondial de service à la clientèle après-vente avec de grands projets d'expansion à Singapour, à Londres, à Melbourne et à Miami. La polyvalence de nos avions pour réaliser des missions spécialisées, comme des opérations d'évacuation sanitaire, de renseignement, de surveillance et de reconnaissance – autre occasion de croissance – a aussi été soulignée en 2020. Notre plateforme d'avions *Global* a par exemple fait partie de trois soumissions gagnantes de projets au cours du quatrième trimestre seulement, ce qui en fait une des plateformes les plus recherchées de ce domaine.

Aucune de nos réalisations en 2020 n'aurait été possible sans le travail acharné de nos nombreux employés de talent dans l'ensemble de l'entreprise. Au nom de tous nos actionnaires, je voudrais les remercier pour leurs nombreuses contributions et leur dévouement envers Bombardier, les uns envers les autres et envers nos clients.

J'aimerais particulièrement mettre en lumière les employés de Bombardier qui ont soutenu les travailleurs essentiels en première ligne dans la lutte contre la pandémie de COVID-19. Cela inclut notamment nos collègues sur le terrain, lesquels se sont assurés que les systèmes de transport public restent opérationnels, ainsi que les employés bénévoles qui ont travaillé pour fournir aux premiers intervenants l'équipement de protection et les outils de sauvetage essentiels dont ils avaient besoin. Passer en quelques jours de la fabrication de wagons de train et de jets d'affaires à l'assemblage d'équipements de protection et de ventilateurs témoigne des compétences et de l'engagement de nos employés.

Alors que le monde a changé de manière spectaculaire en 2020, Bombardier est restée une entreprise définie par ses produits hautement performants et par ses milliers d'employés brillants, passionnés, attentionnés, et qui veulent faire partie d'une équipe gagnante.

Comme toujours, en 2020, toutes nos réalisations ont été accomplies avec un engagement total de la part de nos employés à respecter les normes éthiques les plus élevées, à avoir des pratiques commerciales durables et à soutenir les communautés où nous exerçons nos activités. Un exemple parmi tant d'autres est le rôle de premier plan que Bombardier a joué dans la formation et le développement de la prochaine génération d'innovateurs et de leaders d'entreprise canadiens en offrant à nouveau plus de 1 000 stages rémunérés pour 2021, et ce, en dépit de la crise sanitaire et de la crise économique actuelles. En 2020, nous avons aussi réaffirmé que la diversité, l'inclusion et l'égalité faisaient partie intégrante de la culture de Bombardier, et nous nous sommes engagés à intensifier nos efforts pour recruter et développer des effectifs plus diversifiés. Ces mesures ont eu un impact positif et ont résulté notamment en un carnet de commandes mieux garni, l'obtention d'importants projets, comme celui du monorail du Caire, ainsi que des progrès dans nos efforts pour relever les défis associés à nos projets en redressement.

En regardant vers notre avenir à titre d'entreprise plus petite et plus ciblée, nos objectifs sont clairs : offrir à nos clients une valeur exceptionnelle et à nos actionnaires des résultats financiers prévisibles. Pour y parvenir, nous sommes en train d'instaurer une nouvelle culture, de devenir une entreprise centrée sur les employés et les clients valorisant la performance, l'excellence opérationnelle et l'esprit d'équipe. Une entreprise qui agit avec transparence et authenticité en tout temps et à tous les échelons.

Nous commençons l'année 2021 avec un marché de l'aviation d'affaires qui montre des signes de reprise. La pandémie a aussi fait l'objet d'une nouvelle attention et attiré de nouveaux clients sur le transport aérien privé et la sécurité accrue qu'il offre. Nous prévoyons néanmoins qu'une reprise complète du marché prendra plusieurs années. Cette dure réalité du marché, conjuguée au fardeau de notre dette plus élevé que prévu en raison de la pandémie, exige que nous prenions des mesures dès les mois à venir.

Tout d'abord, nous aurons besoin d'une stratégie efficace de gestion de la dette minimisant les coûts d'intérêt tout en nous ouvrant la voie pour exécuter notre stratégie d'entreprise. Ensuite, nous devons assainir notre structure de coûts pour être rentables dans les conditions actuelles du marché. Malgré les mesures de restructuration prises auparavant,

Bombardier a toujours une infrastructure trop importante pour les conditions actuelles du marché. Cela signifie que nous devons transformer fondamentalement la façon dont nous fonctionnons. Nous avons déjà commencé à agir, en lançant une initiative à l'échelle de l'entreprise pour améliorer notre productivité.

Les actions spécifiques comprennent l'optimisation de l'empreinte manufacturière de Bombardier avec la consolidation des travaux de finition des avions *Global* et l'examen des options pour les hangars et les espaces industriels sous-utilisés dans les installations de l'entreprise au Québec. Nous avons aussi pris la décision difficile de mettre fin à la production des avions *Learjet* plus tard cette année.

Avec plus de 3 000 avions livrés depuis la mise en service du premier avion *Learjet* en 1963, la marque emblématique *Learjet* a eu un impact remarquable et durable sur l'aviation d'affaires. Les pilotes et les passagers du monde entier aiment piloter et voyager à bord de ces avions pionniers et comptent sur leurs performances et leur fiabilité inégalées. Toutefois, compte tenu du nombre de nouveaux acteurs dans la catégorie des jets légers et d'une dynamique de marché de plus en plus difficile, nous concentrerons nos efforts futurs sur nos familles d'avions *Challenger* et *Global*, lesquels sont plus rentables, tout en continuant à offrir tout le soutien nécessaire aux avions *Learjet* en service.

Grâce à ces actions et à d'autres, notre objectif est de réaliser des économies annuelles récurrentes de 400 millions \$ d'ici 2023, assurant une activité durable à court terme et placer Bombardier en meilleure position pour croître de façon rentable lorsque le marché s'améliorera.⁽¹⁾

Bien entendu, je reconnais pleinement que ce sont nos résultats, et non nos paroles, qui dicteront vos opinions et votre confiance en notre avenir. Je suis néanmoins convaincu que nous prenons les bonnes mesures pour faire de Bombardier une entreprise exceptionnelle – une entreprise en mesure de livrer concurrence avec succès sur l'échiquier mondial de manière éthique, responsable et rentable. Nous sommes impatients de vous tenir informés de nos progrès tout au long de l'année à venir.



Éric Martel
Président et chef de la direction

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

Table des matières

RAPPORT DE GESTION

**ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS**

Pour l'exercice clos le
31 décembre 2020

Pour les exercices clos les
31 décembre 2020 et 2019

4

113

BOMBARDIER INC. RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le
31 décembre 2020

Table des matières

SOMMAIRE	AVIATION	TRANSPORT	AUTRES
6	49	68	77

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 « Bombardier »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'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 d'audit et des risques 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 par secteur isolable : Aviation et Transport.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

Le rapport financier pour l'exercice 2020 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

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

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

SOMMAIRE

Table des matières

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE
6	10	12	15	19	25

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	STRUCTURE DU CAPITAL	AVANTAGES DE RETRAITE	GESTION DES RISQUES	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR
26	33	34	40	46

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Bombardier, une entreprise axée sur les avions d'affaires

Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom. Les résultats de Transport ont été classés comme activités abandonnées pour les périodes considérées et les périodes correspondantes de l'exercice précédent et les actifs et les passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Pour plus de clarté, les résultats des activités poursuivies en 2020 comprennent les résultats financiers d'Aviation, y compris ceux des activités liées aux aérostructures qui ont été cédées le 30 octobre 2020, ainsi que le coût engagé par le siège social à ce jour à l'appui d'Aviation et de Transport et le coût du service de la dette lié à la structure du capital actuelle, compte non tenu du produit tiré de la vente de Transport. Par conséquent, les résultats des activités poursuivies ne doivent pas être considérés comme correspondant aux résultats futurs d'Aviation après la vente de Transport.

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus ⁽³⁾	6 487 \$	7 488 \$	(13) %
RAIIA ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	200 \$	684 \$	(71) %
Marge RAIIA ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	3,1 %	9,1 %	(600) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	(211) \$	400 \$	ins
Marge RAII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	(3,3) %	5,3 %	(860) pdb
RAII ⁽³⁾	912 \$	(520) \$	ins
Marge RAII ⁽³⁾	14,1 %	(6,9) %	2100 pdb
Résultat net des activités poursuivies	(170) \$	(1 541) \$	89 %
Résultat net des activités abandonnées	(398) \$	(66) \$	(503) %
Résultat net	(568) \$	(1 607) \$	65 %
RPA ajusté des activités poursuivies (en dollars)	(0,08) \$	(0,65) \$	0,57 \$
RPA ajusté des activités abandonnées (en dollars)	(0,29) \$	(0,11) \$	(0,18) \$
	(0,37) \$	(0,76) \$	0,39 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	(1 115) \$	(406) \$	(175) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾⁽³⁾	(0,47) \$	(0,18) \$	(0,29) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Activités poursuivies	(1 672) \$	(253) \$	(561) %
Activités abandonnées	(1 149) \$	(427) \$	(169) %
	(2 821) \$	(680) \$	(315) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles			
Activités poursuivies	221 \$	366 \$	(40) %
Activités abandonnées	133 \$	157 \$	(15) %
	354 \$	523 \$	(32) %
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾			
Activités poursuivies	(1 893) \$	(619) \$	(206) %
Activités abandonnées	(1 282) \$	(584) \$	(120) %
	(3 175) \$	(1 203) \$	(164) %
Aux 31 décembre	2020	2019	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	1 779 \$	2 089 \$	(15) %
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	671 \$	540 \$	24 %
	2 450 \$	2 629 \$	(7) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁵⁾	3 203 \$	3 925 \$	(18) %
Carnet de commandes d'Aviation (en milliards \$)			
Avions d'affaires	10,7 \$	14,4 \$	(26) %
Autres éléments d'aviation ⁽⁶⁾	— \$	1,9 \$	(100) %

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

⁽⁴⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 51 millions \$ des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion, à la Note 30 – Cession d'activités et à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.

⁽⁵⁾ Les liquidités sont définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus les montants inutilisés aux termes de la facilité de crédit renouvelable de Transport et de notre facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang.

⁽⁶⁾ Comprennent des commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ provenant des activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. Comprennent aussi 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Ne tient pas compte du carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series, totalisant 0,4 milliard \$, en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Les revenus tirés des activités liées aux avions d'affaires totalisant 5,6 milliards \$ pour l'exercice correspondant à une augmentation de 3 % par rapport à ceux de l'exercice précédent attribuable à l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500*, malgré des ajustements apportés à la cadence de production sur d'autres plateformes pour les aligner sur la conjoncture du marché, qui a souffert de la pandémie de COVID-19.
- Les revenus qui seront tirés des avions d'affaires en 2021 devraient être supérieurs à ceux de 2020, en présupposant que le marché se relèvera graduellement.⁽¹⁾
- Les revenus d'Aviation en 2020 comprenaient également un montant de 895 millions \$ tiré des activités liées aux avions commerciaux et aux aérostructures, lesquelles ont été cédées au cours de l'exercice.
- Le RAIIA ajusté⁽²⁾ et le RAI ajusté⁽²⁾ des activités poursuivies de respectivement 200 millions \$ et (211) millions \$ tiennent compte de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les livraisons d'avions et les activités liées aux services d'Aviation ainsi que de l'ensemble des coûts engagés par le siège social à l'appui d'Aviation et de Transport. Le RAII comme présenté de 912 millions \$ reflète les gains comptables sur la cession des avions CRJ et des activités liées aux infrastructures.
- Le RAIIA ajusté⁽²⁾ devrait être supérieur à 500 millions \$ en 2021, tandis que RAII ajusté⁽²⁾ devrait être supérieur à 100 millions \$.⁽¹⁾
 - L'augmentation du RAIIA ajusté en 2021 devrait découler du progrès de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500*, la croissance potentielle des services après-vente et de l'incidence des initiatives de la Société pour améliorer la rentabilité et la génération de flux de trésorerie annoncées en février 2021. L'objectif de ces mesures est de rendre la Société plus efficace et agile, capable de fournir un meilleur rendement financier compte tenu de la conjoncture de marché actuelle. Ces initiatives comprennent la réduction de l'effectif de 1600 postes, le regroupement des travaux de finition sur les avions *Global* à Montréal, un examen des options de remédiation à la sous-utilisation des hangars et des espaces industriels aux usines de la Société au Québec et la décision de mettre fin à la production des avions *Learjet* en 2021. Grâce à ces mesures collectives, la Société vise à réaliser des économies au comptant annuelles récurrentes de 400 millions \$ d'ici 2023. La Société prévoit comptabiliser une charge de restructuration d'environ 50 millions \$ en 2021 en plus de la charge de 26 millions \$ comptabilisée au quatrième trimestre de 2020, qui seront toutes deux comptabilisées à titre d'éléments spéciaux.⁽¹⁾
- Les activités poursuivies ont généré des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ avant intérêts et impôts⁽³⁾ de 523 millions \$ au quatrième trimestre, soit plus tôt que prévu. L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ de 1,9 milliard \$ par les activités poursuivies au cours de l'exercice tient compte des perturbations liées à la pandémie, du fait principalement des variations défavorables du fonds de roulement, ainsi que des coûts d'intérêt sur la dette à long terme et des charges du siège social avant le déploiement de la trésorerie provenant de la vente de Transport. L'utilisation des flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles dans le cadre des activités poursuivies s'est établie à 1,7 milliard \$ pour l'exercice complet.
- L'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ dans le cadre 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 \$.⁽¹⁾

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

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

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR, définies comme les flux de trésorerie des activités poursuivies de 316 millions \$ pour le quatrième trimestre de 2020, moins les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles des activités poursuivies de 51 millions \$ pour le quatrième trimestre 2020, plus les intérêts nets et les impôts versés pour le compte des activités poursuivies de 258 millions \$ au quatrième trimestre de 2020.

- Au début de 2021, la trésorerie et les équivalents de trésorerie pro forma⁽¹⁾ de Bombardier s'établissent à environ 5,4 milliards \$, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Bombardier Inc. (à l'exclusion de Transport) de 1,8 milliard \$ au 31 décembre 2020 et le produit d'environ 3,6 milliards \$ tiré de la vente de Transport clôturée récemment lorsqu'il sera pleinement disponible, et une dette nette pro forma⁽¹⁾ d'environ 4,7 milliards \$.
- Bombardier tiendra sa Journée des investisseurs et des analystes annuelle le jeudi 4 mars 2021. Dans le cadre de l'événement, Éric Martel, chef de la direction, et les membres de l'équipe de direction présenteront des mises à jour sur les perspectives de marché et les initiatives pour stimuler la rentabilité et la productivité. L'événement sera l'occasion de rencontrer les membres de l'équipe de direction. L'événement sera virtuel et sera suivi d'une période de questions.

Cessions d'activités pour repositionner Bombardier à titre entreprise axée sur les avions d'affaires

- Le 1^{er} juin 2020, la Société a clôturé la vente du programme d'avions commerciaux CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., pour une contrepartie brute au comptant de 585 millions \$.
- Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente de ses activités liées aux aérostructures et aux services après-vente de Belfast, au R.-U., de Casablanca, au Maroc, ainsi que ses installations de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'aérostructures de Dallas, aux É.-U., à Spirit AeroSystems Holding, Inc moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à Bombardier. La valeur totale de l'opération est d'environ 1,2 milliard \$.
- Le 29 janvier 2021, Bombardier a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom pour un produit net d'environ 3,6 milliards \$, y compris des actions d'Alstom d'environ 600 millions \$.⁽²⁾

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. La trésorerie et les équivalents de trésorerie pro forma comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Bombardier Inc. (à l'exclusion de Transport) de 1,8 milliard \$ au 31 décembre 2020 et le produit net d'environ 3,6 milliards \$ tiré de la vente de Bombardier Transport, en présumant la pleine monétisation des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$ et la libération de la trésorerie qui n'est pas immédiatement disponible, et compte non tenu de l'affectation du produit au remboursement de la dette. La dette nette pro forma est définie comme la dette à long terme de 10,1 milliards \$, diminuée de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de Bombardier Inc. (à l'exclusion de Transport) de 1,8 milliard \$ au 31 décembre 2020, moins le produit net d'environ 3,6 milliards \$ tiré de la vente de Bombardier Transport.

⁽²⁾ Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et les traitements comptables.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> RAII, RAII ajusté⁽¹⁾ et RAIIA ajustée⁽¹⁾, comme mesures du rendement. RPA dilué et RPA ajusté⁽¹⁾, comme mesures du rendement global.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none"> Sources de financement disponibles à court terme⁽²⁾, comme mesure de la suffisance des liquidités. Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
STRUCTURE DU CAPITAL	<ul style="list-style-type: none"> Coût du service de la dette. Profil des échéances de la dette.

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

⁽²⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus les montants disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Transport et de notre facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang.

SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES					
Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	2020	2019	2018	2017	2016
		<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>
Rentabilité					
Revenus ⁽²⁾	6 487 \$	7 488 \$	7 321 \$	7 648 \$	8 765 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	200 \$	684 \$	453 \$	210 \$	141 \$
Marge RAIIA ajustée ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	3,1 %	9,1 %	6,2 %	2,7 %	1,6 %
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	(211) \$	400 \$	279 \$	(13) \$	(133) \$
Marge RAII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	(3,3) %	5,3 %	3,8 %	(0,2) %	(1,5) %
RAII ⁽²⁾	912 \$	(520) \$	227 \$	(144) \$	(454) \$
Marge RAII ⁽²⁾	14,1 %	(6,9) %	3,1 %	(1,9) %	(5,2) %
Résultat net des activités poursuivies	(170) \$	(1 541) \$	(87) \$	(667) \$	(1 099) \$
Résultat net des activités abandonnées	(398) \$	(66) \$	405 \$	142 \$	118 \$
Résultat net	(568) \$	(1 607) \$	318 \$	(525) \$	(981) \$
RPA dilué (en dollars) ⁽⁵⁾	(0,37) \$	(0,76) \$	0,09 \$	(0,24) \$	(0,48) \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	(1 115) \$	(406) \$	(7) \$	(468) \$	(635) \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾⁽³⁾	(0,47) \$	(0,18) \$	0,03 \$	(0,14) \$	(0,25) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

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

⁽⁴⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2020 et 2019.

⁽⁵⁾ Comprend les activités poursuivies et les activités abandonnées.

SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Aux 31 décembre et pour les exercices
clos à ces dates

	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2016 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Liquidités					
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles					
Activités poursuivies	(1 672) \$	(253) \$	587 \$	(358) \$	(621) \$
Activités abandonnées	(1 149) \$	(427) \$	10 \$	889 \$	758 \$
	(2 821) \$	(680) \$	597 \$	531 \$	137 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles					
Activités poursuivies	221 \$	366 \$	307 \$ ⁽⁵⁾	1 195 \$	1 085 \$
Activités abandonnées	133 \$	157 \$	108 \$	122 \$	116 \$
	354 \$	523 \$	415 \$ ⁽⁵⁾	1 317 \$	1 201 \$
Flux de trésorerie disponible (utilisation) ⁽²⁾					
Activités poursuivies	(1 893) \$	(619) \$	280 \$ ⁽⁵⁾	(1 553) \$	(1 706) \$
Activités abandonnées	(1 282) \$	(584) \$	(98) \$	767 \$	642 \$
	(3 175) \$	(1 203) \$	182 \$ ⁽⁵⁾	(786) \$	(1 064) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	2 450 \$	2 629 \$	3 187 \$	3 057 \$	3 384 \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽⁴⁾					
Tranche courante de la dette à long terme	1 882 \$	8 \$	9 \$	18 \$	31 \$
Dette à long terme	8 193 \$	9 325 \$	9 093 \$	9 200 \$	8 738 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 671 millions \$ de Transport présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020 et de 51 millions \$ des activités liées aux aérostructures au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion, à la Note 30 – Cession d'activités et à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables. Comportaient également la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions \$ au 31 décembre 2017.

⁽⁴⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus les montants disponibles en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Transport et de notre facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang.

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

INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

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

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

Sur une base consolidée, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative considérable sur les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour l'exercice complet, du fait principalement du solde plus élevé du fonds de roulement imputable à la diminution des livraisons et à la baisse du nombre de nouvelles commandes.

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

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

Le 5 juin 2020, Bombardier Aviation a annoncé des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19. Les livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 20 % par rapport à celles de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier a ajusté ses activités et ses effectifs pour s'assurer de sortir de la crise actuelle sur des bases solides. Par conséquent, Bombardier Aviation a pris la décision difficile de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés. La majorité de ces réductions ont eu une incidence sur les activités de fabrication au Canada et ont été mises en place progressivement. Les activités de service à la clientèle de Bombardier à l'échelle mondiale se sont poursuivies en grande partie sans interruption au cours de la pandémie. Bombardier a comptabilisé une charge spéciale de 56 millions \$ en 2020, dont une tranche de 4 millions \$ au quatrième trimestre de 2020 pour cet ajustement d'effectifs.

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

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

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

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

- La Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, notamment la réduction de l'effectif et des dépenses non essentielles. Les dépenses en immobilisations discrétionnaires sont également reportées, de façon à améliorer essentiellement les perspectives⁽²⁾ de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ d'Aviation.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des garanties et des facilités de lettres de crédit, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1^{er} juin 2020.
- Les cadences de production d'Aviation étaient alignées sur la demande du marché, ce qui reflète les interruptions extraordinaires de l'industrie et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Au troisième trimestre, la Société a obtenu un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$ de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforçait de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
- Le 30 octobre 2020, la Société a clôturé la vente annoncée précédemment de ses activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.
- Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom pour un produit net d'environ 3,6 milliards \$.

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

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

La direction croit que le produit net de la vente de Transport combiné à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,8 milliard \$ à la fin de l'exercice, à l'exclusion de Transport, permettra à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins douze mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités.

Divers

Se reporter à la rubrique Risques et incertitudes du présent rapport de gestion pour des détails sur les facteurs de risque liés à la pandémie de COVID-19. Se reporter à la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur le recours à des estimations et au jugement aux fins de l'application des méthodes comptables dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Prévisions pour 2021⁽²⁾

Activités poursuivies uniquement	Prévisions pour 2021
Revenus	> 5,6 milliards \$
RAIIA ajusté⁽³⁾	> 500 millions \$
RAII ajusté⁽³⁾	> 100 millions \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽³⁾	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 économique graduel. Les possibilités de croissance devraient provenir de l'augmentation de la part de marché dans la catégorie des avions d'affaires de grande taille et de la hausse des revenus tirés des services attribuable à l'augmentation des 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 RIIA ajusté⁽³⁾ des activités poursuivies, y compris les coûts du siège social, devrait être supérieur à 500 millions \$ en 2021. Cette amélioration découle essentiellement 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'impact partiel de ces initiatives annoncées en février 2021 pour améliorer la rentabilité de la Société et sa génération de flux de trésorerie. Comme l'amortissement devrait être stable d'un exercice à l'autre et se situer à environ 400 millions \$, les RAII ajusté⁽³⁾ devrait être supérieur à 100 millions \$.

L'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ par les activités poursuivies en 2021 devrait être en deçà de 500 millions \$, y compris les coûts et les investissements ponctuels estimés à environ 200 millions \$. En 2021, les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ des activités poursuivies devraient provenir :

- du RIIA ajusté⁽³⁾ 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 à peu près conformes 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'affacturage inversé, et des charges de restructuration d'environ 50 millions \$.

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

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

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

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec la vente du secteur Transport à Alstom dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : la réalisation des avantages prévus de cette transaction et l'affectation du produit au remboursement de la dette. Pour de plus amples renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Énoncés prospectifs – Hypothèses ci-après. 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), au risque du 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; 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 nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Énoncés prospectifs – Hypothèses

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

- l'exécution normale et la livraison des éléments du carnet de commandes actuel;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché, y compris la capacité de notre bassin de fournisseurs à soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables sur le plan commercial et en temps opportun;
- la capacité de gérer la courbe d'apprentissage tout en accélérant la cadence de production et les livraisons de l'avion *Global 7500*;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, et la croissance soutenue des activités de services après-vente;
- la capacité d'investir dans notre portefeuille de produits;
- l'exactitude des analyses et hypothèses sous-tendant notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue de nos programmes et par la suite;
- l'exactitude de nos estimations et jugements à l'égard de la durée, de l'ampleur et des incidences de la pandémie de COVID-19 en cours sur l'économie et les marchés financiers, ainsi que sur notre entreprise, nos activités, nos revenus, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos flux de trésorerie, nos perspectives et nos résultats de périodes ultérieures;
- l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles;
- le prix des avions des nouveaux programmes, les coûts unitaires et l'accélération de la cadence de production;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir de nouvelles commandes et de faire croître notre carnet de commandes;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfices et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de réduction des coûts, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- notre capacité de neutraliser une partie des coûts de construction de notre nouvelle installation de fabrication de l'Aéroport Pearson de Toronto en vendant des terrains ou par d'autres moyens et de respecter le budget du projet;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement des produits;
- la stabilité du contexte mondial concurrentiel, de la conjoncture économique mondiale et des marchés financiers après la pandémie de COVID-19;
- la stabilité des taux de change aux niveaux actuels;
- notre capacité d'avoir accès aux marchés des capitaux au besoin ou en temps opportun;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique et de rembourser la dette à long terme ou de la refinancer à l'échéance; et
- notre capacité de nous défendre avec succès dans le cadre de poursuites judiciaires.

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

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

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2020	2019 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	2 337 \$	2 412 \$	6 487 \$	7 488 \$
Coût des ventes	2 248	2 109	5 971	6 447
Marge brute	89	303	516	1 041
Charges de vente et d'administration	117	126	420	557
R et D	144	65	320	156
Quote-part des résultats des coentreprises et des entreprises associées	—	(56)	(2)	(34)
Autres revenus	(7)	—	(11)	(38)
RAII ajusté⁽²⁾	(165)	168	(211)	400
Éléments spéciaux	(598)	1 628	(1 123)	920
RAII	433	(1 460)	912	(520)
Charges de financement	240	236	1 060	996
Revenus de financement	(28)	(93)	(27)	(226)
RAI	221	(1 603)	(121)	(1 290)
Impôts sur le résultat	236	(75)	49	251
Résultat net des activités poursuivies	(15) \$	(1 528) \$	(170) \$	(1 541) \$
Résultat net des activités abandonnées	(322) \$	(191) \$	(398) \$	(66) \$
Résultat net	(337) \$	(1 719) \$	(568) \$	(1 607) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(423) \$	(1 770) \$	(868) \$	(1 797) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	86 \$	51 \$	300 \$	190 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,18) \$	(0,74) \$	(0,37) \$	(0,76) \$
RPA des activités poursuivies (en dollars)				
De base et dilué	(0,01) \$	(0,64) \$	(0,08) \$	(0,65) \$
En pourcentage des revenus totaux				
Marge brute	3,8 %	12,6 %	8,0 %	13,9 %
RAII ajusté ⁽²⁾	(7,1) %	7,0 %	(3,3) %	5,3 %
RAII	18,5 %	(60,5) %	14,1 %	(6,9) %

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

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

Calcul du RPA dilué⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019 <i>retraité⁽²⁾</i>	2020	2019 <i>retraité⁽²⁾</i>
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(15) \$	(1 528) \$	(170) \$	(1 541) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	1	(7)	(18)	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(14) \$	(1 535) \$	(188) \$	(1 562) \$
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers d'actions)	2 419 541	2 397 868	2 408 209	2 383 987
RPA dilué (en dollars)	(0,01) \$	(0,64) \$	(0,08) \$	(0,65) \$

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

⁽²⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Autres mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019 <i>retraité⁽²⁾</i>	2020	2019 <i>retraité⁽²⁾</i>
RAIIA ajusté	(1) \$	259 \$	200 \$	684 \$
Résultat net ajusté	(475) \$	11 \$	(1 115) \$	(406) \$
RPA ajusté	(0,20) \$	0,00 \$	(0,47) \$	(0,18) \$

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

⁽²⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2020	2019	⁽¹⁾	2020	2019	⁽¹⁾
Revenus						
Aviation	2 337 \$	2 413 \$		6 488 \$	7 501 \$	
Transport ⁽¹⁾	2 076	1 793		7 844	8 269	
Siège social et Autres	—	(1)		(1)	(13)	
	4 413	4 205		14 331	15 757	
Reclassement ⁽¹⁾	(2 076)	(1 793)		(7 844)	(8 269)	
	2 337 \$	2 412 \$		6 487 \$	7 488 \$	
RAII ajusté⁽²⁾						
Aviation	(149) \$	143 \$		(125) \$	531 \$	
Transport ⁽¹⁾	(340)	(234)		(610)	70	
Siège social et Autres ⁽³⁾	(16)	25		(86)	(131)	
	(505)	(66)		(821)	470	
Reclassement ⁽¹⁾	340	234		610	(70)	
	(165) \$	168 \$		(211) \$	400 \$	
Éléments spéciaux						
Aviation	(628) \$	49 \$		(1 062) \$	(663) \$	
Transport ⁽¹⁾	(4)	2		8	48	
Siège social et Autres	30	1 579		(61)	1 583	
	(602)	1 630		(1 115)	968	
Reclassement ⁽¹⁾	4	(2)		(8)	(48)	
	(598) \$	1 628 \$		(1 123) \$	920 \$	
RAII						
Aviation	479 \$	94 \$		937 \$	1 194 \$	
Transport ⁽¹⁾	(336)	(236)		(618)	22	
Siège social et Autres ⁽³⁾	(46)	(1 554)		(25)	(1 714)	
	97	(1 696)		294	(498)	
Reclassement ⁽¹⁾	336	236		618	(22)	
	433 \$	(1 460) \$		912 \$	(520) \$	

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Comprend la quote-part du résultat de SCAC de 3 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (respectivement 57 millions \$ et 37 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019. La quote-part des gains nets provenant de SCAC au quatrième trimestre de 2019 comprend certaines reprises de provisions dans SCAC d'environ 60 millions \$). Le 12 février 2020, Bombardier a transféré sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et au gouvernement du Québec.

Analyse des résultats consolidés

Marge brute⁽¹⁾

La marge brute en pourcentage des revenus pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 ont diminué de respectivement 8,8 % et 5,9 %.

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

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

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Éléments spéciaux⁽¹⁾

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2020	2019 ⁽¹⁾	2020	2019 ⁽¹⁾
Gain sur cession d'activités – Activités liées aux aérostructures	2	(678) \$	— \$	(678) \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités liées au programme d'avions CRJ Series	3	8	—	(488)	—
Gain sur la sortie de SCAC et des activités liées aux aérostructures connexes	4	3	—	(120)	—
Charges de restructuration	5	23	13	85	51
Coûts de transaction	6	20	—	56	—
Fin de production du programme d'avions Learjet et autres	7	26	—	26	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion Learjet 85	8	—	(3)	(7)	(18)
Coûts des perturbations	9	—	—	3	—
Dépréciation des placements dans SCAC	10	—	1 578	—	1 578
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	11	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series	12	—	9	—	(210)
Perte sur remboursement de dette à long terme	13	—	—	—	84
Ajustements au titre des avantages de retraite	14	—	26	—	26
Charge de dépréciation de Primove et autres coûts	15	—	1	—	5
Achat de rentes de retraite	16	—	4	—	4
Impôts sur le résultat	17	148	(26)	(32)	217
		(450) \$	1 602 \$	(1 155) \$	1 221 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		(598) \$	1 628 \$	(1 123) \$	920 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	13	—	—	—	84
Impôts sur le résultat		148	(26)	(32)	217
		(450) \$	1 602 \$	(1 155) \$	1 221 \$

1. Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.
2. Représente la vente des activités liées aux aérostructures, pour un produit brut de 275 millions \$. La transaction a donné lieu à un gain de 678 millions \$. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.
3. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 488 millions \$ (440 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.
4. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 120 millions \$ pour l'exercice 2020. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
5. Pour l'exercice 2020, représentent des indemnités de départ de 61 millions \$ après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 38 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 21 millions \$.
Pour l'exercice 2019, représente des indemnités de départ totalisant 25 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$. Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé, pour l'exercice 2019, des indemnités de départ de 7 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, ainsi que d'autres charges connexes de 24 millions \$. De plus, la Société a comptabilisé une moins-value des actifs d'impôt différé de 87 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
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.
7. Après la décision de mettre fin à la production des avions *Learjet* en 2021 et celle de regrouper les activités de finition des avions *Global* à Montréal, la Société a comptabilisé une perte de valeur des stocks de 12 millions \$, une charge de dépréciation de 4 millions \$ des immobilisations corporelles et d'autres charges de 10 millions \$.
8. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 7 millions \$ pour l'exercice 2020 (18 millions \$ pour l'exercice 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
9. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, un montant de 3 millions \$ a été comptabilisé comme élément spécial pour l'exercice 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
10. La Société a effectué un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019 de ses placements dans SCAC, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$.
11. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
12. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après impôts).

13. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021. Voir la Note 28 – Dette à long terme.
14. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés à titre de coûts des services passés selon l'IAS 19, Avantages du personnel.
15. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 5 millions \$.
16. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance au cours de l'exercice 2019.
17. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom qui a été prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 100 millions \$ en fonction du produit final de la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence hors trésorerie. La clôture de la transaction a eu lieu le 29 janvier 2021.

Charges nettes de financement⁽¹⁾

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 212 millions \$ et 1033 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement à 143 millions \$⁽¹⁾ et 770 millions \$⁽¹⁾ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 69 millions \$ au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- une perte nette sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (51 millions \$); et
- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (38 millions \$).

L'augmentation de 263 millions \$ pour l'exercice est surtout attribuable à :

- une perte nette sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (301 millions \$); et
- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (71 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020 et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (84 millions \$).

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Impôts sur le résultat⁽¹⁾

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 106,8 % et (40,5) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada.

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

- l'incidence négative de la moins-value des actifs d'impôt différé, y compris l'incidence de la conclusion de la vente du secteur Transport à Alstom (149 millions \$); et
- l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Contrebalancées en partie par :

- l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger; et
- l'incidence positive des différences permanentes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, le taux d'imposition effectif découle surtout de :

- l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancée en partie par l'incidence nette de la conclusion de la vente du secteur Transport à Alstom (100 millions \$) diminuée par l'incidence de la clôture des transactions visant le programme d'avions CRJ et les activités liées aux aérostructures (74 millions \$); et
- l'incidence négative de la moins-value des actifs d'impôt différé.

Contrebalancées en partie par :

- l'incidence positive des différences permanentes; et
- l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 4,7 % et (19,5) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,6 % au Canada.

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

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

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

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

⁽¹⁾ Relatif aux activités poursuivies. Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 1,9 milliard \$ pour l'exercice⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 457 millions \$. La diminution de 2,3 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par⁽²⁾ :

- une diminution nette de 1,2 milliard \$ des stocks d'Aviation attribuable essentiellement aux livraisons d'avions d'affaires, au rajustement des cadences de production et à la cession d'activités⁽⁵⁾;
- une diminution de 472 millions \$ des participations dans des coentreprises et des entreprises associées attribuable à la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾;
- une diminution de 447 millions \$ des créances clients et autres débiteurs;
- une diminution de 432 millions \$ des immobilisations corporelles en raison surtout de la cession d'activités⁽⁵⁾ et de l'amortissement;
- une diminution de 259 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques principalement attribuable à l'amortissement; et
- une diminution de 141 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

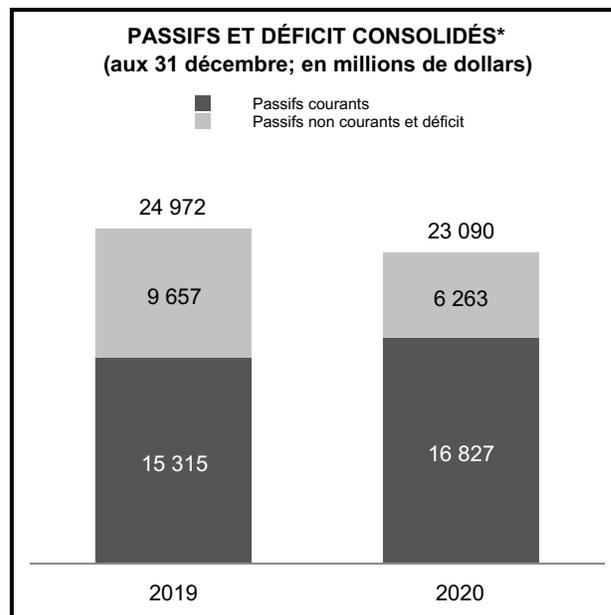
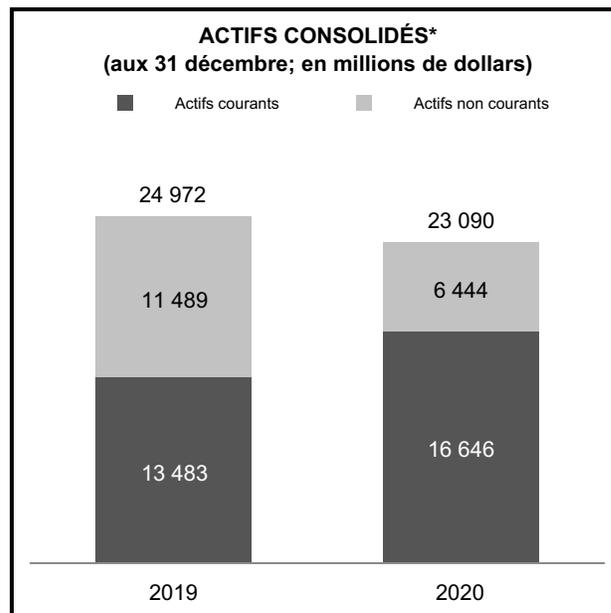
- une augmentation de 736 millions \$ des actifs sur contrat, principalement dans Transport.

Le total des passifs et des capitaux propres a diminué de 1,9 milliard \$ au cours de l'exercice⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence des taux de change de 457 millions \$. La diminution de 2,3 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par⁽²⁾ :

- une diminution de 1,1 milliard \$ des passifs sur contrat;
- une diminution de 651 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs;
- une diminution de 460 millions \$ des provisions attribuable surtout à la cession d'activités et à la reprise de la provision pour contrats déficitaires après la vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC⁽³⁾ et des activités liées aux aérostructures connexes;
- une diminution de 598 millions \$ des capitaux propres attribuable principalement à la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies de 413 millions \$; et
- une diminution de 137 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la cession d'activités⁽⁵⁾, contrebalancée par la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 697 millions \$ de la dette à long terme, attribuable essentiellement au nouvel emprunt à terme garanti.⁽⁴⁾



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

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans la présente rubrique sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs reclassés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Aux fins de la situation financière consolidée, les explications comprises dans la présente rubrique ne tiennent pas compte de l'incidence des mécanismes de prêts adossés que la Société a conclus avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables et avec MHI relativement à certains actifs et passifs. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la Note 19 – Autres actifs financiers.

⁽³⁾ Se reporter à la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Se reporter à la Note 28 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Se reporter à la Note 30 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Utilisation des flux de trésorerie disponible⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Résultat net	(337) \$	(1 719) \$	(568) \$	(1 607) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	166	129	510	422
Charges de dépréciation du placement dans SCAC	—	1 578	—	1 578
Charges (reprises) de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	17	—	42	(4)
Impôts sur le résultat différés	214	(173)	32	113
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(2)	(3)	(3)	(10)
Pertes (gains) sur cessions d'une participation dans des entreprises associées et d'activités	(667)	9	(1 286)	(730)
Quote-part des résultats des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(81)	(110)	(128)
Charge (revenu) à base d'actions	17	(4)	26	30
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	—	84
Dividendes reçus des coentreprises et des entreprises associées	25	29	52	49
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	908	1 308	(1 516)	(477)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	323	1 073	(2 821)	(680)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(114)	(121)	(354)	(523)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	209 \$	952 \$	(3 175) \$	(1 203) \$

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

⁽²⁾ Se reporter à la Note 35 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

La diminution de 750 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au quatrième trimestre est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (346 millions \$).
- En partie contrebalancée par :
- une variation négative d'une période à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse (400 millions \$) (voir l'explication ci-après).

La diminution de 2141 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour l'exercice est surtout attribuable à :

- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (1105 millions \$); et
- une variation négative d'une période à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse (1039 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2020, les entrées de fonds de 0,9 milliard \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des stocks d'Aviation attribuable essentiellement aux livraisons d'avions d'affaires au quatrième trimestre;
- une diminution des créances clients et autres débiteurs; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation en raison surtout des livraisons d'avions d'affaires et d'une baisse des nouvelles commandes.

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les sorties de fonds de 1,5 milliard \$ s'expliquent surtout par :

- une diminution des passifs sur contrat dans Aviation et Transport en raison surtout des livraisons d'avions d'affaires et d'une baisse des nouvelles commandes;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport du fait de l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution nette des fournisseurs et autres créditeurs; et
- une diminution des autres passifs financiers dans Aviation et Transport liée à la révision des hypothèses de vente pour tenir compte des prêts-subventions et à une baisse des passifs dérivés incorporés.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des stocks d'Aviation attribuable essentiellement aux livraisons d'avions d'affaires; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs.

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

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

En partie contrebalancées par :

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

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	(116) \$	(135) \$	(364) \$	(552) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	2	14	10	29
	(114) \$	(121) \$	(354) \$	(523) \$

La diminution de 7 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le quatrième trimestre est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques.

La diminution de 169 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour l'exercice est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Sources de financement disponibles à court terme

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

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période/de l'exercice	1 870 \$ ⁽¹⁾	2 255 \$	2 629 \$ ⁽¹⁾	3 187 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	323	1 073	(2 821)	(680)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(114)	(121)	(354)	(523)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	—	—	(100)	(350)
Produit net de la cession d'une participation dans des entreprises associées et d'activités	265	—	1 385	826
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées	—	(52)	—	(64)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	—	707	1 956
Remboursement de dette à long terme	(8)	—	(8)	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme	11	(533)	742	—
Paiement d'obligations locatives	(16)	(31)	(93)	(112)
Dividendes versés – actions privilégiées	(5)	(5)	(19)	(20)
Émission de participations ne donnant pas le contrôle	—	—	386	49
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	(2)	(4)
Incidence des taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	96	47	(38)	130
Autre	28	(4)	36	(4)
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 450 \$	2 629 \$	2 450 \$	2 629 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(671)	(51)	(671)	(51)
Solde à la fin de la période/de l'exercice	1 779 \$	2 578 \$	1 779 \$	2 578 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	Aux	
	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport	1 779 \$	2 089 \$
Emprunt à terme garanti de premier rang disponible ⁽²⁾	135	—
	1 914 \$	2 089 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	671	540
Facilités de crédit renouvelables disponibles de Transport ⁽³⁾	618	1 296
	1 289 \$	1 836 \$
Sources de financement disponibles à court terme	3 203 \$	3 925 \$

⁽¹⁾ Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie de respectivement 671 millions \$ de Transport présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020 et de 51 millions \$ des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. La trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport au 31 décembre 2019 s'élevaient à 540 millions \$. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation et à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion ainsi qu'à la Note 30 – Cession d'activités et à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur les traitements comptables.

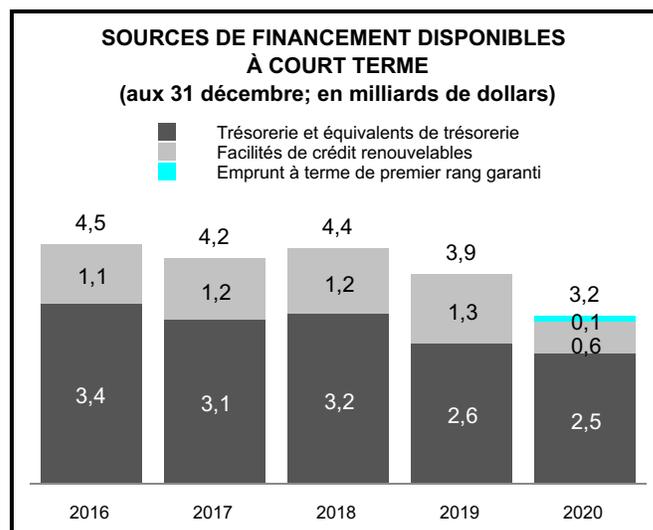
⁽²⁾ Sur la base de la garantie disponible au 31 décembre 2020.

⁽³⁾ Comprennent le montant inutilisé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 1154 millions € de Transport. Cette facilité ne sera plus disponible pour la Société à la suite de la vente du secteur du secteur Transport à Alstom le 29 janvier 2021. Se reporter à la Note 36 – Facilités de crédit de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Le 29 janvier 2021, Bombardier a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom pour un produit net d'environ 3,6 milliards \$, y compris des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$.

Le 19 août 2020, la Société a conclu une facilité d'emprunt à terme garantie de premier rang d'une durée de trois ans d'un montant de 1,0 milliard \$ (la « facilité ») avec HPS Investment Partners, LLC, agissant à titre d'agent administratif, d'agent de garantie et de prêteur principal pour un groupe qui incluait des fonds d'investissement et des comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC et Apollo Capital Management, L.P. ou leurs sociétés affiliées respectives, et des fonds d'opportunités spéciales et de prêts directs gérés par Ares Management LLC. La facilité fournit les liquidités additionnelles nécessaires pour le fonds de roulement et les besoins généraux de la Société au moment où la Société réaligne les cadences de production sur les conditions actuelles du marché. La facilité prévoit une utilisation minimale de 750 millions \$ et une durée de trois ans. La Société a le droit de rembourser par anticipation le solde de la facilité. De plus, par suite de la vente de Transport, une offre de remboursement de 50 % du solde du capital de la facilité doit être faite par la Société. Les montants prélevés en vertu de la facilité portent intérêt au taux de référence LIBOR majoré d'une marge convenue et sont garantis par une sûreté prise sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujettie à aucune clause restrictive financière. Au 31 décembre 2020, le solde s'élevait à 750 millions \$ sur lequel 375 millions \$ étaient présentés à titre de passifs courants.

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



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

Facilités de crédit de Transport

Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom.

Au 31 décembre 2020, Transport disposait d'une facilité de crédit renouvelable qui était disponible comme source de financement pour l'ensemble des besoins généraux de Transport. Selon cette facilité, les mêmes clauses financières restrictives que celles de la facilité de lettres de crédit de Transport devaient être respectées. La facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport atteignait 1154 millions € (1416 millions \$) au 31 décembre 2020 et était disponible comme source de financement. La facilité devait arriver à échéance en mai 2022 et portait intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Un montant de 650 millions € (798 millions \$) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 31 décembre 2020.

Au 31 décembre 2020, Transport avait aussi une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (92 millions \$). Cette facilité était disponible comme source de financement pour Transport. Aucun solde n'était à payer sur cette facilité au 31 décembre 2020.

Facilités de lettres de crédit

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

Au 31 décembre 2020, les facilités de lettres de crédit de la Société étaient principalement à la disposition de Transport. Transport a été vendu à Alstom le 29 janvier 2021. Au 31 décembre 2020, ces facilités étaient comme suit :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2020				
Facilité de Transport ⁽¹⁾	5 519 \$ ⁽²⁾	5 123 \$	396 \$	2023 ⁽³⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 519 \$	5 123 \$	396 \$	
31 décembre 2019				
Facilité de Transport ⁽¹⁾	5 052 \$ ⁽²⁾	4 846 \$	206 \$	2023
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 052 \$	4 846 \$	206 \$	

⁽¹⁾ Fait partie du groupe destiné à être cédé en lien avec la vente des activités de Transport. Se reporter à la rubrique Vente du secteur Transport dans le présent rapport de gestion et à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction.

⁽²⁾ Équivaut à un montant de 4498 millions € au 31 décembre 2020 (4498 millions € au 31 décembre 2019).

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2023.

⁽⁴⁾ La Société a annulé volontairement la facilité de lettres de crédit de 361 millions \$ en 2019 et l'a remplacée par diverses ententes bilatérales.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 5572 millions \$ étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2020, dont un montant de 5471 millions \$ était lié à Transport (4395 \$ étaient en cours au 31 décembre 2019).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,0 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2020 (3,8 milliards \$ au 31 décembre 2019).

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

Clauses financières restrictives

Transport a été vendu à Alstom le 29 janvier 2021. Au 31 décembre 2020, Transport était assujéti à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de ses facilités de crédit renouvelable, lesquelles devaient être respectées tous les trimestres. Les facilités étaient assorties de clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, le tout calculé en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. De plus, Transport devait maintenir un seul minimum de liquidités allant de 500 millions € (614 millions \$) à 750 millions € (920 millions \$) à la fin de chaque trimestre, sauf pour le trimestre clos le 31 décembre 2020. Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme s'il était uniquement fondé sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés à l'état de la situation financière consolidé. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, ces clauses financières restrictives ont été modifiées avant la fin de l'année de manière à ce qu'elles ne s'appliquent pas au quatrième trimestre. Transport respectait toutes ces clauses restrictives sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

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

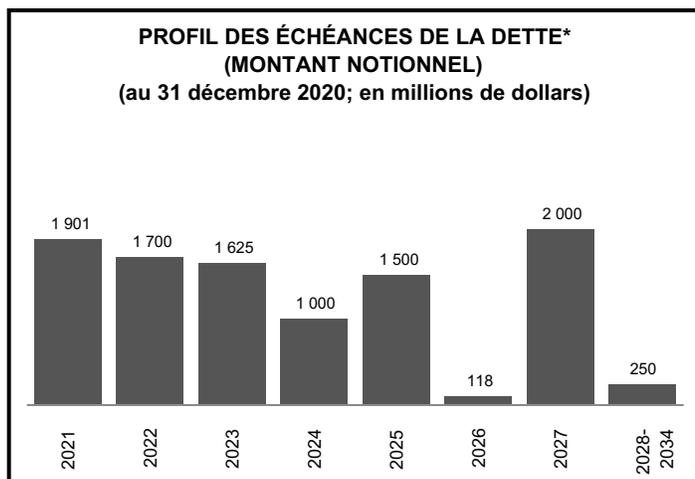
Besoins futurs de liquidités

Notre secteur Aviation a besoin de capitaux pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître sa compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance.

Nous gérons de façon continue nos passifs en tenant compte les flux de trésorerie disponibles prévus,⁽¹⁾ les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Nous tirons avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement.

Nous évaluons continuellement les possibilités de renforcer notre structure du capital en améliorant les ratios du levier financier, en refinançant les dettes lorsqu'elles arrivent à échéance et en réduisant le coût global des fonds en diversifiant les sources de liquidités.

L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 3,4 ans au 31 décembre 2020. La dette à long terme de 1901 millions \$ échéant en 2021 comprend un montant de 375 millions \$ représentant 50 % de l'encours du capital de notre prêt de trois ans qui devrait être remboursé, au gré des prêteurs, à la vente de Transport le 29 janvier 2021, un montant de 414 millions € (508 millions \$) échéant en mai 2021 et un montant de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021. Se reporter à la Note 28 – Dette à long terme des états financiers consolidés pour plus de détails.



* Exclut d'autres dettes à long terme d'un montant de 19 millions \$ au 31 décembre 2020. Se reporter à la Note 28 – Dette à long terme des états financiers consolidés pour plus de détails.

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

Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités⁽¹⁾

	31 décembre 2020				
	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme ⁽¹⁾	10 111 \$	1 901 \$	3 325 \$	2 500 \$	2 385 \$
Paiements d'intérêt	2 730	699	1 010	616	405
Obligations d'achat ⁽²⁾⁽³⁾	3 518	2 773	730	15	—
Fournisseurs et autres crédateurs	1 611	1 611	—	—	—
Autres passifs financiers ⁽⁴⁾	1 347	184	334	163	666
Passifs financiers dérivés	9	9	—	—	—
	19 326 \$	7 177 \$	5 399 \$	3 294 \$	3 456 \$

⁽¹⁾ Comprend les remboursements de capital uniquement; compte non tenu du produit de la vente de Transport.

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

⁽³⁾ Exclut Transport.

⁽⁴⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les placements dans des structures de financement, certains prêts liés à des avions et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des avantages incitatifs à la location. La valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les obligations locatives, les avantages incitatifs à la location et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) et à certains autres passifs financiers.

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. Les autres actifs financiers comprennent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier. Les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite du présent rapport de gestion pour plus de détails sur les régimes d'avantages de retraite. Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

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

	Au 31 décembre 2020 ⁽¹⁾
Moins de 1 an	56 \$
Entre 1 an et 5 ans	132
Plus de 5 ans	311
	499 \$

⁽¹⁾ Exclut Transport.

La dette nette pro forma⁽¹⁾ d'environ 4,7 milliards \$ comprend la dette à long terme de 10,1 milliards \$, déduction faite de l'encaisse de 1,8 milliard \$ de Bombardier Inc. (à l'exclusion de Transport) au 31 décembre 2020 ainsi que du produit d'environ 3,6 milliards \$ tiré de la vente de Transport. La Société a l'intention d'affecter le produit de la vente de Transport au remboursement de la dette et continue d'évaluer les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. La dette nette pro forma est définie comme étant la dette à long terme de 10,1 milliards \$, diminuée de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de 1,8 milliard \$ de Bombardier Inc. (à l'exclusion de Transport) au 31 décembre 2020 ainsi que du produit net d'environ 3,6 milliards \$ tiré de la vente de Bombardier Transport, qui comprend des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$.

Solvabilité

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, en mars 2020, Standard & Poor's Rating Services a modifié sa cote d'émetteur pour la faire passer respectivement de B- à CCC+. En avril 2020, également dans le contexte de la pandémie de COVID-19, Moody's Investors Service, Inc. a modifié la cote qu'elle attribue à l'ensemble de l'entreprise pour la faire passer de B3 à Caa2. En janvier 2020, également dans le contexte de la pandémie de COVID-19, Fitch Ratings a modifié la cote d'émetteur en défaut à long terme pour la faire passer de B- à CCC+ et, en mars, de CCC à CCC+. Le 15 janvier 2021, Fitch a annoncé son intention de retirer sa cote à Bombardier Inc. le ou vers le 15 février 2021. La raison de ce retrait est purement commerciale, étant donné que Fitch attribue une cote non sollicitée depuis 2016.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote d'émetteur de Bombardier Inc.	
		10 février 2021	31 décembre 2020
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	CCC	CCC
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	Caa2	Caa2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	CCC+	CCC+

STRUCTURE DU CAPITAL

En 2020, la Société gère son capital en se concentrant surtout sur la clôture des transactions de vente des activités pour favoriser le désendettement.

La vente des activités de Transport clôturée le 29 janvier 2021 devrait avoir une incidence considérable sur la gestion du capital de Bombardier, alors que la Société a l'intention d'affecter le produit de la vente de Transport au remboursement de la dette et continue d'évaluer les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces. Les actions convertibles de la Caisse ont été éliminées puisqu'il s'agissait d'un placement dans Transport.

Alors que la pandémie de COVID-19 a nui à l'économie mondiale, a perturbé les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale et est à l'origine d'une incertitude économique considérable et des perturbations sur les marchés financiers, la Société a répondu en apportant des ajustements aux activités, aux cadences de production et à l'effectif d'Aviation, et a géré avec prudence les liquidités dans le but de s'adapter à la conjoncture actuelle.

La Société passe en revue à l'heure actuelle sa stratégie de désendettement et de gestion du capital et, au moment où les marchés et les affaires redémarrent, son objectif est le redressement et la croissance des résultats pour réduire le ratio de la dette nette sur le RAIIA. Elle cherche à y parvenir en mettant en œuvre son plan de réduction des coûts dans le but d'aligner son infrastructure sur le marché actuel, grâce aux progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500* et à la croissance continue du réseau de services et de soutien. La Société prévoit rembourser sa dette en priorité avant d'engager des dépenses d'investissement importantes.

En outre, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 1,5 milliard \$ au 31 décembre 2020 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2019). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. De plus, le passif net lié à nos avantages de retraite a considérablement diminué en raison des cessions d'activités, y compris Transport. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé ces dernières années des mesures importantes d'atténuation des risques à cet égard, comme le rachat des engagements de rentes au nom des participants aux régimes de retraite. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

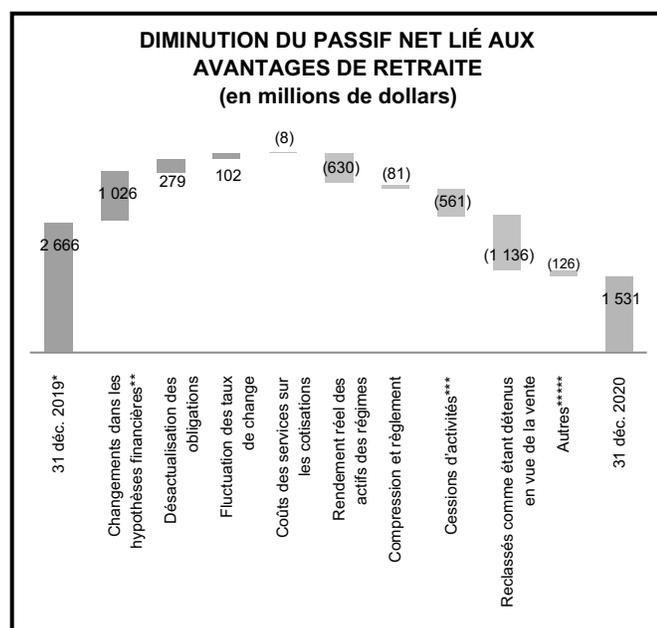
Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux actionnaires.

AVANTAGES DE RETRAITE

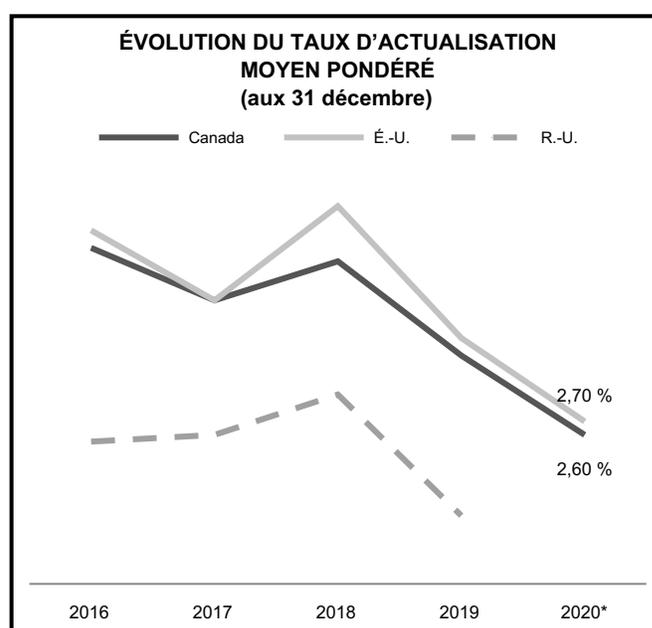
Bombardier offre plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales. Après la cession d'activités à Spirit le 30 octobre 2020 et à Alstom le 29 janvier 2021, la majorité des régimes de retraite sont désormais offerts au Canada et aux É.-U.

Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

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

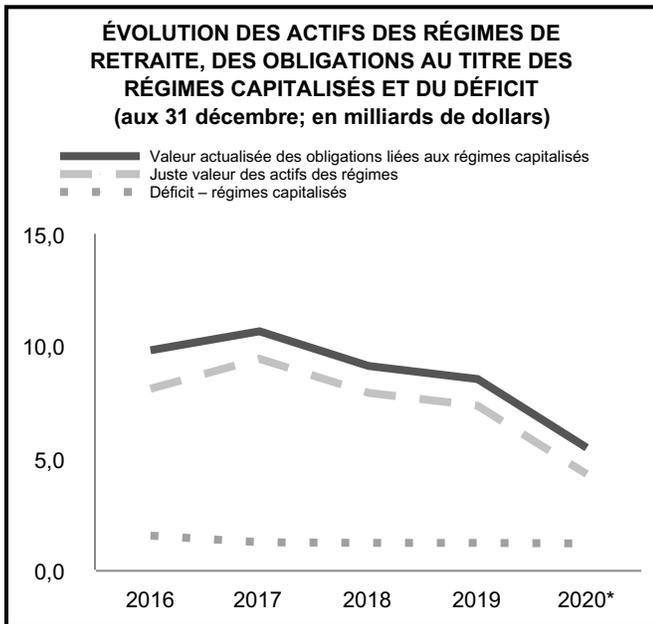


* Comprend le passif net lié aux avantages de retraite s'élevant à 414 millions \$, reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.
 ** Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.
 *** Pour plus de détails, se reporter à la Note 30 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés.
 **** Le passif net lié aux avantages de retraite totalisant 1136 millions \$ relatif aux activités liées à Transport a été reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.
 ***** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles, les écarts entre résultats et prévisions et l'incidence du plafonnement de la valeur de l'actif ainsi qu'une augmentation de 27 millions \$ des passifs au titre des avantages de retraite liés à une acquisition. Voir la Note 32 – Acquisition pour plus de détails sur la transaction.



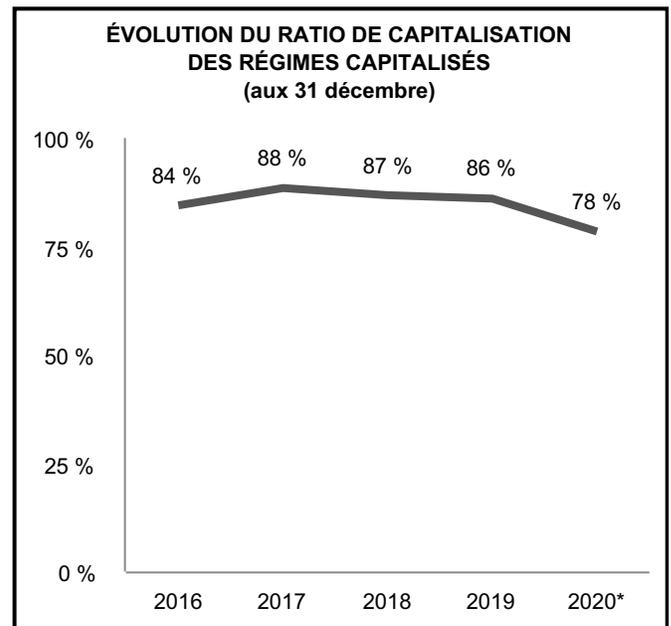
* Exclut Transport.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. En 2020, le rendement réel des actifs des régimes de 630 millions \$ était supérieur au rendement prévu, de sorte que des gains actuariels de 417 millions \$ ont été comptabilisés.

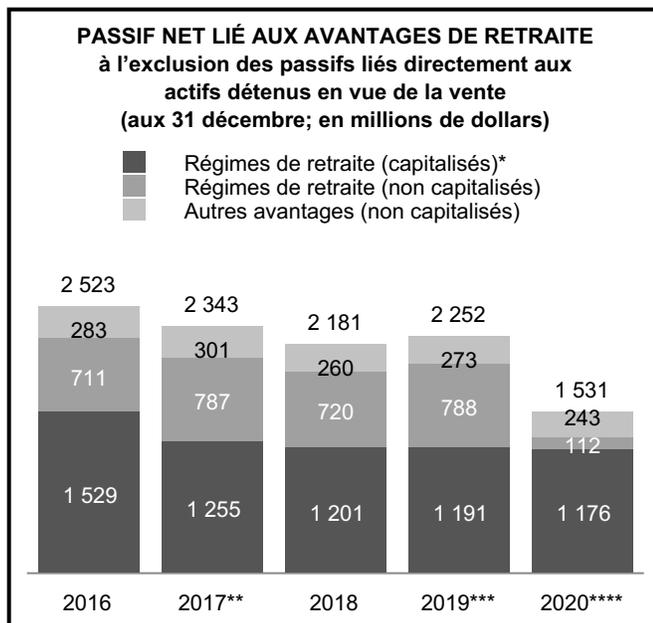


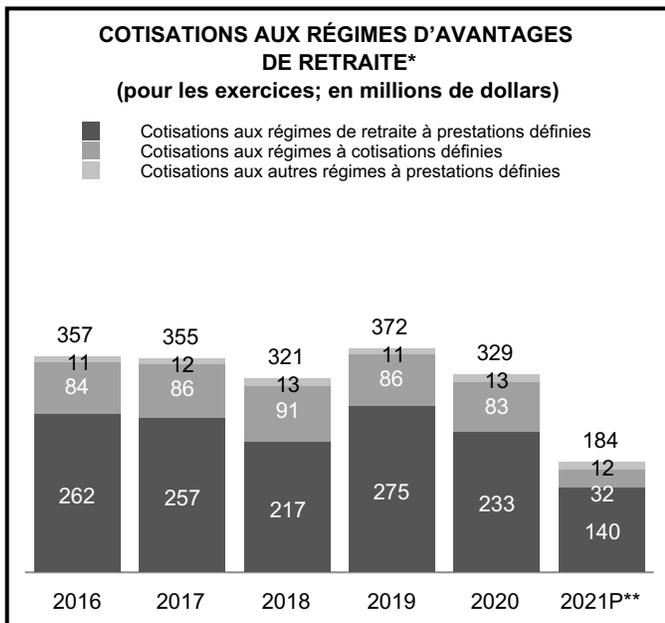
* Exclut Transport.

- * Comprennent le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif, le cas échéant.
- ** Retraité pour exclure le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.
- *** Exclut le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 414 millions \$ relatif aux activités liées aux aérostructures reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.
- **** Exclut le passif net lié aux avantages de retraite d'un montant de 1136 millions \$ relatif à Transport reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.



* Exclut Transport.

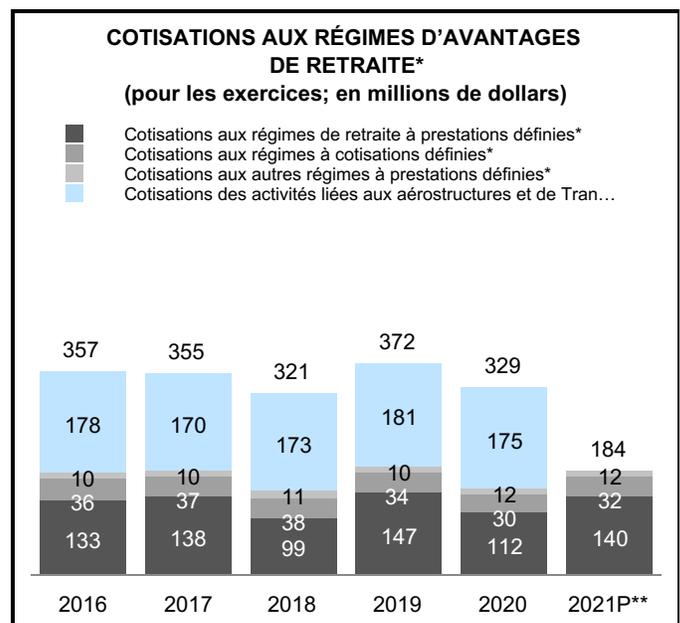




P : Prévission

* Comprennent les cotisations pour les régimes directement associés aux activités liées aux aérostructures et à Transport s'élevant à respectivement 48 millions \$ et 127 millions \$ pour 2020 (respectivement 39 millions \$ et 142 millions \$ pour 2019, 40 millions \$ et 133 millions \$ pour 2018, 42 millions \$ et 128 millions \$ pour 2017, et 48 millions \$ et 130 millions \$ pour 2016).

** Exclut les cotisations totales estimées pour les régimes de retraite de Transport pour 2021.



P : Prévission

* Exclut les cotisations pour les régimes directement associés aux activités liées aux aérostructures et à Transport.

** Exclut les cotisations totales estimées pour les régimes de retraite de Transport pour 2021.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies se sont établies à 246 millions \$ en 2020, par rapport à 286 millions \$ pour l'exercice précédent. Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 152 millions \$ pour 2021, excluant les cotisations totales estimées pour les régimes de retraite de Transport d'environ 105 millions \$. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs des régimes.

En 2020, les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 83 millions \$, incluant Transport. Ces cotisations sont estimées à 32 millions \$, à l'exclusion de Transport, pour 2021.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

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

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

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

Au 31 décembre 2020, la répartition cible moyenne de l'actif, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, était comme suit :

- 50,5 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.;
- 41 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.; et
- 8,5 % en titres à rendement réel, pour les régimes du Canada.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes gagneront en maturité. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Par conséquent, en 2018 et en 2019, des rentes ont été rachetées pour des participants aux trois régimes de retraite de Bombardier Aviation enregistrés en Ontario. Le rachat de rentes à verser aux participants à d'autres régimes de retraite sera évalué au cours des prochains exercices lorsque les régimes seront pleinement capitalisés sur une base de rachat de rentes.

Bombardier Gestion Mondiale d'Actifs Retraite Inc. (BGMAR) surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base continue pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

Coût des avantages de retraite

	2020				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total – Activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
Régimes à prestations définies	121 \$	9 \$	130 \$	95 \$	225 \$
Régimes à cotisations définies	31 \$	— \$	31 \$	52 \$	83 \$
Total des coûts au titre des avantages de retraite	152 \$	9 \$	161 \$	147 \$	308 \$
Lié à ce qui suit					
Régimes à prestations définies capitalisés	117 \$	s. o.	117 \$	65 \$	182 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	9 \$	13 \$	30 \$	43 \$
Régimes à cotisations définies	31 \$	s. o.	31 \$	52 \$	83 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAIL ou coûts capitalisés	107 \$	2 \$	109 \$	133 \$	242 \$
Charges de financement	45 \$	7 \$	52 \$	14 \$	66 \$
	2019				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total – Activités poursuivies ⁽¹⁾	Activités abandonnées ⁽¹⁾	Total
Régimes à prestations définies	205 \$	(10) \$	195 \$	62 \$	257 \$
Régimes à cotisations définies	33 \$	— \$	33 \$	53 \$	86 \$
Total des coûts au titre des avantages de retraite	238 \$	(10) \$	228 \$	115 \$	343 \$
Lié à ce qui suit					
Régimes à prestations définies capitalisés	201 \$	s. o.	201 \$	30 \$	231 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	(10) \$	(6) \$	32 \$	26 \$
Régimes à cotisations définies	33 \$	s. o.	33 \$	53 \$	86 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAIL ou coûts capitalisés	191 \$	(19) \$	172 \$	98 \$	270 \$
Charges de financement	47 \$	9 \$	56 \$	17 \$	73 \$

⁽¹⁾ Retraités pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées des états financiers consolidés pour plus de détails.

Le coût des avantages de retraite liés aux régimes à prestations définies⁽¹⁾ pour l'exercice 2021 est estimé à 159 millions \$, dont un montant de 117 millions \$ a trait à la charge RAIL et aux coûts capitalisés et un montant de 42 millions \$ est lié aux charges nettes de financement.

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

Analyse de sensibilité

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

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2021		Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2020	
	(Prévision)	(Prévision)		
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Taux d'actualisation	(11) \$	(16) \$	(247) \$	(438) \$
Taux d'inflation	— \$	2 \$	1 \$	92 \$
Taux de croissance des salaires	2 \$	4 \$	30 \$	49 \$

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

Augmentation	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2021		Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2020	
	(Prévision)	(Prévision)		
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Canada	6 \$	6 \$	113 \$	128 \$
R.-U.	s. o.	2 \$	s. o.	87 \$
É.-U.	1 \$	2 \$	33 \$	43 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 23 – Avantages de retraite des états financiers consolidés.

⁽¹⁾ Comprend Transport.

GESTION DES RISQUES

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

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

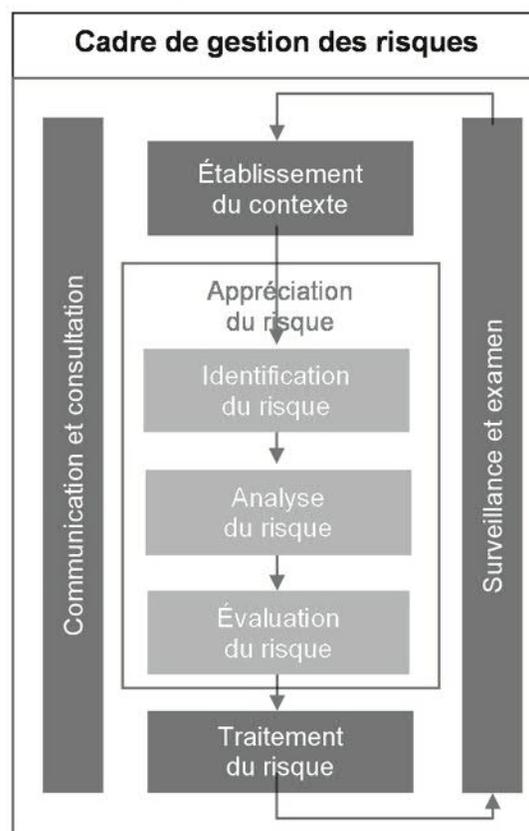
De plus, chaque année, l'équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (SAEER) évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés.

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

Le développement de produits constitue un axe principal d'intérêt, car s'y trouvent nos occasions les plus prometteuses de créer de la valeur, mais aussi nos risques les plus importants. Reconnaisant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape rigoureux en matière de développement de produits, conçu pour nous assurer de l'identification précoce et de l'atténuation efficace des risques éventuels. Au cœur de ce processus se trouve le Système d'ingénierie de Bombardier, qui est appliqué par tous les programmes tout au long du cycle de développement de produits. Ce processus est régulièrement perfectionné pour y intégrer les leçons tirées de nos propres programmes et de l'industrie. Des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Des examens de passage sont effectués à chaque étape par des membres de divers paliers de gestion et des

experts réputés en vue de démontrer la faisabilité technique, l'acceptation par les clients et le rendement financier.

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



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

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

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

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

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

Exposition au risque de change

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

Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
AVIATION	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75 % pour les 15 mois suivants et d'au plus 50 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
TRANSPORT ⁽²⁾	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des dollars canadiens, des euros, des dollars américains, des francs suisses, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.
SIÈGE SOCIAL	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les flux de trésorerie, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décaissements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, c.-à-d. l'euro et le dollar canadien.	Couverture de 100 % des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en devises.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Risque lié au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100 % des risques identifiés ayant une incidence sur le résultat net de la Société.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures des placements nets de la Société dans des établissements à l'étranger qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

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

⁽²⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Le 29 janvier 2021, le secteur Transport a été vendu à Alstom. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Aviation

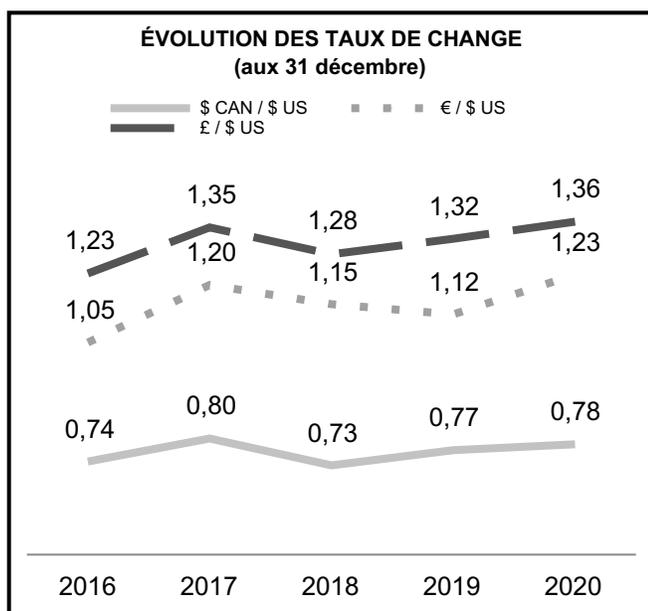
Au 31 décembre 2020, la partie couverte des coûts importants d'Aviation libellés en devises pour les exercices se terminant les 31 décembre 2021 et 2022 était comme suit :

Dollars canadiens

Pour les exercices	2021	2022
Coûts prévus libellés en devises	1 633 \$	1 664 \$
Partie couverte des coûts prévus libellés en devises	84 %	7 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,7574	0,7896

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Aviation pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021 d'environ 16 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 3 millions \$ compte tenu de ces contrats).



Siège social

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

Exposition au risque de crédit

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

Gestion du risque de crédit

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
SIÈGE SOCIAL	Dans le cadre des activités normales de trésorerie, nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et de nos instruments de placement.	Le risque de crédit découlant des activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à la politique de gestion du risque de change et à la politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum l'exposition au risque de crédit découlant des activités de trésorerie en assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de premier ordre, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds.
LES DEUX SECTEURS ISOLABLES	Nous sommes exposés au risque de crédit lié aux créances clients découlant des activités commerciales normales.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales sont gérés et contrôlés par chaque secteur isolable, conformément à la politique du siège social. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre propre expérience auprès de nos clients. Le risque de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Exposition au risque de liquidité

La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, ce qui implique le recours au jugement, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, de la disponibilité des facilités de lettres de crédit et autres facilités semblables, des besoins de fonds de roulement, de la disponibilité de mesures de financement du fonds de roulement et du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (pour plus de renseignements, se reporter à la Note 38 – Gestion du risque financier des états financiers consolidés). Nous surveillons constamment les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate.

Exposition au risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 28– Dette à long terme des états financiers consolidés). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Les instruments financiers visés comprennent les placements dans des titres et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés connexes étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, au 31 décembre 2020, l'incidence sur le RAI découlant des activités poursuivies se serait traduite par un ajustement négatif de 17 millions \$ au 31 décembre 2020.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et RPA ajusté

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

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAII⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
RAII	433 \$	(1 460) \$	912 \$	(520) \$
Amortissement	164	91	411	283
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	17	—	42	1
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	(615)	1 628	(1 165)	920
RAIIA ajusté	(1) \$	259 \$	200 \$	684 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2020 (par action)		2019 (par action)	
Résultat net des activités poursuivies	(15) \$		(1 528) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(598)	(0,25) \$	1 628	0,68 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	13	0,01	17	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	(24)	(0,01)	(78)	(0,03)
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et autres éléments d'ajustement	149	0,06	(28)	(0,01)
Résultat net ajusté	(475)		11	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	1		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(474) \$		4 \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)		2 419 541		2 397 868
RPA ajusté		(0,20) \$		0,00 \$

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2020	2019
RPA dilué des activités poursuivies	(0,01) \$	(0,64) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,19)	0,64
RPA ajusté	(0,20) \$	0,00 \$

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

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

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté⁽¹⁾

	Exercices clos les 31 décembre	
	2020 (par action)	2019 (par action)
Résultat net des activités poursuivies	(170) \$	(1 541) \$
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(1 123)	920
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :		0,39 \$
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	84
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	52	56
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et perte nette (gain net) sur certains instruments financiers	159	(140)
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et autres éléments d'ajustement	(33)	215
Résultat net ajusté	(1 115)	(406)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(18)	(21)
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 133) \$	(427) \$
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)	2 408 209	2 383 987
RPA ajusté	(0,47) \$	(0,18) \$

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)⁽¹⁾

	Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019
RPA dilué des activités poursuivies	(0,08) \$	(0,65) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et autres éléments d'ajustement	(0,39)	0,47
RPA ajusté	(0,47) \$	(0,18) \$

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

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

AVIATION

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	FAITS SAILLANTS	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE
49	50	52	56	60	66

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAI1, marge RAI1, RAI1 ajusté⁽¹⁾ et marge RAI1 ajustée⁽¹⁾, comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et de l'expertise technique pour répondre aux demandes des clients dans les meilleurs délais, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions. • Retour en service à temps et savoir-faire de grande qualité dans les installations de maintenance appartenant à Bombardier, comme mesure d'efficacité.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

FAITS SAILLANTS

L'avion *Global 7500* est le moteur de la croissance, et les cadences de production sont alignées sur la conjoncture de marché

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2020	2019	Écart
Revenus			
Avions d'affaires	5 593	5 417	3 %
Aviation – autres	895	2 084	(57) %
Total des revenus	6 488	7 501	(14) %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	114	142	(28)
Avions commerciaux ⁽¹⁾	5	33	(28)
RAIIA ajusté ⁽²⁾	286 \$	812 \$	(65) %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾	4,4 %	10,8 %	(640) pdb
RAII ajusté ⁽²⁾	(125) \$	531 \$	(124) %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾	(1,9) %	7,1 %	(900) pdb
RAII	937 \$	1 194 \$	(22) %
Marge RIIA	14,4 %	15,9 %	(150) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	221 \$	373 \$	(41) %
Aux 31 décembre	2020	2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	10,7 \$	14,4 \$	(26) %
Aviation – autres ⁽³⁾	— \$	1,9 \$	(100) %

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

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

⁽³⁾ Comportaient les commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ relatives aux activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. Comportaient aussi 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Ne tient pas compte du carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series totalisant 0,4 milliard \$ en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Les revenus tirés des activités liées aux avions d'affaires ont atteint 5,6 milliards \$ pour 2020, une augmentation de 3 % par rapport à ceux de l'exercice précédent attribuable à l'accélération continue des livraisons d'avions *Global 7500*, compte non tenu des ajustements apportés à la cadence de production sur d'autres plateformes pour l'aligner sur la conjoncture du marché et les demandes des clients en réponse à la pandémie de COVID-19.
 - Les revenus tirés des activités de fabrication d'avions d'affaires ont augmenté de 11 % par rapport à ceux de l'exercice précédent, ce qui s'explique par les parts de marché gagnées par l'avion *Global 7500* dans le segment des avions très long-courriers.
 - Les revenus tirés des services ont été de 988 millions \$, soit 21 % moins élevés que ceux de l'exercice précédent, la pandémie de COVID-19 ayant réduit l'utilisation des biréacteurs d'affaires à l'échelle de l'industrie. La Société continue de se positionner de manière à pouvoir saisir les occasions de croissance futures sur le marché des services après-vente en augmentant considérablement la capacité de son réseau mondial avec des grands projets d'expansion en cours à Singapour, à Londres, à Melbourne et à Miami.

- Avions d'affaires a livré 114 avions, y compris des avions spécialisés au cours de l'exercice, y compris 59 avions *Global*, 44 avions *Challenger* et 11 avions *Learjet*.
 - Les livraisons ont atteint un sommet au quatrième trimestre, avec 44 avions livrés, y compris un nombre record de 16 livraisons d'avions *Global 7500*.
- Les autres revenus tirés des activités d'aviation liées aux avions commerciaux et aux aérostructures qui ont été cédées au cours de l'exercice se sont établis à 895 millions \$.
- Le RAIIA ajusté⁽¹⁾ et le RAI ajusté⁽¹⁾ de respectivement 4,4 % et (1,9) % reflètent la baisse du nombre de livraisons d'avions, le ralentissement des activités liées aux services, l'apport peu élevé des premières unités de l'avion *Global 7500* au fur et à mesure que le programme progresse sur la courbe d'apprentissage de sa production, ainsi que l'incidence de la redéfinition d'une entente commerciale. Le RAII comme présenté de 0,9 milliard \$ tient compte des gains comptables réalisés à la cession des activités liées aux avions CRJ et aux aérostructures.
- Le carnet de commandes pluriannuel d'avions d'affaires totalisait 10,7 milliards \$ à la fin de l'exercice, reflétant l'intensification de l'activité de commandes au quatrième trimestre, compte non tenu de la redéfinition d'une entente commerciale prévoyant notamment la récupération de 12 avions *Global 7500*.
 - En décembre, Bombardier a annoncé une commande ferme de 10 avions *Challenger 350* dans une transaction évaluée à 267 millions \$, aux prix catalogue de 2020. L'engagement ferme d'un client qui préfère garder l'anonymat représente l'une des plus importantes commandes de biréacteurs d'affaires en 2020 et souligne l'attrait de l'avion se vendant le mieux, le *Challenger 350*, dans un contexte de vif intérêt pour l'aviation d'affaires et la sécurité accrue qu'elle procure.

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

PROFIL

Portefeuille solide placé en position de générer de la croissance

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

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

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEUR D'AFFAIRES LÉGER

Modèle : *Learjet 75 Liberty*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Les avions *Learjet* emblématiques de leur catégorie continuent de fixer les normes en apportant des caractéristiques des avions à large fuselage à la plateforme de biréacteur léger. Les avions *Learjet* présentent un plancher plat dans toute la cabine et offrent un vol en douceur ainsi qu'un confort exceptionnel. Le nouvel avion *Learjet 75 Liberty* est le biréacteur d'affaires le plus accessible de Bombardier, offrant la seule suite affaires dans la catégorie des biréacteurs légers offrant l'option d'une configuration spacieuse de six à huit fauteuils et d'une porte standard escamotable séparant le poste de pilotage et la cabine pour une expérience de vol des plus silencieuses. L'avion *Learjet 75 Liberty* est certifié selon les normes de sécurité plus élevées du Chapitre 25 de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., applicables aux avions de ligne commerciaux, contrairement à la plupart des avions concurrents de la catégorie des biréacteurs d'affaires légers certifiés selon les normes du Chapitre 23.



Avion *Learjet 75 Liberty*

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

BIRÉACTEURS D’AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350* et *Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Expression magistrale haut de gamme du savoir-faire et de la fonctionnalité, les avions de la gamme *Challenger* offrent des outils permettant d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus confortables de leur catégorie. Chaque avion offre des coûts d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité, une connectivité hors pair dans l'industrie, un système de son enveloppant et un système de gestion de cabine qui allie le tout sans effort. Bombardier investit sans cesse dans sa plateforme *Challenger*. Ces dernières années, Bombardier a annoncé une série d'améliorations apportées à son avion *Challenger 350*, soulignant davantage sa position de tête dans la catégorie des avions superintermédiaires. Parmi les améliorations récentes, mentionnons une connectivité haute vitesse à bande Ka et une interface rafraîchie du système de gestion cabine qui rehausse davantage l'expérience en cabine.

Bombardier a livré le 350^e biréacteur d'affaires *Challenger 350*, en 2020, marquant ainsi la sixième année consécutive où ce biréacteur d'affaires superintermédiaire est le plus livré au monde.

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



Avion *Challenger 350*

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

BIRÉACTEURS D’AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

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

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Habilement conçue pour laisser une impression durable, la gamme d'avions emblématiques *Global* couvre la catégorie de marché des biréacteurs de grande taille avec six modèles d'avions qui assurent des vols en douceur, sont dotés de nouveaux aménagements intérieurs de cabine conçus avec intelligence pour assurer un équilibre entre luxe et productivité. Tous les avions *Global* sont dotés du filtre HEPA avancé Pūr Air qui élimine jusqu'à 99,99 % des allergènes, des bactéries et des virus, et renouvelle complètement l'air de la cabine avec de l'air frais à 100 % en à peine 90 secondes. En outre, la connectivité Internet en vol la plus rapide de l'industrie à l'échelle mondiale, combinée à des systèmes de gestion de cabine complets, assure aux passagers de pouvoir être divertis et connectés en tout temps.

Grâce à une aile redessinée et à des moteurs Pearl efficaces, les avions *Global 5500* et *Global 6500* affichent la plus grande autonomie de leur catégorie, offrant des performances et un confort passager inégalé, et ce, à des coûts d'exploitation exceptionnels.

L'avion *Global 7500*, définissant sa catégorie, agrandit la gamme en offrant une véritable cabine à quatre zones, une zone de repos pour l'équipage et la plus grande autonomie pour relier sans escale presque toutes les principales villes du monde. Depuis son entrée en service en 2018, le biréacteur d'affaires *Global 7500* a fait ses preuves comme étant l'avion le plus performant de l'industrie et le premier biréacteur d'affaires à recevoir une déclaration environnementale de produit.



Avion *Global 7500*

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

⁽²⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

BOMBARDIER AVIONS SPÉCIALISÉS

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

Catégorie de marché : Avions pour missions spéciales

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

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

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

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

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des stations de maintenance en piste, à plus de 30 véhicules d'intervention mobile Bombardier ainsi qu'à un réseau d'installations de service agréées et à plus de 600 avions dans le monde pour soutenir des clients dont les avions sont immobilisés au sol.

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

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

Caractéristiques principales : Services de soutien en matière de pièces offerts aux clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept, par l'intermédiaire d'installations de par le monde approvisionnées par trois principales plaques tournantes à Chicago, à Francfort et à Singapour, ainsi que par six entrepôts régionaux. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité des pièces partout dans le monde, dans l'ensemble de notre réseau d'entrepôts et de plaques tournantes ainsi que dans les centres de service détenus en propriété exclusive. Des installations de réparation en Amérique du Nord et en Europe fournissent des services de réparation de pièces aux propriétaires-utilisateurs. Accès illimité à un réseau de plus de 600 avions affectés à la livraison de pièces permettant de répondre aux besoins d'avions immobilisés au sol. De la couverture des échanges aux réparations des composants de fuselages, y compris les suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et assure la disponibilité des pièces partout dans le monde.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE 24 HEURES SUR 24

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

Caractéristiques principales : Services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toute demande cruciale et reliée à un avion immobilisé au sol et soutenir toute exigence des clients, dès la MES et tant qu'ils en sont propriétaires, en tirant parti d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées. Bombardier améliore sa présence en matière de service à la clientèle dans le monde entier grâce à l'annonce de l'expansion des centres de services situés à Singapour, à l'aéroport Miami Opa-Locka, à Biggin Hill, à Melbourne et à Berlin ainsi que de nouvelles stations de maintenance en ligne aux États-Unis. Ces initiatives soulignent l'engagement soutenu de Bombardier en matière de transformation visant à fournir les services les plus complets de l'industrie, sur place, mobiles ou de résolution de problème lié à un avion immobilisé au sol.



INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La pandémie mondiale a une incidence sur la demande à court terme d'avions d'affaires. La reprise devrait découler d'un intérêt grandissant pour l'aviation privée

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a déclaré une pandémie mondiale de COVID-19 qui a poussé de nombreux pays développés à mettre en place des protocoles de restriction de voyage, lesquels ont eu des répercussions considérables sur le transport aérien au cours de l'année. Les indicateurs de l'industrie reflètent l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie de l'aviation d'affaires. Le 13 octobre 2020, le Fonds monétaire international a publié sa plus récente projection de recul de 4 % du PIB mondial pour 2020. Dans ce contexte de récession mondiale combinée à des restrictions visant les voyages en avion, certains indicateurs de l'industrie demeurent en deçà des tendances de 2019.

En 2020, les livraisons d'avions d'affaires ont diminué en raison des restrictions de voyage et de l'incertitude économique attribuables à la pandémie. L'incidence de la pandémie a été contrebalancée par la solidité de certains indicateurs clés de l'industrie. Le PIB mondial s'est contracté de 4 % en 2020, alors qu'il avait augmenté de 2,5 % en 2019.⁽¹⁾ Après avoir atteint un creux au premier trimestre de 2020, le niveau de confiance de l'industrie, mesuré par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, a clôturé l'année à 58 points, son niveau le plus élevé depuis novembre 2018.⁽²⁾ Cela coïncide avec une baisse des stocks d'avions d'occasion, qui étaient à leur niveau le plus bas depuis le début du siècle. Les stocks d'avions d'occasion en pourcentage de la flotte totale diminuent depuis le deuxième trimestre de 2020 et se maintiennent à un niveau sain de 8,2 %.⁽³⁾ Les bénéfices prévus des entreprises américaines pour 2020 devraient demeurer stables par rapport à ceux de 2019, se chiffrant à 2,3 billions \$.⁽⁴⁾ En 2020, l'utilisation de l'aviation d'affaires a diminué par rapport à il y a un an aux États-Unis et en Europe, en raison des protocoles de confinement généralisé et de fermeture des frontières mises en place par les gouvernements pour limiter la propagation de la pandémie. Toutefois, dans le contexte d'un allègement graduel des restrictions de voyage, l'aviation d'affaires s'est redressée plus rapidement que l'aviation commerciale, étant donné qu'elle offre aux voyageurs plus de sécurité et plus de souplesse d'un point à un autre. Selon WingX, l'activité de vol des avions d'affaires pour décembre 2020 correspondait à 89 % des niveaux de 2019, une amélioration par rapport au niveau le plus bas enregistré en avril 2020, soit 21 % des niveaux de 2019.⁽⁵⁾

Enfin, l'industrie a livré un total estimatif de 479 unités en 2020, une baisse de 20 % par rapport au nombre d'unités livrées en 2019. Le nombre de livraisons en 2020 dans la catégorie des avions de grande taille a augmenté en pourcentage des livraisons totales, en raison d'un carnet de commandes solide et d'une grande résilience.⁽⁶⁾ Les revenus de l'industrie ont moins reculé que le nombre de livraisons : ils ont diminué de 15 % par rapport à ceux de 2019, en raison des livraisons plus importantes dans la catégorie des avions de grande taille que dans la catégorie des avions de petite taille.⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Selon la banque de données *Global Economic Databank* d'Oxford Economics en date du 4 janvier 2021.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 5 janvier 2021. La moyenne a été calculée en fonction des données mensuelles.

⁽³⁾ Selon JETNET et Ascend (par Cirium).

⁽⁴⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 20 décembre 2020.

⁽⁵⁾ Selon l'article de WingX intitulé « December Holiday Travel Provides Private Aviation Boost », daté du 7 janvier 2021.

⁽⁶⁾ 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) en date du 20 janvier 2021.

⁽⁷⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Ascend (par Cirium) et les prix publiés dans la revue B&CA, en date du 20 janvier 2021.

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

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CONFIANCE DE L'INDUSTRIE	Selon la valeur la plus récente de l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires, publiée en décembre 2020, la confiance de l'industrie s'établit à l'heure actuelle à 58 points, au-dessus du seuil de stabilité du marché.	▲
BÉNÉFICE DES ENTREPRISES	Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. devraient demeurer stables à 2,3 billions \$ en 2020. ⁽¹⁾	▶
NIVEAUX DES STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage du total de la flotte mondiale a diminué au cours de la dernière année, pour s'établir à 8,2 %, et demeure à un niveau sain. ⁽²⁾	▲
TAUX D'UTILISATION DES AVIONS	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 24,7 % en 2020 par rapport à celle de 2019. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a diminué de 29,3 % en 2020 par rapport à celle de 2019. ⁽³⁾	▼
EXPÉDITIONS D'AVIONS ET FACTURATIONS	Nous estimons que, dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a diminué de 20 % ⁽⁴⁾ et le total des montants facturés de 15 % ⁽⁵⁾ en 2020 par rapport à ceux de 2019.	▼

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

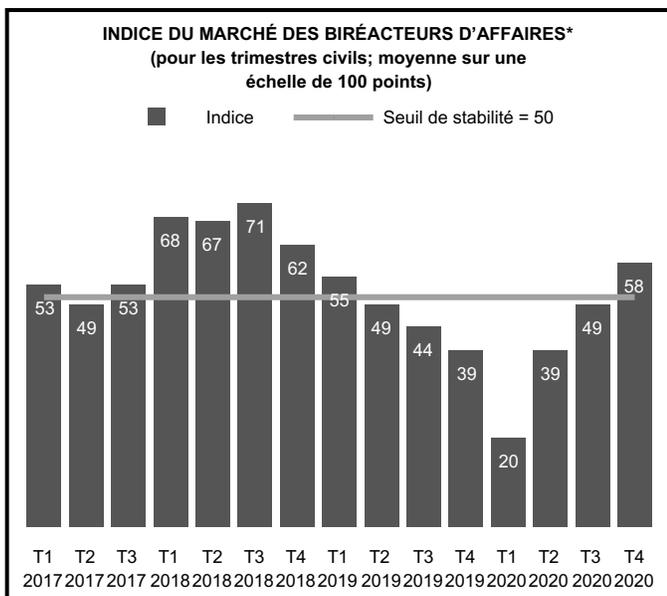
⁽¹⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 20 décembre 2020.

⁽²⁾ Selon JETNET et Ascend (par Cirium).

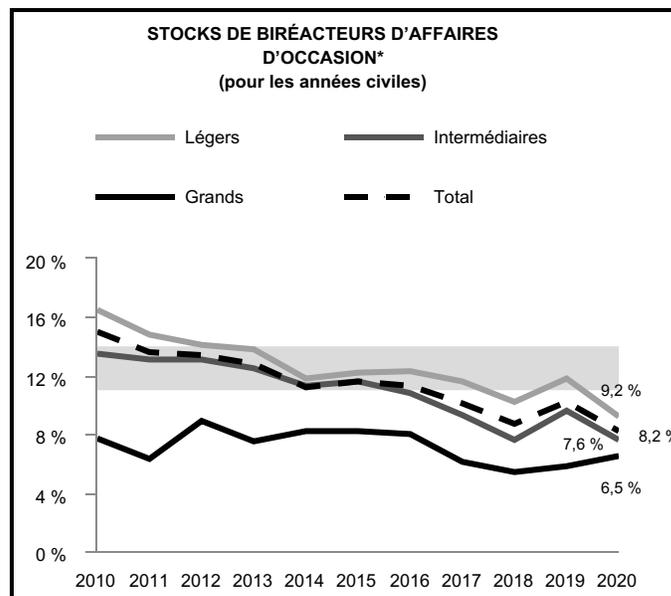
⁽³⁾ Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.

⁽⁴⁾ 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) en date du 20 janvier 2021.

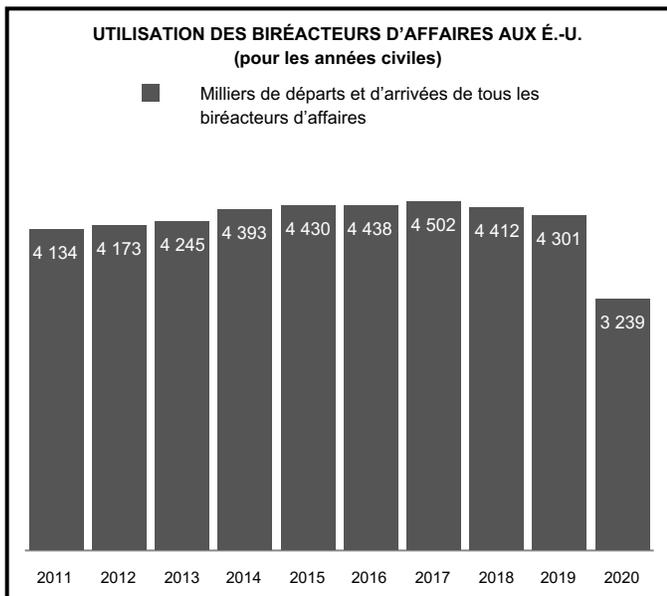
⁽⁵⁾ Selon nos estimations, les dossiers d'information publique de certains concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Ascend (par Cirium) et les prix publiés dans la revue B&CA en date du 20 janvier 2021.



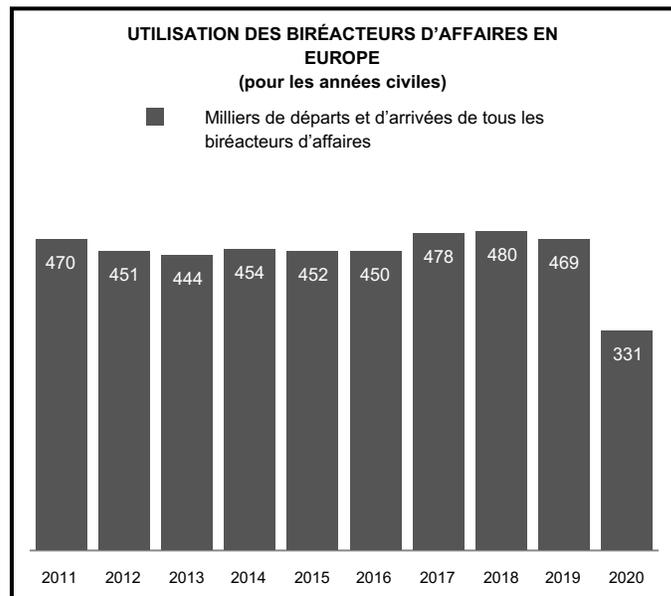
Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes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



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



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



Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

La croissance mondiale devrait s'établir à 5,2 % en 2021⁽¹⁾, le taux le plus élevé des dernières années en raison de la reprise de la pandémie mondiale. Ces perspectives économiques, conjuguées au faible niveau des stocks d'avions d'occasion et à un carnet de commandes d'avions équilibré, devraient continuer à soutenir le redressement graduel du marché de l'aviation d'affaires. Le contexte commercial de l'année est renforcé par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires qui a grimpé de 9 points pour atteindre 58 points en décembre 2020⁽²⁾, en raison de l'intérêt accru de clients. La possibilité de délaissier certaines plateformes traditionnelles de l'industrie devrait contrebalancer le nombre croissant de nouveaux produits. Les revenus de l'industrie devraient continuer de se redresser par la contribution croissante des avions de grande taille dans l'ensemble de la composition des livraisons de l'industrie.

⁽¹⁾ Selon la banque de données d'Oxford Economics en date du 4 janvier 2021.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 5 janvier 2021.

Perspectives à long terme

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

L'aviation d'affaires est prête à se redresser graduellement par rapport à ses niveaux de 2020, et nous estimons être en bien placés avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie.

Services à la clientèle

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

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

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	En 2020, la flotte en service d'avions d'affaires de Bombardier comprenait 4930 avions, enregistrant une augmentation d'environ 1 % par rapport à celle de 2019. ⁽¹⁾	▲
NOMBRE MOYEN ANNUEL D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel moyen d'heures de vol des avions d'affaires de Bombardier a diminué d'environ 24 % en 2020 par rapport à celui de l'exercice précédent ⁽²⁾ du fait de l'imposition de restrictions de voyage à l'échelle mondiale en réponse à la pandémie de COVID-19.	▼
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte des avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. L'âge moyen de la flotte d'avions d'affaires de Bombardier a diminué de 3,8 % en 2020 par rapport à celui de 2019. ⁽¹⁾	▼

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

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

⁽²⁾ D'après les données de la base de données interne FRACAS de Bombardier.

Perspectives à court terme

La pandémie de COVID-19 a donné lieu à l'imposition de restrictions de voyage à l'échelle mondiale. Par conséquent, l'utilisation globale de biréacteurs d'affaires en 2020 a considérablement diminué, en deçà des tendances de 2019, à l'instar du nombre moyen annuel d'heures de vol des avions d'affaires de Bombardier. Malgré l'augmentation des heures de vol de nos avions au deuxième semestre de 2020, il existe toujours un écart par rapport aux niveaux précédant la pandémie. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra aussi longtemps que les pays maintiendront les restrictions de voyage et qu'elle reviendra à la normale par la suite.

Perspectives à long terme

Au-delà de l'incidence à court terme de la pandémie, la croissance continue de la flotte en service devrait stimuler la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord, devraient être les plus importants en fonction de leur taille, l'accroissement de la flotte d'avions d'affaires dans les marchés non traditionnels devrait créer de nouvelles occasions de service après-vente. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin d'augmenter notre part du marché des services après-vente, de nous rapprocher de nos clients pour réduire davantage les délais de réponse et établir des relations plus solides dans le monde entier.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrième trimestre clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽¹⁾	1 996 \$	1 640 \$	4 605 \$	4 163 \$
Services ⁽²⁾	252	311	988	1 254
Avions commerciaux ⁽³⁾	8	231	314	1 227
Aérostructures et Services d'ingénierie ⁽⁴⁾	81	231	581	857
Total des revenus	2 337 \$	2 413 \$	6 488 \$	7 501 \$
RAIIA ajusté⁽⁵⁾	15 \$	234 \$	286 \$	812 \$
Amortissement	164	91	411	282
Reprises de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	(1)
RAII ajusté⁽⁵⁾	(149)	143	(125)	531
Éléments spéciaux	(628)	49	(1 062)	(663)
RAII	479 \$	94 \$	937 \$	1 194 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁵⁾	0,6 %	9,7 %	4,4 %	10,8 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾	(6,4) %	5,9 %	(1,9) %	7,1 %
Marge RAII	20,5 %	3,9 %	14,4 %	15,9 %

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

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

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

(4) Représentent les revenus externes.

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

Revenus

La diminution de 76 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une diminution des revenus tirés des activités liées aux infrastructures et des services d'ingénierie par suite principalement de la cession des activités à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) le 30 octobre 2020 ainsi que de la pandémie de COVID-19;
- une diminution des revenus tirés des avions commerciaux par suite de la cession des activités à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) le 1^{er} juin 2020; et
- une baisse des revenus tirés des services liés aux avions d'affaires en raison principalement de la pandémie de COVID-19.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus tirés des avions d'affaires, attribuable principalement à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions de grande taille résultant surtout des livraisons d'avions *Global 7500*, en partie contrebalancée par une réduction du nombre de livraisons d'avions intermédiaires.

La diminution de 1013 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une diminution des revenus tirés des avions commerciaux découlant essentiellement de la baisse du nombre de livraisons prévue par suite de la cession des activités à MHI le 1^{er} juin 2020 et de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019;
- une diminution des revenus tirés des activités liées aux infrastructures et des services d'ingénierie, du fait principalement de la pandémie de COVID-19 et de la cession des activités à Spirit le 30 octobre 2020; et
- une baisse des revenus tirés des services liés aux avions d'affaires, en raison principalement de la pandémie de COVID-19 et de la vente des activités de formation liées aux avions d'affaires le 14 mars 2019.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus tirés des avions d'affaires, attribuable principalement à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions de grande taille résultant surtout des livraisons d'avions *Global 7500*, en partie contrebalancée par une réduction du nombre de livraisons d'avions 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, l'incidence des cessions d'activités ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

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

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2020	2019	2020	2019
Gain sur cession d'activités – Activités liées aux aérostructures	1	(678) \$	— \$	(678) \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités liées au programme d'avions CRJ Series	2	8	—	(488)	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	3	—	(3)	(7)	(18)
Charges de restructuration	4	16	13	74	51
Fin de la production du programme d'avion <i>Learjet</i> et autres	5	26	—	26	—
Coûts de transaction	6	—	—	7	—
Coûts des perturbations	7	—	—	4	—
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	8	—	—	—	(516)
Gain sur cession d'activités – Activités liées à la Q Series	9	—	9	—	(210)
Achat de rente de retraite	10	—	4	—	4
Ajustements au titre des avantages de retraite	11	—	26	—	26
		(628) \$	49 \$	(1 062) \$	(663) \$
Incidence sur la marge RAI		26,9 %	(2,0) %	16,3 %	8,8 %

1. Représente la vente des activités liées aux aérostructures pour un produit brut de 275 millions \$. La transaction a donné lieu à un gain de 678 millions \$. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut de 585 millions \$, à la clôture, incluant des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 488 millions \$ (440 millions \$ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 7 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (3 millions \$ et 18 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
4. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, représentent des indemnités de départ de respectivement 4 millions \$ et 56 millions \$, après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de respectivement 13 millions \$ et 34 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de respectivement 1 million \$ et 5 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 21 millions \$.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, représentent une variation des indemnités de départ de respectivement (1) million \$ et de 24 millions \$, contrebalancée en partie par des gains de compression de respectivement néant et 2 millions \$ liés aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

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

5. Après la décision de mettre fin à la production des avions *Learjet* en 2021 et celle de regrouper les activités de finition des avions *Global* à Montréal, la Société a comptabilisé une perte de valeur des stocks de 12 millions \$, une charge de dépréciation de 4 millions \$ des immobilisations corporelles et d'autres charges de 10 millions \$.
6. Représentent les coûts directs et supplémentaires engagés relativement à la vente du programme d'avions CRJ à MHI.
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. Par suite de la pandémie, des montants de respectivement néant et 4 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux d'Aviation pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
8. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
9. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
10. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
11. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation d'un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés selon IAS 19, Avantages du personnel.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre et l'exercice a diminué de respectivement 12,3 points de pourcentage et 9,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires, attribuable principalement à la baisse du nombre de livraisons en raison de la pandémie de COVID-19, à la hausse du nombre de livraisons d'avions *Global 7500* et à l'augmentation connexe de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques, combinées à l'incidence de la redéfinition d'une entente commerciale;
- de l'apport moins élevé des activités liées aux infrastructures et des services d'ingénierie par suite principalement de la cession des activités à Spirit le 30 octobre 2020 et de la pandémie de COVID-19; et
- de l'apport moins élevé des avions commerciaux découlant de la cession des activités à MHI le 1^{er} juin 2020.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI a augmenté de 16,6 points de pourcentage au quatrième trimestre et diminué de 1,5 point de pourcentage pour l'exercice, en comparaison des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Outillage des programmes ⁽¹⁾	29 \$	62 \$	127 \$	280 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	5	6	20	24
	34 \$	68 \$	147 \$	304 \$
En pourcentage des revenus	1,5 %	2,8 %	2,3 %	4,1 %

⁽¹⁾ Représente le montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces ou à la livraison des avions pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés; à l'exclusion des ajustements à l'outillage des programmes aéronautiques en lien avec la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 141 millions \$ et 302 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 (respectivement 59 millions \$ et 132 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Au 31 décembre 2020, la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques s'établissait à 4,4 milliards \$, comparativement à 4,6 milliards \$ au 31 décembre 2019. La diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques est principalement attribuable à la mise en service des avions *Global 7500* en décembre 2018, bien que la valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques demeure stable en raison de l'achèvement des principaux programmes de développement.

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, les avions *Global 7500*, *Global 6500*, *Global 5500* et *Learjet 75 Liberty* 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 des améliorations graduelles et concurrentielles des 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)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Avions d'affaires				
Légers	4	3	11	12
Intermédiaires	12	28	44	76
Grands	28	21	59	54
	44	52	114	142
Avions commerciaux				
Biréacteurs régionaux ⁽¹⁾	—	6	5	26
Biturbopropulseurs ⁽²⁾	—	—	—	7
	—	6	5	33
	44	58	119	175

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

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Avions d'affaires	10,7 \$	14,4 \$
Aviation – autres ⁽¹⁾	—	1,9
	10,7 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Comprennent des commandes fermes totalisant 1,1 milliard \$ provenant des activités liées aux aérostructures présentées à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019. Comprennent aussi 20 commandes fermes d'avions CRJ900 au 31 décembre 2019. Ne tient pas compte du carnet de commandes pour le programme d'avions CRJ Series totalisant 0,4 milliard \$ en raison de la clôture de la vente de ce programme à MHI le 1^{er} juin 2020.

Au quatrième trimestre de 2020, la Société a commencé à discuter avec un client de lancement de l'avion *Global 7500* afin de redéfinir une entente commerciale prévoyant notamment la récupération de 12 avions dont la livraison est prévue en 2023, l'élimination de certaines obligations de reprise et d'autres ajustements contractuels. Bien que les modifications contractuelles aient eu une incidence sur les résultats financiers et le carnet de commandes de la Société pour le quatrième trimestre, la possibilité de recommercialiser ces avions selon des modalités plus favorables constitue une occasion d'améliorer la rentabilité future⁽¹⁾.

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes d'avions d'affaires font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Au 31 décembre 2020, nous avons maintenu un solide carnet de commandes.

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

Effectifs

Nombre total d'employés⁽¹⁾

	31 décembre 2020	Aux 31 décembre 2019
Permanents ⁽¹⁾	14 600	22 150
Contractuels ⁽²⁾	1 200	2 200
	15 800	24 350
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	47 %	52 %

⁽¹⁾ Y compris 670 employés inactifs au 31 décembre 2020 (750 employés inactifs au 31 décembre 2019).

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant.

Les effectifs au 31 décembre 2020 ont diminué de 8550 employés, ou 35 %, par rapport au nombre d'employés à la fin de l'exercice précédent. La diminution a trait principalement aux cessions réalisées en 2020, y compris la vente des activités de fabrication liées au sous-assemblage des avions A220 à Stelia Aerospace, la vente du programme de biréacteurs régionaux CRJ Series à MHI et la vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holdings, Inc.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 8750 employés de par le monde, ou 60 % des employés permanents, participent au programme. En 2020, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI ajusté⁽¹⁾ et les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾.

Le nombre d'effectifs au Canada englobe 65 % du nombre total d'employés, ou 10 300 employés, au 31 décembre 2020 (9750 employés permanents, y compris 600 employés inactifs et 550 employés contractuels).

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

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

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

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

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

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

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, y compris certains ajustements de clôture. Le produit net s'est élevé à 574 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 488 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux, voir la Note 8 – Éléments spéciaux (440 millions \$ après l'incidence de l'impôt).

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 30 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés.

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

Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit). Par suite de cette vente, Spirit a acquis les activités de Bombardier liées aux aérostructures et aux services après-vente de Belfast, au R.-U., et de Casablanca, au Maroc, ainsi que ses installations de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'aérostructures de Dallas, aux É.-U., moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite.

La Société a reçu un produit brut de 275 millions \$ à la clôture, et le produit net s'est élevé à 257 millions \$. Un gain de 678 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux, voir la Note 8 – Éléments spéciaux.

Après la transaction, Spirit continuera de fournir des composants structuraux d'avions et des pièces de rechange pour soutenir la production et les avions en service des gammes *Learjet*, *Challenger* et *Global* de Bombardier Aviation.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 30 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés.

Conclusion de l'acquisition du centre de services aéronautiques de Berlin afin d'en obtenir la pleine propriété

Le 31 décembre 2020, la Société a conclu l'acquisition, afin d'en obtenir le plein contrôle, du centre de services aéronautiques de Berlin. La Société a fait l'acquisition des actions de Lufthansa Technik AG et d'ExecuJet Aviation Group AG, permettant ainsi à la Société de mettre en place un centre de services détenu en propriété exclusive à Berlin et d'étendre encore plus son empreinte mondiale de soutien à la clientèle.

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

TRANSPORT

Table des matières

VENTE DU SECTEUR TRANSPORT	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS
69	70	70	71

VENTE DU SECTEUR D'ACTIVITÉ 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 (l'« EVA »). Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom.

Le produit total revenant aux vendeurs, déduction faite des éléments assimilables à de la dette et des passifs transférés s'établissait à 6,0 milliards \$, y compris le montant payé par Alstom pour racheter les capitaux propres de 400 millions € (488 millions \$ à un taux de change de 1,22) et de 350 millions € (427 millions \$ à un taux de change de 1,22) injectés respectivement par la Société et la Caisse dans Transport au cours de l'exercice 2020 pour soutenir le fonds de roulement. Après déduction des capitaux propres de la Caisse totalisant 2,5 milliards \$ et des coûts de transaction, et compte tenu de l'incidence des ajustements de clôture et des obligations liées à l'atteinte d'un solde minimal de trésorerie dans Transport à la fin de l'exercice 2020, la Société s'attend à recevoir un produit net d'environ 3,6 milliards \$. Ce montant comprend la trésorerie de 400 millions € (488 millions \$ à un taux de change de 1,22) provenant du rachat des capitaux propres et le remboursement d'un prêt intersociétés de 103 millions € (125 millions \$ à un taux de change de 1,22) par Transport, en lien avec la clôture de la transaction. Le produit net comprend également des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$ (500 millions € représentant 11,5 millions d'actions à un prix de souscription fixe de 43,46 € par action) lesquelles pourront être monétisées à compter de la fin avril 2021.

Le produit de la transaction a été inférieur aux estimations antérieures, en raison du fait que Transport a généré moins de trésorerie que prévu au quatrième trimestre, en partie en raison de la conjoncture défavorable du marché ainsi que de désaccords entre les parties relativement à certains ajustements de clôture que Bombardier entend contester.

La Société a l'intention d'affecter ce produit au remboursement de la dette et évaluera quelles seront les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés.

PROFIL

Transport offre un vaste portefeuille de solutions novatrices et efficaces dans l'industrie du rail. Nous couvrons toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché. Nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

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

Transport exerce ses activités dans trois segments de marché soit le matériel roulant et les systèmes, les services ainsi que la signalisation. Le segment Matériel roulant et systèmes comprend les véhicules légers sur rail, les métros, les trains de banlieue et les trains régionaux, les trains interurbains, les trains à grande vitesse et les trains à très grande vitesse, les locomotives, les systèmes de propulsion et de contrôle, les bogies ainsi que les systèmes de transport collectif, les systèmes aéroportuaires et les systèmes de grandes lignes. Le segment Services comprend la gestion de parcs de véhicules, la gestion du cycle de vie de l'actif, la réingénierie et la révision de composants, les solutions en matériaux, et les activités d'exploitation et de maintenance des systèmes. Le segment Signalisation comprend la signalisation de transport collectif, la signalisation de grandes lignes, la signalisation industrielle et la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Conformément au caractère saisonnier de l'industrie, les activités du marché ferroviaire ont enregistré une hausse au cours du quatrième trimestre, après avoir connu une baisse dans l'ensemble des activités de commandes au cours des trois premiers trimestres de 2020, en raison principalement de la pandémie de COVID-19.

Europe

Le volume des commandes en Europe au cours de 2020 a diminué par rapport à celui de 2019, principalement en raison d'importants contrats de trains interurbains et de trains régionaux assortis d'une entente de service et octroyés l'an dernier au R.-U., en France et en Allemagne. Au cours de 2020, le volume des commandes a découlé de plusieurs contrats octroyés dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest pour des trains de banlieue, des trains régionaux et des trains interurbains, principalement en Allemagne, en France et en Italie. De plus, d'importantes commandes, assorties d'une entente de service, ont été attribuées pour des véhicules légers au R.-U. et des rames de métro en Allemagne. En Europe de l'Est, les commandes ont surtout été alimentées par des investissements dans des solutions de mobilité urbaine et des solutions de mobilité de grandes lignes et par l'octroi d'importants contrats pour des trains régionaux en République tchèque et en Hongrie ainsi que pour des rames de métro en Turquie et en Grèce. Pour ce qui est des solutions de signalisation, de nombreuses commandes ont été octroyées dans la région, les plus importantes visant des solutions de signalisation urbaines en France et en Grèce et des solutions de signalisation de grandes lignes au R.-U.

Amérique du Nord

Le volume a diminué sur le marché nord-américain depuis le début de l'année, en raison surtout des importants contrats pour des trains régionaux et des ententes de service qui avaient été octroyés en 2019 aux États-Unis et au Canada ainsi que pour des rames de métro aux É.-U. En 2020, le volume des commandes de matériel roulant dans cette région a surtout découlé d'appels d'offres attribués pour des rames de métro au Canada et pour des trains régionaux aux É.-U. De plus, le volume des commandes a été surtout alimenté par d'importants contrats de signalisation visant principalement la modernisation de signalisation urbaine et des ententes de service accordées principalement pour la maintenance de l'infrastructure et la gestion de parcs de véhicules aux É.-U. et au Canada.

Asie-Pacifique

Dans l'ensemble, le volume des commandes en Asie-Pacifique a diminué en 2020 par rapport à celui de l'année précédente, surtout en raison de l'octroi d'importants contrats de trains de banlieue en Australie et de trains interurbains en Inde et à Taïwan, ainsi que de commandes de trains à très grande vitesse en Chine. Au cours

de 2020, le volume des commandes principalement attribuable à l'octroi d'importantes commandes pour des rames de métro en Chine, aux Philippines, en Inde et à Singapour ainsi que pour des trains régionaux et des trains interurbains au Myanmar et en Corée du Sud. De plus, une commande digne de mention de trains à très grande vitesse a été attribuée en Chine. Pour ce qui est des segments Services et Signalisation, plusieurs commandes de taille moyenne ont été passées dans la région, les contrats les plus importants obtenus visant des solutions de signalisation en Inde et à Taïwan ainsi que des ententes de service pour la maintenance et la gestion de parcs de véhicules en Chine et en Australie.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume des commandes s'est contracté en 2020 par rapport à celui de 2019, en raison surtout de l'octroi d'importants contrats pour des trains de banlieue et des trains interurbains et d'ententes de service en Russie de même que pour des rames de monorail ainsi que des ententes de signalisation et de service en Égypte. En 2020, le volume de commandes dans la région a surtout été alimenté par des investissements dans des solutions de mobilité urbaine, l'octroi d'importants contrats pour des voitures de métro et la passation d'ententes de service et de signalisation en Côte d'Ivoire, au Panama et en Colombie. De plus, d'importants contrats de véhicules légers sur rail ont été conclus en Russie et au Maroc.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 227 \$	890 \$	4 770 \$	5 192 \$
Services ⁽³⁾	552	587	2 033	2 140
Signalisation ⁽⁴⁾	297	316	1 041	937
Total des revenus	2 076 \$	1 793 \$	7 844 \$	8 269 \$
RAIIA ajusté ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(338) \$	(196) \$	(511) \$	212 \$
Amortissement ⁽⁷⁾	2	38	99	139
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	3
RAII ajusté ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(340)	(234)	(610)	70
Éléments spéciaux	(4)	2	8	48
RAII ⁽⁵⁾	(336) \$	(236) \$	(618) \$	22 \$
Marge RIIA ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(16,3) %	(10,9) %	(6,5) %	2,6 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(16,4) %	(13,1) %	(7,8) %	0,8 %
Marge RAII	(16,2) %	(13,2) %	(7,9) %	0,3 %

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020 et pour les périodes correspondantes. Pour plus de détails, se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés.

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

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

⁽⁴⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et de la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.

⁽⁵⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 18 millions \$ et 108 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 (25 millions \$ et 94 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019).

⁽⁶⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁷⁾ L'incidence de l'amortissement pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2020 est attribuable à l'écart de change et n'est pas une incidence de l'amortissement opérationnel.

Revenus par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2020		2019		2020		2019	
Europe ⁽¹⁾	1 251 \$	60 %	957 \$	53 %	4 874 \$	62 %	4 929 \$	59 %
Amérique du Nord	440	21 %	426	24 %	1 645	21 %	1 955	24 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	287	14 %	294	16 %	982	13 %	986	12 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	98	5 %	116	7 %	343	4 %	399	5 %
	2 076 \$	100 %	1 793 \$	100 %	7 844 \$	100 %	8 269 \$	100 %

⁽¹⁾ Les écarts en Europe pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 reflètent une incidence positive des taux de change de respectivement 74 millions \$ et 81 millions \$. Les diminutions en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 15 millions \$ et 16 millions \$.

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

Revenus

Les revenus totaux pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2020 ont augmenté de 283 millions \$, tandis que les revenus totaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ont diminué de 425 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence positive des taux de change de 74 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 50 millions \$ pour l'exercice, les revenus pour le quatrième trimestre ont augmenté de 209 millions \$, ou 12 %, tandis que les revenus pour l'exercice ont diminué de 475 millions \$, ou 6 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 209 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique, à certains contrats de métros en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique et à certains contrats de systèmes de navettes automatisées en Amérique du Nord.

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités liées aux services en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique;
- un ralentissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes dans la région Ailleurs dans le monde, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Ces contrats visent surtout des locomotives, des systèmes de transport collectif, des trains de banlieue et des trains régionaux; et
- un ralentissement des activités liées à la signalisation en Asie-Pacifique.

La diminution de 475 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour l'exercice est principalement attribuable à :

- une révision d'estimations relatives à certains contrats en Allemagne, en Suisse et au R.-U. qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours de l'exercice considéré;
- une incidence négative sur les activités liées au matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe attribuable à la pandémie de COVID-19 et aux fermetures de sites en découlant au cours du premier semestre de 2020, contrebalancée par une hausse des activités dans ces régions au cours du quatrième trimestre; et
- un ralentissement des activités de services surtout en Amérique du Nord et en Europe.

En partie contrebalancés par :

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

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Quatrième trimestre clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration	1	(5) \$	2 \$	1 \$	48 \$
Coûts des perturbations	2	1	—	7	—
		(4) \$	2 \$	8 \$	48 \$
Incidence sur la marge RAIL		0,2 %	(0,1) %	(0,1) %	(0,6) %

1. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, représentent la reprise des indemnités de départ de 5 millions \$ et des indemnités de départ de 1 million \$, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées précédemment.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2019, représentent des indemnités de départ de respectivement 2 millions \$ et de 61 millions \$ ainsi que la reprise de charges de dépréciation comptabilisées auparavant de respectivement néant et de 8 millions, contrebalancée en partie par des gains de compression de respectivement néant et de 5 millions \$, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées précédemment.

2. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de respectivement 1 million \$ et 7 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour Transport pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

Marge RAIL

La marge RAIL ajustée⁽¹⁾ négative pour le quatrième trimestre s'est détériorée de 3,3 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive moins élevée découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats;
- d'une diminution de la marge réalisée sur les activités de signalisation, en raison d'une combinaison défavorable de contrats et d'une incidence négative plus élevée découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- d'une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des dépenses de R et D; et
- une diminution de l'effet dilutif sur la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, attribuable à une combinaison favorable de contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL négative pour le quatrième trimestre s'est détériorée de 3,0 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAIL ajustée⁽¹⁾ pour l'exercice a diminué de 8,6 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en grande partie attribuable à une plus grande incidence négative découlant de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en Allemagne, en Suisse et au R.-U.; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive moindre découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats.

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

En partie contrebalancées par :

- une diminution des dépenses de R et D;
- une augmentation de la quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées; et
- une augmentation de la marge réalisée sur les activités de signalisation, surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII de l'exercice a diminué de 8,2 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	34,1 \$	35,1 \$	35,8 \$	34,5 \$
Nouvelles commandes	3,1	1,8	7,0	10,0
Revenus	(2,1)	(1,8)	(7,8)	(8,3)
Incidence des taux de change et autres ajustements	1,5	0,7	1,6	(0,4)
Solde à la fin de la période	36,6 \$	35,8 \$	36,6 \$	35,8 \$

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Quatrième trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Hauts-de-France	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux de type <i>OMNEO / Regio 2N</i>	330	Matériel roulant et systèmes	688 \$
TransLink	Canada	Voitures pour le réseau SkyTrain	205	Matériel roulant et systèmes	565 \$
Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)	Belgique	Commande ferme de voitures M7 à deux niveaux	204	Matériel roulant et systèmes	546 \$ ⁽²⁾
Arriva CrossCountry	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de train	s. o.	Services	320 \$
Zurich Public Transport (VBZ)	Suisse	Exercice d'une option pour des tramways <i>FLEXITY</i> additionnels à plancher bas	40	Matériel roulant et systèmes	194 \$
Régie des transports de Berlin (BVG)	Allemagne	Fourniture de tramways <i>FLEXITY</i> et de pièces de rechange	20	Matériel roulant, systèmes et services	140 \$
Deutsche Bahn (DB) AG	Allemagne	Services d'ingénierie pour la reconception et la modernisation du parc de véhicules	s. o.	Services	125 \$
Mosaic Transit Partners Maintenance GP (MTM)	Canada	Services de maintenance de parcs de véhicules	s. o.	Services	n. d.
Troisième trimestre					
Trenitalia, pour le compte de la coentreprise Intermodalidad de Levante (ILSA)	Espagne	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (basés sur la plateforme V300ZEFIRO)	184	Matériel roulant et systèmes	378 \$ ⁽³⁾
Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC)	Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i> et solution de contrôle ferroviaire <i>CITYFLO 650</i>	201	Matériel roulant, systèmes et signalisation	275 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	226 \$
Deuxième trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Normandie	France	Exercice de deux options pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux de type <i>OMNEO / Régio 2N</i>	270	Matériel roulant et systèmes	457 \$
National Capital Region Transport Corporation (NCRTC)	Inde	Voitures de trains de transport collectif de banlieue et interurbains et services de maintenance de parcs de véhicules	210	Matériel roulant, systèmes et services	340 \$
Transport for Victoria (TFV) et gouvernement de l'État de Victoria	Australie	Exercice d'une option pour des rames automotrices diesels <i>VLocity</i> supplémentaires	36	Matériel roulant et systèmes	139 \$
Central Puget Sound Regional Transit Authority (Sound Transit)	É.-U.	Voitures de trains de banlieue à deux niveaux <i>BiLevel</i>	28	Matériel roulant et systèmes	108 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	108 \$

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

⁽²⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. Seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

⁽³⁾ Contrat en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat est évalué à un total de 943 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Premier trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Auvergne-Rhône-Alpes	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux de type <i>OMNEO</i> / Régio 2N	114	Matériel roulant et systèmes	193 \$
Fraport AG	Allemagne	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance pour le système de navettes automatisées <i>INNOVIA</i> APM 100 et la modernisation de sa technologie de signalisation avec la solution <i>CITYFLO</i> 650	s. o.	Services et signalisation	113 \$

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

Au cours du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2020, les commandes importantes suivantes ont été octroyées à nos coentreprises, mais elles ne sont pas comprises dans notre carnet des commandes puisqu'il s'agit de coentreprises :

- au cours du premier trimestre, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, a été retenue par la société de transport ferroviaire chinoise China State Railway Group Co. Ltd., pour fournir des services de maintenance pour 656 voitures de train à grande vitesse, un contrat évalué à 357 millions \$;
- au cours du troisième trimestre, notre coentreprise chinoise, Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd. (CBRC), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, a signé un contrat avec la société de transport ferroviaire chinoise CRRC Changchun Railway Vehicle Co., Ltd. (CRRC Changchun), en Chine, pour fabriquer 390 voitures de métro pour Harbin Metro, un contrat évalué à 181 millions \$;
- au cours du quatrième trimestre, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, s'est vu octroyer un contrat par la société de transport ferroviaire chinoise China State Railway Group Co. Ltd. pour fournir 112 voitures de train à grande vitesse CR300AF, un contrat évalué à 248 millions \$.

Après la fin de l'exercice, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, s'est vu octroyer un contrat par la société de transport ferroviaire chinoise China State Railway Group Co. Ltd. pour fournir des services de maintenance pour 280 voitures de train à grande vitesse, un contrat évalué à 192 millions \$.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2020	Aux 31 décembre 2019
Permanents ⁽¹⁾	30 950	31 750
Contractuels	4 150	4 300
	35 100	36 050

⁽¹⁾ Y compris 1050 employés inactifs au 31 décembre 2020 (950 employés inactifs au 31 décembre 2019).

AUTRES

Table des matières

ARRANGEMENTS HORS BILAN	RISQUES ET INCERTITUDES	INSTRUMENTS FINANCIERS	OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	CONTRÔLES ET PROCÉDURES
77	79	99	100	101	106
TAUX DE CHANGE	RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	
107	108	109	110	111	

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Initiatives de financement du fonds de roulement

La Société participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances (voir la Note 15 – Créances clients et autres débiteurs et la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 16 – Soldes des contrats et la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 24 – Fournisseurs et autres créditeurs et la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails).

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

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

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 5 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 5 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

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

Dans le cadre de la vente du programme d'avions CRJ, la totalité des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle sont incluses dans un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 42 – Engagements et éventualités, des états financiers consolidés.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

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

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

La Société détient des placements dans des structures de financement s'élevant à 150 millions \$ au 31 décembre 2020 (198 millions \$ au 31 décembre 2019 et 173 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces placements et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 41 – Entités structurées non consolidées, des états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans un secteur industriel qui comporte des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation pourraient être considérablement touchés. La description des risques et incertitudes ci-après a été préparée compte tenu de la vente de Transport à Alstom, conclue et annoncée le 29 janvier 2021.

<p>RISQUE OPÉRATIONNEL</p>	<p>Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources de risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à l'octroi de nouveaux contrats, au carnet de commandes ainsi qu'à la complexité d'obtenir la certification des produits et services. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie, les améliorations visant la productivité, l'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration ainsi que les actions de partenaires commerciaux, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients et des contrats, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et des ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle, à des risques liés à la réputation, à des risques de perte de valeur et de dépréciation d'actifs, à la gestion des risques, aux questions fiscales ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.</p>
<p>RISQUE DE FINANCEMENT</p>	<p>Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.</p>
<p>PANDÉMIE DE COVID-19 ET RISQUE LIÉ À LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE</p>	<p>La pandémie de COVID-19 continue d'avoir une incidence négative sur l'économie mondiale, de perturber les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, de créer une incertitude économique importante et de perturber les marchés financiers. L'ampleur et l'incidence à long terme de la pandémie actuelle de COVID-19 sont encore inconnues pour le moment, tout comme le sont l'efficacité des interventions des gouvernements et des banques centrales ainsi que le rythme de toute reprise et normalisation ultérieures de l'économie. La mesure dans laquelle les perspectives des activités de la Société seront touchées, notamment sa capacité à générer des revenus et à être rentable, ne peut pas être évaluée avec suffisamment de certitude pour le moment.</p> <p>Le risque lié à la conjoncture économique est le risque de perte éventuelle résultant de la conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.</p>
<p>RISQUE LIÉ AU CONTEXTE COMMERCIAL</p>	<p>Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière des clients des avions d'affaires, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les changements climatiques à l'échelle mondiale, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.</p>
<p>RISQUE DE MARCHÉ</p>	<p>Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.</p>

Risque opérationnel

Développement commercial

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent aussi être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à saisir les occasions de croissance. Bien que nous ayons établi et continuons d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile.

De plus, les cycles de fluctuation de la demande sont courants dans le secteur où nous exerçons nos activités et peuvent avoir une incidence importante sur le volume de nouvelles commandes d'avions. Nos estimations de rendement futur sont notamment tributaires du moment auquel nous obtenons de nouvelles commandes, le cas échéant.

Notre carnet de commandes pourrait ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs

Le carnet de commandes représente l'estimation de la direction du montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir. La résiliation, la modification, le report ou la suspension de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une incidence considérable ou négative sur nos revenus futurs et notre rentabilité. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons, en temps voulu, voire tout court, la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et que s'ils se réalisent, ces revenus se traduiront par les bénéfices prévus ou la génération de liquidités, et tout manque à gagner pourrait être considérable. La matérialisation de l'un des risques décrits ci-dessus pourrait avoir une incidence négative importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

Transformation en une entreprise axée sur l'aviation d'affaires

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

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

La Société a indiqué qu'elle ciblait certaines priorités, notamment l'amélioration de la génération de liquidités, la réduction des coûts, le remboursement de la dette et le renforcement du rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, y compris les mesures de remboursement de la dette, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. De nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages connexes, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation y compris la gestion de la dette ou la réduction des coûts, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Mise en œuvre de nos initiatives relatives à la stratégie de fabrication et à l'amélioration de la productivité

L'une des priorités du plan stratégique et des initiatives de transformation établies par la direction consiste à déployer des efforts soutenus pour réduire les coûts et améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle. Cette priorité a notamment pour objectif de tirer parti de la force de nos centres d'excellence en ingénierie et en fabrication. De plus, nos efforts en matière de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la productivité portent également sur la mise en œuvre et la valorisation de nos plateformes de produits et de services standardisées. Nous croyons qu'un système de fabrication souple est l'élément clé qui nous permettra d'améliorer notre capacité de satisfaire les besoins de nos clients de manière rentable. La réussite de la mise en œuvre de cette priorité de notre plan stratégique repose sur la collaboration de la direction, des employés de production et des fournisseurs. Si nous ne réussissons pas à réduire nos coûts de production et à améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle (et à atteindre notamment les niveaux prévus de productivité et d'efficacité opérationnelle) de nos installations de production, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Développement de nouveaux produits et services

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

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

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

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

Processus de certification

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

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, notre activité est cyclique et exige des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de nos programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du nombre et de la taille globaux des commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Caractères saisonnier et cyclique des résultats financiers

Nos flux de trésorerie sont assujettis à des fluctuations périodiques et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie au cours d'un trimestre donné. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Plus particulièrement, compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires et annuels peuvent être touchés par ces fluctuations périodiques, notamment en raison de variations temporelles qui pourraient repousser les flux de trésorerie d'un trimestre à l'autre.

Partenaires commerciaux

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

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

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

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

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

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir.

Compte tenu de notre taille et des activités actuelles et passées, y compris relativement aux activités de Transport dont nous nous sommes départis le 29 janvier 2021, nous faisons régulièrement l'objet d'enquêtes, de réclamations et de poursuites, ou y sommes exposés, en vue de l'imposition de dommages-intérêts et autres recours. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes et pourrions être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de retard quant à la livraison de biens ou la prestation de services, des affaires en matière de responsabilité des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Ces causes pourraient entraîner la réaffectation des ressources financières et des ressources de direction qui seraient sinon utilisées à l'avantage de nos activités, et les frais relatifs à notre défense contre ces litiges pourraient être importants.

Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir l'ensemble des pertes. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats. Une publicité négative découlant des litiges, y compris notamment les litiges liés à la sécurité des produits, pourrait également nuire à nos clients et à la perception du public à l'égard de nos activités ou de notre réputation, que les allégations soient fondées ou non, ou que nous soyons ultimement tenus responsables. Par conséquent, les litiges pourraient nuire considérablement à nos activités et à nos résultats financiers.

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

Notre Code d'éthique et nos autres politiques de société visent à respecter ces lois et règlements et nous avons mis en œuvre des programmes de formation, une surveillance et des contrôles internes, ainsi que des revues et des audits pour veiller au respect de ces lois. Cependant, rien ne garantit que nos politiques et procédures de contrôle interne nous protégeront de la négligence, d'attitudes frauduleuses, de la malhonnêteté ou d'autres comportements inappropriés de la part de nos employés, entrepreneurs, fournisseurs, entreprises associées, conseillers, mandataires ou partenaires. Toute mauvaise conduite ou tout non-respect des lois anticorruption et d'autres lois et règlements applicables de la part d'un employé, d'un entrepreneur, d'un fournisseur, d'une entreprise associée, d'un conseiller, d'un mandataire ou d'un partenaire pourrait avoir une incidence sur Bombardier de multiples façons

incluant, sans s'y limiter, des sanctions juridiques criminelles, civiles et administratives, l'interdiction de répondre à des appels d'offres du gouvernement ou de réaliser des contrats gouvernementaux, et la publicité négative, et pourrait nuire à nos activités, à notre réputation, à nos résultats opérationnels, à notre rentabilité, au cours de l'action et à notre situation financière. Au cours des dernières années, il y a eu une hausse générale de la fréquence de l'application et de la sévérité des pénalités en vertu de ces lois, ce qui a entraîné une surveillance accrue des entreprises et une augmentation des sanctions à l'égard de celles reconnues coupables de violation de la législation de lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Se reporter aussi à la section « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement » ci-après.

Voir aussi la Note 42 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés.

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

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

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

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

Dans une période donnée, un nombre limité de contrats, de commandes ou de clients peut représenter une part importante des revenus et des flux de trésorerie que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins que les revenus et les résultats pour une période donnée peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de contrats, de commandes ou de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes, ou l'annulation totale ou partielle de leur contrat pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie et notre situation financière.

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages).

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

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

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

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

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

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant

à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

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

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

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

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

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

L'intégrité, la fiabilité et la sécurité de l'information sous toutes ses formes sont essentielles à notre succès. Une information inexacte, incomplète ou non disponible, ou bien un accès inapproprié à l'information pourrait entraîner une présentation incorrecte de l'information financière ou opérationnelle, de mauvaises décisions, un temps de réaction plus lent visant la résolution de problèmes, des atteintes aux renseignements personnels ou une diffusion inappropriée ou une divulgation d'informations sensibles. Une panne de système, une cyberattaque ou une intrusion dans les systèmes pourrait entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que pertes de renseignements, des coûts importants de remise en état, l'accroissement des coûts liés à la cybersécurité ou des pertes de revenus en raison de la perturbation des activités, réduire notre avantage concurrentiel, nous exposer à des litiges ou entacher notre réputation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la confiance des clients et des investisseurs et des répercussions défavorables importantes sur nos activités, notre situation financière et nos

résultats opérationnels. Les facteurs susmentionnés peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour ces pertes pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, les rapports publiés dans les médias ou autres sur la vulnérabilité apparente de la sécurité de nos systèmes, même en l'absence d'intrusion ou de tentative d'intrusion, pourraient avoir une incidence défavorable sur notre marque et notre réputation et des répercussions importantes sur nos activités et nos résultats financiers.

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

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

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

Risques liés à la réputation

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

De plus, tout comportement non éthique d'un fournisseur ou d'un sous-traitant ou toute allégation, fondée ou non, de pratiques d'affaires déloyales ou illégales de la part d'un fournisseur ou d'un sous-traitant, notamment en matière de méthodes de production, conditions de travail, santé et sécurité et protection environnementale, pourraient également nuire profondément à notre image et réputation, ce qui, en retour, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités et résultats financiers.

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

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

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

Politiques, procédures et stratégies de gestion des risques

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

Questions fiscales et modification des lois fiscales

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

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

Nos entités au Canada et à l'étranger effectuent des opérations avec d'autres filiales, existantes ou nouvelles, dans divers territoires à l'échelle mondiale. Les lois fiscales en vigueur dans ces territoires, y compris au Canada, comportent des règles détaillées en matière de prix de transfert exigeant que, dans le cadre de toutes les opérations effectuées avec des parties non-résidentes liées, le prix soit établi conformément au principe du prix de pleine concurrence. Les autorités fiscales des territoires où nous exerçons des activités pourraient remettre en question nos politiques d'établissement de prix de transfert de pleine concurrence avec des parties liées. Les prix de transfert internationaux constituent un domaine subjectif de la fiscalité, et leur détermination implique généralement un degré de jugement important. Si l'une ou l'autre de ces autorités fiscales devait contester avec

succès nos politiques d'établissement des prix de transfert, notre charge d'impôts sur le résultat pourrait en subir les contrecoups, et nous pourrions devoir payer des intérêts et des pénalités. Une telle augmentation de notre charge d'impôts sur le résultat et l'imposition connexe d'intérêts et de pénalités pourraient avoir une incidence négative importante sur nos activités, nos résultats opérationnels ou notre situation financière.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

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

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

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

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

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

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

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés à notre secteur ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

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

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

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

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

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

Pour plus de renseignements sur notre dette à long terme, voir la Note 28 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives et financières des emprunts

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

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

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

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

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

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

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

Aide gouvernementale

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

Pandémie de COVID-19 et risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, comme cela a été le cas en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Pandémie de COVID-19

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

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

répondre à des besoins minimaux de liquidités, ou entraîner la mise sous surveillance ou l'abaissement éventuel de nos notes de crédit.

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

Ralentissement et perturbation des activités

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

Projets et contrats

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

Baisse de la demande et nouvelles commandes reportées

Les risques liés à la pandémie de COVID-19 pourraient causer une baisse importante et imprévisible de la demande visant nos produits et services à l'heure où les clients réaffectent leurs ressources et revoient leurs priorités.

Risque lié aux clients et risque de contrepartie

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

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

Chaîne d'approvisionnement

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

Effectifs

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

Détournement de l'attention de la direction

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

Risques et inefficacités liés aux TI

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

Retard des organismes de réglementation

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

Incidence accrue des autres risques

Plusieurs des risques et incertitudes présentés dans notre Rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 pourraient être particulièrement exacerbés par des facteurs externes extraordinaires comme la pandémie de COVID-19, y compris, sans toutefois s'y limiter, les risques décrits aux rubriques « Notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons et notre carnet de commandes pourraient ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs », « Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets », « Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations », « Caractères saisonnier et cyclique des résultats financiers », « Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité », « Dépendance à l'égard d'un nombre limité de contrats et de clients », « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement », « Risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers », « Risque de crédit », « Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts », « Risque lié à la conjoncture économique », « Risque lié au contexte commercial » et « Risque de marché ».

Mesures d'atténuation

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

Risque lié au contexte commercial

Situation financière des clients d'avions d'affaires

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

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

Politique commerciale

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

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

Concurrence accrue d'autres entreprises

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

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes.

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

Force majeure

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

Changements climatiques à l'échelle mondiale

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

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

Les changements climatiques à l'échelle mondiale engendrent aussi des risques liés à la réglementation, qui varient selon les exigences nationales et locales de chaque territoire où nous exerçons nos activités. Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis à la réglementation sur l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux régissant nos activités à l'extérieur du Canada. La législation en matière de changements climatiques demeure incohérente d'un pays à l'autre, ce qui crée de l'incertitude économique et réglementaire. La plupart des pays où nous exerçons nos activités de fabrication en sont à divers stades de mise en œuvre de mécanismes d'utilisation et d'échange de droits d'émission. En 2020, nos risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus se rapportaient principalement à nos obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010), du système d'évaluation des économies d'énergie et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. La sensibilisation et les préoccupations accrues du public à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient entraîner l'adoption de nouvelles exigences législatives ou réglementaires visant la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. L'incidence de lois et règlements plus sévères en matière de changements climatiques sur notre industrie et sur nos activités serait assurément défavorable et pourrait être importante, surtout si les organismes de réglementation en viennent à la conclusion que les émissions provenant des avions causent des dommages importants à très haute altitude ou ont une plus grande incidence sur les changements climatiques que celles d'autres industries. De telles mesures pourraient se traduire par des coûts additionnels importants pour nous, nos clients et nos fournisseurs, notamment des coûts liés aux exigences énergétiques accrues, aux biens d'équipement, aux études environnementales et à la communication d'information sur les politiques environnementales, ainsi que d'autres coûts engagés pour se conformer à ces exigences qui pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière, notre performance opérationnelle et notre capacité à livrer concurrence. De plus, ces changements réglementaires pourraient nous obliger à développer de nouvelles technologies nécessitant des investissements importants en capitaux et en ressources.

Risque de marché

Risque de change

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque lié au prix des produits de base

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

Risque d'inflation

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

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante des bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts liés à des avions, les placements dans des titres, la créance à recevoir de MHI, le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée, les créances à recevoir de SCAC, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créanciers, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les obligations locatives, les passifs liés aux actifs de RASPRO, le montant à payer à MHI, les avances gouvernementales remboursables, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer, les coûts non récurrents des fournisseurs et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 38 – Gestion du risque financier des états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables et à la Note 13 – Instruments financiers des états financiers consolidés.

La Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

La Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre nos résultats de base et d'améliorer la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts liés à des avions, les instruments financiers, la créance à recevoir de SCAC, la créance à recevoir de MHI, le placement dans des structures de financement, les incitatifs à la location, une avance gouvernementale remboursable, les passifs liés à RASPRO et le montant à payer à MHI. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs.

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. Le montant à recevoir de MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location. Les passifs liés à RASPRO comportent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement au transfert du droit de bénéficiaire net lié aux placements dans des structures de financement. Le 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. Se reporter à la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers, pour l'analyse de sensibilité détaillée de ces instruments financiers.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change et des taux d'intérêt. La Note 38 – Gestion du risque financier et la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers des états financiers consolidés présente des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 40 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables et à la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements de nos états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

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

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

Notre budget et notre plan stratégique couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés pour chaque division, puis consolidés au niveau du secteur isolable et de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme

Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et Aviation conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle l'obligation de prestation est remplie est habituellement déterminée en comparant les coûts réels engagés avec le total des coûts prévus pour le contrat dans son intégralité, à l'exception des coûts qui ne reflètent pas l'évaluation de la performance.

Le prix de transaction des contrats comprend les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix, et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses liées aux clauses d'indexation des prix, aux primes de rendement et aux réclamations, ne sont incluses dans le prix de transaction que dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité qu'elle puisse engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement, à moins qu'un ajustement soit apporté au prix de transaction, auquel cas il est comptabilisé en réduction des revenus estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction effectue un examen des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres, y compris une révision des hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. L'incidence de toute révision pourrait être importante et est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, Transport a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Au cours de l'exercice 2020, Transport a révisé ses estimations de nombreux projets qui ont entraîné une charge de 1,1 milliard \$, principalement en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suisse. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour l'exercice 2020.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 124 millions \$ pour l'exercice 2020.

Outillage des programmes aéronautiques

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs ou des UGT des secteurs aéronautiques sont fondées sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2020. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions

générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 9 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard du programme d'avion *Global 7500* au quatrième trimestre de 2020, et à la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

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

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

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

Goodwill

La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de la vente basée sur le prix de la transaction. Au quatrième trimestre de 2020, la Société a réalisé un test de dépréciation. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Analyse de sensibilité

Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2020.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité de nos relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre nos résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. Nous constituons des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où nous exerçons nos activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada de la Société est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à cinq ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 23 – Avantages de retraite des états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

Provision pour contrats déficitaires

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat. Dans la plupart des cas, l'avantage économique qui peut être reçu en vertu du contrat est composé de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui sont directement liés au contrat. L'évaluation de la provision subit l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement au cours du processus, et pour les contrats de fabrication à long terme de trains, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 1 % des coûts prévus sur la durée des contrats aurait fait diminuer le RAI lié aux activités abandonnées d'environ 57 millions \$ pour l'exercice 2020.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de l'investissement de la Caisse

Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivé à titre de passif détenu en vue de la vente.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres. La Société utilise un modèle d'évaluation interne pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la valeur actualisée de la différence entre la quote-part de la Caisse du produit tiré de la vente de Transport à Alstom et la valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle de la Caisse dans Transport.

Voir la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers pour plus de détails sur la juste valeur de l'option de conversion.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents de la Société visés par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2020 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Augmentation
Euro	1,2271	1,1234	9 %
Dollar canadien	0,7849	0,7696	2 %
Livre sterling	1,3649	1,3204	3 %

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Augmentation
Euro	1,1922	1,1069	8 %
Dollar canadien	0,7672	0,7574	1 %
Livre sterling	1,3200	1,2849	3 %

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Augmentation (diminution)
Euro	1,1409	1,1200	2 %
Dollar canadien	0,7461	0,7537	(1) %
Livre sterling	1,2834	1,2763	1 %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 9 février 2021

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	308 735 929
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 111 045 001 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 17 047 941 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 31 décembre 2020

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	134 061 653
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	175 217 572
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	17 047 941

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

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

L'avion *Global 8000* est présentement à la phase de développement et, par conséquent 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. 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 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 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 ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore, en utilisant l'énergie renouvelable - Biogas. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 9 arbres matures, 1653 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 6587 kilomètres parcourus) et 9000 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2020, 2019 et 2018 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2020 ⁽¹⁾	2019 <i>retraité ⁽¹⁾</i>	2018 <i>retraité ⁽¹⁾</i>
Revenus	6 487 \$	7 488 \$	7 321 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.			
Activités poursuivies	(170) \$	(1 541) \$	(12) \$
Activités abandonnées	(698) \$	(256) \$	244 \$
Total	(868) \$	(1 797) \$	232 \$
RPA (en dollars)			
Activités poursuivies – de base	(0,08) \$	(0,65) \$	0,00 \$
Activités poursuivies – dilué	(0,08) \$	(0,65) \$	0,00 \$
Activités abandonnées – de base	(0,29) \$	(0,11) \$	0,10 \$
Activités abandonnées – dilué	(0,29) \$	(0,11) \$	0,09 \$
Total RPA de base	(0,37) \$	(0,76) \$	0,10 \$
Total RPA dilué	(0,37) \$	(0,76) \$	0,09 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	— \$	— \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	— \$	— \$
Actions privilégiées, série 2	0,72 \$	0,99 \$	0,90 \$
Actions privilégiées, série 3	1,00 \$	1,00 \$	1,00 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Aux 31 décembre	2020	2019	2018
Total des actifs	23 090 \$	24 972 \$	24 958 \$
Passifs financiers non courants	9 418 \$	10 930 \$	10 619 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

10 février 2021

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)
(Dressées conformément à l'IAS 34, Information financière intermédiaire, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2020					2019				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre retraité ⁽¹⁾	Premier trimestre retraité ⁽¹⁾	Total retraité ⁽¹⁾	Quatrième trimestre retraité ⁽¹⁾	Troisième trimestre retraité ⁽¹⁾	Deuxième trimestre retraité ⁽¹⁾	Premier trimestre retraité ⁽¹⁾
Revenus										
Aviation	6 488 \$	2 337 \$	1 405 \$	1 223 \$	1 523 \$	7 501 \$	2 413 \$	1 558 \$	2 120 \$	1 410 \$
Transport ⁽¹⁾	7 844	2 076	2 120	1 479	2 169	8 269	1 793	2 175	2 194	2 107
Siège social et Autres	(1)	—	—	—	(1)	(13)	(1)	(11)	—	(1)
	14 331	4 413	3 525	2 702	3 691	15 757	4 205	3 722	4 314	3 516
Reclassé ⁽¹⁾	(7 844)	(2 076)	(2 120)	(1 479)	(2 169)	(8 269)	(1 793)	(2 175)	(2 194)	(2 107)
	6 487 \$	2 337 \$	1 405 \$	1 223 \$	1 522 \$	7 488 \$	2 412 \$	1 547 \$	2 120 \$	1 409 \$
RAII										
Aviation	937 \$	479 \$	9 \$	442 \$	7 \$	1 194 \$	94 \$	96 \$	340 \$	664 \$
Transport ⁽¹⁾	(618)	(336)	44	(377)	51	22	(236)	88	87	83
Siège social et Autres	(25)	(46)	(38)	(39)	98	(1 714)	(1 554)	(41)	(56)	(63)
	294	97	15	26	156	(498)	(1 696)	143	371	684
Reclassé ⁽¹⁾	618	336	(44)	377	(51)	(22)	236	(88)	(87)	(83)
	912 \$	433 \$	(29) \$	403 \$	105 \$	(520) \$	(1 460) \$	55 \$	284 \$	601 \$
Charges de financement ⁽²⁾	1 060	240	234	213	402	996	236	246	240	293
Revenus de financement ⁽²⁾	(27)	(28)	(7)	(9)	(12)	(226)	(93)	(28)	(20)	(104)
RAI	(121)	221	(256)	199	(285)	(1 290)	(1 603)	(163)	64	412
Impôts sur le résultat	49	236	(232)	49	(4)	251	(75)	5	124	197
Résultat net des activités poursuivies	(170) \$	(15) \$	(24) \$	150 \$	(281) \$	(1 541) \$	(1 528) \$	(168) \$	(60) \$	215 \$
Résultat net des activités abandonnées	(398)	(322)	216	(373)	81	(66)	(191)	77	24	24
Résultat net	(568) \$	(337) \$	192 \$	(223) \$	(200) \$	(1 607) \$	(1 719) \$	(91) \$	(36) \$	239 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(868) \$	(423) \$	111 \$	(298) \$	(258) \$	(1 797) \$	(1 770) \$	(139) \$	(83) \$	195 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	300	86	81	75	58	190	51	48	47	44
	(568) \$	(337) \$	192 \$	(223) \$	(200) \$	(1 607) \$	(1 719) \$	(91) \$	(36) \$	239 \$
RPA (en dollars)										
Activités poursuivies de base et dilué	(0,08) \$	(0,01) \$	(0,01) \$	0,06 \$	(0,12) \$	(0,65) \$	(0,64) \$	(0,07) \$	(0,03) \$	0,09 \$
Activités abandonnées de base et dilué	(0,29) \$	(0,17) \$	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,11) \$	(0,10) \$	0,01 \$	(0,01) \$	(0,01) \$
Total RPA de base et dilué	(0,37) \$	(0,18) \$	0,05 \$	(0,13) \$	(0,11) \$	(0,76) \$	(0,74) \$	(0,06) \$	(0,04) \$	0,08 \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	1,97 \$	0,58 \$	0,51 \$	0,69 \$	1,97 \$	3,03 \$	2,15 \$	2,34 \$	2,92 \$	3,03 \$
Bas	0,26 \$	0,26 \$	0,33 \$	0,39 \$	0,38 \$	1,53 \$	1,53 \$	1,53 \$	1,96 \$	1,85 \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le nombre d'actions ordinaires)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2020 ⁽¹⁾	2019	2018	2017	2016
		<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>	<i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	6 487 \$	7 488 \$	7 321 \$	7 648 \$	8 765 \$
RAII ajusté⁽²⁾	(211) \$	400 \$	279 \$	(13) \$	(133) \$
Éléments spéciaux	(1 123)	920	52	131	321
RAII	912	(520)	227	(144)	(454)
Charges de financement	1 060	996	593	594	668
Revenus de financement	(27)	(226)	(87)	(56)	(61)
RAI	(121)	(1 290)	(279)	(682)	(1 061)
Impôts sur le résultat	49	251	(192)	(15)	38
Résultat net des activités poursuivies	(170)	(1 541)	(87)	(667)	(1 099)
Résultat net des activités abandonnées	(398)	(66)	405	142	118
Résultat net	(568) \$	(1 607) \$	318 \$	(525) \$	(981) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(868) \$	(1 797) \$	232 \$	(494) \$	(1 022) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	300 \$	190 \$	86 \$	(31) \$	41 \$
Résultat net ajusté des activités poursuivies⁽²⁾	(1 115) \$	(406) \$	(7) \$	(468) \$	(635) \$
RPA (en dollars)					
Activités poursuivies – de base et dilué	(0,08) \$	(0,65) \$	0,00 \$	(0,23) \$	(0,46) \$
Activités abandonnées – de base	(0,29) \$	(0,11) \$	0,10 \$	(0,01) \$	(0,02) \$
Activités abandonnées – dilué	(0,29) \$	(0,11) \$	0,09 \$	(0,01) \$	(0,02) \$
Activités poursuivies – ajusté ⁽²⁾	(0,47) \$	(0,18) \$	0,03 \$	(0,14) \$	(0,25) \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada ⁽³⁾	5 182 \$	5 187 \$	5 803 \$	6 498 \$	6 383 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	354 \$	523 \$	415 \$	1 317 \$	1 201 \$
Amortissement ⁽⁴⁾	510 \$	422 \$	272 \$	314 \$	371 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	42 \$	(4) \$	11 \$	51 \$	10 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,72 \$	0,99 \$	0,90 \$	0,72 \$	0,68 \$
Série 3	1,00 \$	1,00 \$	1,00 \$	0,89 \$	0,78 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	2,02 \$	3,08 \$	5,60 \$	3,25 \$	3,35 \$
Bas	0,38 \$	1,57 \$	1,70 \$	1,87 \$	0,89 \$
Clôture	0,82 \$	1,94 \$	2,08 \$	3,05 \$	2,33 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	1,97 \$	3,03 \$	5,58 \$	3,24 \$	2,28 \$
Bas	0,26 \$	1,53 \$	1,59 \$	1,96 \$	0,72 \$
Clôture	0,48 \$	1,93 \$	2,03 \$	3,03 \$	2,16 \$
Aux 31 décembre					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 420	2 398	2 373	2 194	2 193
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(3,96) \$	(3,49) \$	(2,63) \$	(3,20) \$	(2,95) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 31 décembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 31 – Activités abandonnées de nos états financiers consolidés pour plus de détails.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2020 et 2019.

⁽³⁾ Comprend Transport.

⁽⁴⁾ D'après l'état des flux de trésorerie de nos états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2020	2019	2018 ⁽¹⁾	2017	2016
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	2 578 \$	3 187 \$	2 988 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	294	1 844	1 575	1 174	1 220
Actifs sur contrat	61	2 485	2 617	2 460	1 631
Stocks	3 650	4 599	4 402	3 429	4 286
Autres actifs financiers	227	195	210	415	336
Autres actifs	218	473	357	427	427
Actifs détenus en vue de la vente	10 417	1 309	—	4 150	—
Actifs courants	16 646	13 483	12 348	15 043	11 284
Immobilisations corporelles	668	1 781	1 557	1 696	1 949
Outillage des programmes aéronautiques	4 396	4 616	4 519	3 581	5 174
Goodwill	—	1 936	1 948	2 042	1 855
Impôts sur le résultat différés	111	546	746	595	698
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	—	1 059	2 211	491	332
Autres actifs financiers	912	989	1 030	825	915
Autres actifs	357	562	599	643	588
Actifs non courants	6 444	11 489	12 610	9 873	11 511
	23 090 \$	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	1 611 \$	4 682 \$	4 634 \$	3 964 \$	3 045 \$
Provisions	146	1 060	1 390	1 630	1 542
Passifs sur contrat	2 356	5 739	4 262	3 820	3 840
Tranche courante de la dette à long terme	1 882	8	9	18	31
Autres passifs financiers	239	617	598	324	577
Autres passifs	447	1 441	1 499	1 723	1 634
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	10 146	1 768	—	2 686	—
Passifs courants	16 827	15 315	12 392	14 165	10 669
Provisions	289	311	1 110	781	1 561
Passifs sur contrat	1 219	1 417	1 933	1 272	1 673
Dette à long terme	8 193	9 325	9 093	9 200	8 738
Avantages de retraite	1 606	2 445	2 381	2 633	2 647
Autres passifs financiers	1 225	1 605	1 526	965	999
Autres passifs	388	465	537	595	891
Passifs non courants	12 920	15 568	16 580	15 446	16 509
	29 747	30 883	28 972	29 611	27 178
Capitaux propres (déficit)					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(9 325)	(7 667)	(5 563)	(6 608)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	2 668	1 756	1 549	1 913	1 671
	(6 657)	(5 911)	(4 014)	(4 695)	(4 383)
	23 090 \$	24 972 \$	24 958 \$	24 916 \$	22 795 \$

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

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2020 et 2019**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2020. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2020. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquiesce de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

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. Le comité d'audit et des risques rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquiesce correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit et des risques d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit et des risques fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit et des risques afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Éric Martel
Président et chef de la direction



Bart Demosky
Premier vice-président et chef de la direction financière

Le 10 février 2021

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Inc. et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019, et les états du résultat consolidés, les états du résultat global consolidés, les états des variations des capitaux propres consolidés et les tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019 conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants du groupe conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de la période considérée. Ces questions ont été traitées dans le contexte de l'audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de l'opinion de l'auditeur sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions. Notre description de la façon dont chaque question ci-après a été traitée dans le cadre de l'audit est fournie dans ce contexte.

Nous nous sommes acquittés des responsabilités décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport, y compris à l'égard de ces questions. Par conséquent, notre audit a comporté la mise en œuvre de procédures conçues dans le but de répondre à notre évaluation des risques d'anomalies significatives dans les états financiers consolidés. Les résultats de nos procédures d'audit, y compris les procédures mises en œuvre en réponse aux questions ci-après, fournissent le fondement de notre opinion d'audit sur les états financiers consolidés ci-joints.

Question clé de l'audit

Comptabilisation des revenus et des marges sur les contrats à long terme

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les revenus et la marge brute pour Transport présentés dans le résultat net lié aux activités abandonnées, se sont élevés à respectivement 7844 millions \$ et (179) millions \$. De plus, au 31 décembre 2020, les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente s'élevaient à respectivement 3260 millions \$ et 2749 millions \$.

Transport exerce la plupart de ses activités aux termes de contrats de fabrication à long terme, qui nécessitent l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction, comme il est présenté à la Note 4 des états financiers consolidés. Nous sommes d'avis que l'évaluation des revenus et de la marge brute ainsi que des actifs et passifs sur contrat connexes sur les contrats de fabrication à long terme de Transport sont une question clé de l'audit, en raison du degré des estimations et jugements nécessaires qui ont une incidence importante sur la détermination de l'étendue de l'avancement des contrats. Les principaux jugements et estimations liés aux coûts d'un contrat à l'achèvement sont les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, des coûts et heures de main-d'œuvre, de la productivité de la main-d'œuvre et la probabilité d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de pénalités. Les principaux jugements et estimations liés au prix de transaction ont trait aux changements dans la portée des commandes et aux réclamations.

Comment notre audit traite de la question clé de l'audit

Dans le cadre de notre audit, nous avons acquis une compréhension des contrôles de gestion et de suivi des contrats à long terme du groupe. Plus précisément, nous avons évalué la conception et l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à l'évaluation des revenus et des coûts ainsi que l'état d'achèvement.

Pour un échantillon de contrats, notamment ceux sélectionnés individuellement en raison de leurs risques propres ou de leur taille, nous :

- avons acquis une compréhension de la prestation du contrat en en discutant avec l'équipe de gestion du projet;
- avons examiné les modalités des contrats, notamment les modifications apportés à ceux-ci et à la portée des commandes;
- avons procédé à des demandes d'information auprès de l'équipe de gestion du projet relativement aux raisons des écarts entre les prévisions et les montants réels des coûts et de l'utilisation des matériaux, des coûts et heures de main-d'œuvre, de la productivité de la main-d'œuvre et des réclamations, retards et pénalité subis, et avons corroboré cette information en la comparant avec d'autre information disponible, y compris l'expérience des périodes précédentes pour les mêmes projets ou des projets similaires;
- avons corroboré les principales hypothèses de revenus et de coûts à l'achèvement, y compris la provision pour contrats déficitaires, le cas échéant, au moyen des coûts engagés à ce jour, en mettant l'accent sur les coûts et l'utilisation des matériaux, les coûts et heures de main-d'œuvre, la productivité de la main-d'œuvre et les changements dans la portée des commandes et les réclamations;
- nous sommes renseignés auprès des conseillers juridiques internes ou externes afin de corroborer les déclarations de la direction relativement au statut des réclamations et des pénalités;
- avons évalué, en discutant avec l'équipe de gestion du projet et en fonction de la prestation passée du contrat, la probabilité que les risques et les opportunités liés au contrat se concrétisent;
- avons recalculé l'état d'achèvement du contrat en fonction des coûts engagés à ce jour et des coûts totaux estimés;
- avons examiné des éléments probants externes, comme l'approbation des organismes de réglementation, la correspondance du client et/ou son acceptation, ou le statut des réclamations;
- avons examiné les données du grand livre général pour relever les anomalies de marge lors de l'exécution des contrats;
- avons évalué l'information présentée dans les Notes 4 et 31 annexes aux états financiers consolidés.

Évaluation de l'outillage des programmes aéronautiques des avions *Global 7500*

Au 31 décembre 2020, la valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques s'élevait à 4396 millions \$, dont une tranche importante avait trait à l'UGT des avions *Global 7500*. Comme il est mentionné à la Note 4 annexe aux états financiers consolidés, la valeur recouvrable de l'UGT des avions *Global 7500* est fondée sur sa juste valeur diminuée des coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur est classée au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs et est déterminée selon les flux de trésorerie futurs prévus. Nous sommes d'avis que la détermination de la valeur recouvrable de l'outillage des programmes aéronautiques des avions *Global 7500* est une question clé de l'audit en raison des estimations et du jugement de la direction requis pour estimer la juste valeur diminuée des coûts de sortie des soldes comptabilisés dans les états financiers consolidés.

Les éléments clés des flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures d'après les commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier prévu des livraisons, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants conclus avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs et d'un taux d'actualisation après impôts.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- du rapport de gestion;
- des informations contenues dans le rapport financier, outre les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu le rapport de gestion et le rapport financier avant la date du présent rapport de l'auditeur. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le présent rapport de l'auditeur. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Afin d'évaluer le caractère approprié de l'évaluation de l'outillage des programmes des avions *Global 7500*, nos procédures d'audit ont compris, entre autres, ce qui suit :

- Nous avons revu le modèle de dépréciation préparé par la direction et évalué les principales hypothèses utilisées au moyen d'éléments probants disponibles en interne ou en externe, en mettant l'accent sur les ventes futures d'après les commandes fermes existantes, sur les commandes futures prévues, sur le calendrier des paiements basé sur le calendrier prévu des livraisons, sur les revenus tirés des services connexes, sur les coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants conclus avec les fournisseurs et sur les coûts de main-d'œuvre futurs;
- Nous avons évalué le taux d'actualisation après impôts du Groupe avec l'aide de nos spécialistes en évaluation;
- Nous avons corroboré les flux de trésorerie sous-jacents avec le budget approuvé par le conseil d'administration;
- Nous avons évalué les changements apportés aux hypothèses susmentionnées par rapport au test de dépréciation de l'exercice précédent et évalué l'absence de tels changements;
- Nous avons évalué l'information présentée à la Note 4 annexe aux états financiers consolidés.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider le groupe ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière du groupe.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit de groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Zahid Fazal.

(1)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Montréal, Canada

Le 10 février 2021

(1) CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A122227

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2020 et 2019

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

États financiers consolidés		122
1.	MODE DE PRÉSENTATION	127
2.	SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	127
3.	INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19	142
4.	UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	144
5.	INFORMATION SECTORIELLE	148
6.	RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	153
7.	AUTRES REVENUS	153
8.	ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	154
9.	CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	156
10.	COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	156
11.	IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	157
12.	RÉSULTAT PAR ACTION	160
13.	INSTRUMENTS FINANCIERS	160
14.	TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	164
15.	CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	164
16.	SOLDES DES CONTRATS	165
17.	STOCKS	166
18.	CARNET DE COMMANDES	166
19.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	167
20.	AUTRES ACTIFS	167
21.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	168
22.	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	170
23.	AVANTAGES DE RETRAITE	171
24.	FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	183
25.	PROVISIONS	184
26.	AUTRES PASSIFS FINANCIERS	185
27.	AUTRES PASSIFS	186
28.	DETTE À LONG TERME	187
29.	CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE	188
30.	CESSION D'ACTIVITÉS	189
31.	ACTIVITÉS ABANDONNÉES	190
32.	ACQUISITION	193
33.	CAPITAL SOCIAL	194
34.	RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	196
35.	VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	199
36.	FACILITÉS DE CRÉDIT	200
37.	GESTION DU CAPITAL	201
38.	GESTION DU RISQUE FINANCIER	202
39.	JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	207
40.	OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	211
41.	ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	212
42.	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	213
43.	RECLASSEMENT	220

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

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	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
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRS	Normes internationales d'information financière		
R et D	Recherche et développement		
RAI	Résultat avant impôts sur le résultat		

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus		6 487 \$	7 488 \$
Coût des ventes	17	5 971	6 447
Marge brute		516	1 041
Charges de vente et d'administration		420	557
R et D	6	320	156
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(2)	(34)
Autres revenus	7	(11)	(38)
Éléments spéciaux	8	(1 123)	920
RAII		912	(520)
Charges de financement	9	1 060	996
Revenus de financement	9	(27)	(226)
RAI		(121)	(1 290)
Impôts sur le résultat	11	49	251
Résultat net lié aux activités poursuivies		(170)	(1 541)
Résultat net lié aux activités abandonnées	31	(398)	(66)
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(868) \$	(1 797) \$
Participations ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾		300	190
		(568) \$	(1 607) \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.			
Activités poursuivies		(170) \$	(1 541) \$
Activités abandonnées	31	(698)	(256)
		(868) \$	(1 797) \$
RPA (en dollars)	12		
Activités poursuivies de base et dilué		(0,08) \$	(0,65) \$
Activités abandonnées de base et dilué	31	(0,29) \$	(0,11) \$
Total du RPA de base et dilué		(0,37) \$	(0,76) \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.⁽²⁾ Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées, voir la Note 31 – Activités abandonnées.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2020	2019
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie			
Incidence des fluctuations de taux de change		(3)	(4)
Perte nette sur instruments financiers dérivés		(21)	(1)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		26	39
Impôts sur le résultat	11	18	(17)
		20	17
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG			
Gain net non réalisé		7	5
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(148)	95
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG			
Gain net non réalisé		4	5
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies	23	(456)	(520)
Impôts sur le résultat	11	43	50
		(409)	(465)
Total des AERG		(530)	(348)
Total du résultat global		(1 098) \$	(1 955) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 626) \$	(2 117) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		528	162
		(1 098) \$	(1 955) \$
Total du résultat global attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.			
Activités poursuivies		(509) \$	(1 705) \$
Activités abandonnées ⁽³⁾	31	(1 117)	(412)
		(1 626) \$	(2 117) \$

⁽¹⁾ Comprend 19 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2020 (56 millions \$ de perte pour l'exercice 2019).

⁽²⁾ Un montant de 20 millions \$ de perte nette différée devrait être reclassé des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en charges au cours de l'exercice 2021.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14	1 779 \$	2 578 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	15	294	1 844	1 575
Actifs sur contrat	16	61	2 485	2 617
Stocks	17	3 650	4 599	4 402
Autres actifs financiers	19	227	195	210
Autres actifs	20	218	473	357
Actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	31	10 417	1 309	—
Actifs courants		16 646	13 483	12 348
Immobilisations corporelles	21	668	1 781	2 111
Outillage des programmes aéronautiques	22	4 396	4 616	4 519
Goodwill	22	—	1 936	1 948
Impôts sur le résultat différés	11	111	546	746
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		—	1 059	2 211
Autres actifs financiers	19	912	989	1 030
Autres actifs	20	357	562	599
Actifs non courants		6 444	11 489	13 164
		23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	24	1 611 \$	4 682 \$	4 634 \$
Provisions	25	146	1 060	1 390
Passifs sur contrat	16	2 356	5 739	4 262
Tranche courante de la dette à long terme	28	1 882	8	9
Autres passifs financiers ⁽³⁾	26	239	617	701
Autres passifs ⁽³⁾	27	447	1 441	1 499
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	31	10 146	1 768	—
Passifs courants		16 827	15 315	12 495
Provisions	25	289	311	1 110
Passifs sur contrat	16	1 219	1 417	1 933
Dette à long terme	28	8 193	9 325	9 052
Avantages de retraite	23	1 606	2 445	2 381
Autres passifs financiers ⁽³⁾	26	1 225	1 605	2 032
Autres passifs ⁽³⁾	27	388	465	523
Passifs non courants		12 920	15 568	17 031
		29 747	30 883	29 526
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(9 325)	(7 667)	(5 563)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		2 668	1 756	1 549
		(6 657)	(5 911)	(4 014)
		23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Engagements et éventualités	42			

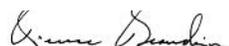
⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'adoption d'IFRS 16, *Contrats de location*, qui s'est traduite par la comptabilisation d'actifs au titre de droits d'utilisation dans les Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives dans les Autres passifs financiers, totalisant respectivement 554 millions \$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

⁽²⁾ Les actifs détenus en vue de la vente et les passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 comprenaient respectivement 476 millions \$ et 447 millions \$ se rapportant à la vente du programme d'avions CRJ et respectivement 833 millions \$ et 1321 millions \$ se rapportant à la vente des activités liées aux aérostructures.

⁽³⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 43 – Reclassement.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Diane Giard
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 1 ^{er} janvier 2019	347 \$	2 596 \$	343 \$	(6 294) \$	(2 305) \$	203 \$	(1) \$	(68) \$	(384) \$	(5 563) \$	1 549 \$	(4 014) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(1 797)	—	—	—	—	—	(1 797)	190	(1 607)
AERG	—	—	—	—	(470)	—	10	17	123	(320)	(28)	(348)
	—	—	—	(1 797)	(470)	—	10	17	123	(2 117)	162	(1 955)
Options exercées	—	5	—	—	—	(1)	—	—	—	4	—	4
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	33	—	—	—	(33)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30
Au 31 décembre 2019	347 \$	2 634 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	199 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(868)	—	—	—	—	—	(868)	300	(568)
AERG	—	—	—	—	(413)	—	11	20	(376)	(758)	228	(530)
	—	—	—	(868)	(413)	—	11	20	(376)	(1 626)	528	(1 098)
Annulation de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes – actions privilégiées, déduction faite de l'impôt	—	—	—	(18)	—	—	—	—	—	(18)	—	(18)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	42	—	—	—	(42)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	26	—	—	—	26	—	26
Au 31 décembre 2020	347 \$	2 676 \$	73 \$	(8 998) \$	(3 188) \$	413 \$	20 \$	(31) \$	(637) \$	(9 325) \$	2 668 \$	(6 657) \$

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

⁽²⁾ Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus, voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

⁽³⁾ La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2020	2019
Activités opérationnelles			
Résultat net		(568) \$	(1 607) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽¹⁾	21, 22	510	422
Charges de dépréciation sur les placements dans SCAC	8	—	1 578
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	7, 8, 21	42	(4)
Impôts sur le résultat différés	11	32	113
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	7	(3)	(10)
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	8, 21, 22	(1 286)	(730)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(110)	(128)
Charge à base d'actions		26	30
Perte sur remboursement de dette à long terme	8, 9	—	84
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		52	49
Variation nette des soldes hors caisse	35	(1 516)	(477)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles⁽²⁾		(2 821)	(680)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(364)	(552)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		10	29
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC		(100)	(350)
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	29, 30	1 385	826
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées		—	(64)
Autres		36	(7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement⁽²⁾		967	(118)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	28	707	1 956
Remboursement de dette à long terme	28	(8)	(1 762)
Variation nette des emprunts à court terme		742	—
Paiement d'obligations locatives ⁽³⁾		(93)	(112)
Dividendes versés – actions privilégiées	33	(19)	(20)
Émission de participations ne donnant pas le contrôle		386	49
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle		(2)	(4)
Autres		—	3
Flux de trésorerie liés aux activités de financement⁽²⁾		1 713	110
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(38)	130
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(179)	(558)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice⁽⁴⁾	14	2 629	3 187
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice⁽⁴⁾	14	2 450 \$	2 629 \$
Information supplémentaire⁽⁵⁾⁽⁶⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		787 \$	732 \$
Impôts sur le résultat		103 \$	172 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		18 \$	25 \$
Impôts sur le résultat		23 \$	7 \$

⁽¹⁾ Comprend 83 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour l'exercice 2020 (109 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽²⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées.

⁽³⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour l'exercice 2020 ont totalisé 151 millions \$ (168 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽⁴⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. La trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 a trait aux activités liées aux aérostructures.

⁽⁵⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, sauf s'ils ont été capitalisés dans les immobilisations corporelles ou incorporelles, auquel cas ils sont pris en compte dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les montants payés ou reçus au titre des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁶⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit, l'intérêt payé sur les obligations locatives et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société » ou « nos » ou « nous ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs d'activité distincts : Aviation et Transport. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente du secteur Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. À cet égard, l'information comparative pour les périodes précédentes présentée à l'état du résultat consolidé a été retraitée. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2020 et 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 10 février 2021.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus ou les actifs représentent plus de 10 % du total des revenus ou plus de 10 % du total des actifs des secteurs Aviation ou Transport, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH ⁽¹⁾	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd ⁽¹⁾	R.-U.
Bombardier Transport France S.A.S. ⁽¹⁾	France
Learjet Inc.	É.-U.

⁽¹⁾ Fait partie du groupe destiné à être cédé; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 68 % des revenus consolidés et 75 % des actifs consolidés, incluant Transport, pour l'exercice 2020 (72 % et 78 % pour l'exercice 2019).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit principalement l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour Aviation.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019	2020	2019
Euro	1,2271	1,1234	1,1450	1,1409	1,1200
Dollar canadien	0,7849	0,7696	0,7337	0,7461	0,7537
Livre sterling	1,3649	1,3204	1,2800	1,2834	1,2763

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, aux mesures incitatives liées à la performance et aux réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

Les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options ou les ordres de modification pour des actifs supplémentaires sont comptabilisés comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de la Société dans Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les services restants sont considérés comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des produits des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont considérés comme une seule et même obligation de prestation et sont comptabilisés à la livraison, soit le moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'avion et la Société, rempli son obligation de prestation. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Pour ce qui est des ventes à livrer relatives à de nouveaux avions, les revenus sont comptabilisés lorsque le client a obtenu le contrôle de l'avion et qu'il a demandé que l'avion lui soit livré ultérieurement, que l'avion est identifié séparément comme appartenant au client, que l'avion est prêt à livrer au client et que la société n'a pas le loisir d'utiliser le produit ou de le destiner à un autre client.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés au moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'actif promis et la Société, rempli son obligation de prestation. Les services après-vente sont généralement comptabilisés au fil du temps.

Les revenus du segment de marché Aviation tirés de son contrat avec SCAC relatif au programme d'avions A220 sont comptabilisés à la livraison.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de certaines commandes dans le segment de marché Aviation lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

Actifs non courants (ou un groupe destiné à être cédé) détenus en vue de la vente et activités abandonnées – Les actifs non courants (ou un groupe destiné à être cédé) sont classés comme détenus en vue de la vente si leur valeur comptable sera recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente plutôt que par l'utilisation continue. Le critère de classement « détenu en vue de la vente » n'est satisfait que lorsque la vente est hautement probable et que l'actif ou le groupe d'actifs destiné à être cédé est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. Les mesures requises pour réaliser la vente devraient indiquer qu'il est improbable que la vente fasse l'objet de changements importants ou que la décision de vendre soit révoquée. La direction doit s'être engagée à l'égard d'un plan de vente de l'actif et la vente devrait être réalisée dans l'année suivant le classement.

Les actifs non courants classés comme étant détenus en vue de la vente sont évalués au moindre de leur valeur comptable et de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. Les coûts de la vente sont les coûts marginaux directement attribuables à la cession d'un actif ou à un groupe destiné à être cédé, à l'exclusion des charges financières et de la charge d'impôt sur le résultat.

Les immobilisations corporelles et incorporelles ne sont pas amorties une fois classées comme détenues en vue de la vente. Les intérêts et autres charges attribuables aux passifs d'un groupe classé comme détenu en vue de la vente continuent à être comptabilisés.

Les actifs et passifs d'un groupe destiné à être cédé classés comme détenus en vue de la vente sont présentés séparément comme éléments courants à l'état de la situation financière.

Une activité abandonnée est une composante dont l'entité s'est séparée ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui représente une ligne d'activité principale ou une région géographique distincte, fait partie d'un plan unique et coordonné pour se séparer d'une ligne d'activité ou d'une région géographique principale et distincte; ou est une filiale acquise exclusivement en vue de la revente. Les activités abandonnées sont exclues des résultats des activités poursuivies et sont présentées séparément en un seul montant à titre de résultat net lié aux activités abandonnées après impôts dans les états consolidés du résultat.

Soldes des contrats

Les soldes liés aux contrats comprennent les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés séparément dans les états de la situation financière consolidés.

Actifs sur contrat – Comptabilisés lorsque les biens ont été livrés ou que les services ont été rendus aux clients avant la réception de la contrepartie ou avant que la Société ait un droit inconditionnel à un paiement au titre de la prestation effectuée jusqu'à la date considérée. Les actifs sur contrat sont par la suite transférés dans les débiteurs lorsque le droit au paiement devient inconditionnel. Les actifs sur contrat comprennent les coûts engagés et les marges comptabilisées en excédent des avances et facturations progressives sur les contrats de production et de service à long terme.

Passifs sur contrat – Comptabilisés lorsque des montants sont reçus des clients avant la livraison de biens ou la prestation de services aux clients. Les passifs sur contrat sont par la suite comptabilisés dans les revenus lorsque la Société remplit ses obligations de prestation en vertu des contrats ou au fur et à mesure qu'elle les remplit. Les passifs sur contrat comprennent les avances reçues aux termes des programmes aéronautiques, les avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés et des marges comptabilisées au titre des contrats à long terme sur les contrats de production et de service à long terme, ainsi que les autres revenus différés liés à l'exploitation et la maintenance de systèmes.

La position nette de l'actif sur contrat ou du passif sur contrat est déterminée pour chaque contrat. Les flux de trésorerie relatifs aux avances et aux facturations progressives, y compris les montants reçus et consentis par des tiers, sont classés à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales et les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux charges engagées est portée en réduction des dépenses connexes. Les subventions salariales sont portées en réduction des stocks ou des charges salariales connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé. Les avances gouvernementales remboursables sont ajustées advenant un changement quant au nombre d'avions à livrer et au moment de la livraison. Les avances gouvernementales remboursables consenties à la Société afin de financer les activités de recherche et de développement selon un partage des risques sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles de la Société et sont par conséquent présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles à l'état des flux de trésorerie.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué lié aux activités abandonnées en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. lié aux activités abandonnées pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts liés à des avions, les placements dans des titres, la créance à recevoir de MHI, le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée, les créances à recevoir de SCAC, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les obligations locatives, les passifs liés aux actifs de RASPRO, le montant à payer à MHI, les avances gouvernementales remboursables, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer, les coûts non récurrents des fournisseurs et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Si un transfert d'une créance client entraîne la décomptabilisation de l'actif, le produit en trésorerie correspondant est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Autres instruments financiers – Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée, certains prêts liés à des avions, et certains autres actifs financiers sont tous des actifs financiers évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. Les fournisseurs et autres créanciers, les emprunts à court terme, la dette à long terme, certaines avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs et certains autres passifs financiers sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers font l'objet d'une révision pour moins-valeur. Les créances clients, les actifs sur contrat et les créances liées aux contrats de location font l'objet d'un test de dépréciation fondé sur l'approche simplifiée dans le cadre de laquelle la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments. Pour les actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit n'a pas augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit a augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un ou l'autre des critères suivants : i) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou ii) le groupe de passifs financiers ou d'actifs et de passifs financiers est géré et sa performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net les engagements de reprise, les incitatifs à la location, les passifs liés aux actifs de RASPRO, le montant à payer à MHI et certaines avances gouvernementales remboursables.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les créances à recevoir de SCAC, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, la créance à recevoir de MHI et certains prêts liés à des avions doivent tous être classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), à l'exception des variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt ou lorsqu'elles se rapportent à un instrument détenu à des fins de placement, lesquelles sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent les options de rachat, les options de remboursement par anticipation, les garanties de taux plancher et les options de vente liées à la dette à long terme, des options de conversion de la Caisse ainsi que des instruments de change qui ne sont pas étroitement liés à des contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat, les options de remboursement par anticipation, les garanties de taux plancher et les options de vente liées à la dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

d) Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG

Les placements dans des titres sont classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG. Hormis les instruments de capitaux propres, les placements dans des titres sont comptabilisés à la juste valeur et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, à l'exception des gains ou pertes liés à la dépréciation et des gains et pertes de change sur les placements monétaires, notamment les placements à revenu fixe, lesquels sont comptabilisés en résultat. En ce qui a trait aux instruments de capitaux propres, compris dans les placements dans des titres, qui ont été désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au moment de la comptabilisation initiale, les variations ultérieures de la juste valeur sont comptabilisées dans les AERG, sans recyclage dans le résultat net. Les revenus de dividendes sont comptabilisés dans les revenus de financement.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

Aviation couvre son exposition au risque de change au moyen de contrats de change à terme. Il existe une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture du fait que les modalités des contrats de change à terme concordent avec celles de la transaction prévue très probable (c.-à-d. le montant nominal et la date de règlement prévue). L'exposition de Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes allant jusqu'à l'échéance de la période pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Il s'agit d'une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture étant donné que les conditions essentielles, selon une désignation au comptant, concordent étroitement. Les conditions essentielles sont le montant nominal et la devise.

La Société utilise un dérivé hypothétique pour tester l'efficacité de la couverture et compare les variations de la juste valeur des instruments de couverture aux variations de la juste valeur des éléments couverts attribuables aux risques couverts. L'inefficacité de la couverture peut être fonction de la valeur temps de l'argent, selon une désignation au comptant, étant donné que les dates de règlement attendues de la transaction prévue et du contrat à terme ne concordent plus, en raison de différents indices, et des variations des montants prévus de flux de trésorerie des éléments couverts et des instruments de couverture. La Société a établi un ratio de couverture de 1:1.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Comptabilisation des contrats de location

Lorsque la Société est le preneur – Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs financiers à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par la Société. Le coût des actifs au titre des droits d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre des droits d'utilisation pourraient subir une moins-value.

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location lorsque l'échéance du contrat de location reflète l'exercice d'une option de résiliation par le preneur. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période, et elle est comptabilisée dans les charges de financement. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. En vertu de transactions de cession-bail, la cession d'un actif est comptabilisée comme une vente dès que le client a obtenu le contrôle de l'avion, ce qui est conforme à la politique de comptabilisation des revenus de la Société; sinon, la Société continue de comptabiliser à l'état de la situation financière l'actif cédé et doit comptabiliser un passif financier égal au produit reçu. Quand la cession d'un actif peut être comptabilisée comme une vente conformément à la politique de comptabilisation des revenus de la Société, une partie du gain tiré de la vente est comptabilisée dans les revenus directement après la vente, soit celle qui correspond à la part de l'actif non conservée par la Société aux termes du contrat de location. La part de l'actif conservée par la Société aux termes du contrat de location est comptabilisée comme un actif au titre du droit d'utilisation et l'obligation locative est généralement évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La partie du produit lié aux droits conservés est classée à titre de flux de trésorerie liés aux activités de financement alors que l'autre partie est traitée à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ou à titre de flux de trésorerie liés aux activités d'investissement selon la nature de l'actif vendu.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location - avions. Les revenus d'intérêts sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite. Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle la Société a comptabilisé les coûts de restructuration. Lorsque des modifications, réductions ou liquidations

de régimes ont lieu, la Société a recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus et les intérêts nets au cours de la période après une modification, réduction ou liquidation de régime.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utiles suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (comme les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai pour Aviation, et les coûts de développement des plateformes pour Transport) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 8 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2020, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques devrait être produit sur les 13 prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements pour l'outillage des programmes aéronautiques et les coûts de développement des plateformes de Transport est comptabilisée dans les charges de R et D, et pour les immobilisations incorporelles, dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation et d'immobilisations incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle, un actif au titre du droit d'utilisation ou une immobilisation incorporelle peut s'être déprécié. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise est limitée au montant qui fait en sorte que la valeur comptable de l'actif n'est pas supérieure à celle qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Les placements de la Société dans ses coentreprises et entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence après la comptabilisation initiale. La valeur comptable du placement est ajustée pour comptabiliser les variations de la quote-part des actifs nets de l'entreprise associée ou de la coentreprise revenant à la Société depuis la date d'acquisition. Le goodwill lié à l'entreprise associée ou à la coentreprise est compris dans la valeur comptable du placement et ne fait pas l'objet d'un test de dépréciation distinct.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société est présentée à l'état du résultat consolidé.

Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, la Société détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur liée à son placement dans son entreprise associée ou sa coentreprise. Chaque date de clôture, la Société détermine s'il existe une indication objective de la dépréciation du placement dans sa coentreprise ou son entreprise associée. Le cas échéant, le montant de la dépréciation, qui correspond à la différence entre la valeur recouvrable de la coentreprise ou de l'entreprise associée et sa valeur comptable, est comptabilisé à titre de perte dans le résultat.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour les garanties de type assurance est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – S'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les coûts qui portent directement sur le contrat comme les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui se rapportent directement au contrat. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI touchant l'acquisition prévue des droits rattachés est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

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

Incidences de la COVID-19 sur Aviation

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

Le 5 juin 2020, Bombardier Aviation a annoncé des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19. Les livraisons de biréacteurs d'affaires, à l'échelle de l'industrie, ayant enregistré une baisse d'environ 20 % par rapport à celles de la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la pandémie, Bombardier a ajusté ses activités et ses effectifs pour s'assurer de sortir de la crise actuelle sur des bases solides. Par conséquent, Bombardier Aviation a pris la décision difficile de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés. Ces réductions ont eu pour la plupart une incidence sur les activités de fabrication au Canada et ont été mises en place progressivement. Les activités de service à la clientèle de Bombardier à l'échelle mondiale se sont poursuivies en grande partie sans interruption au cours de la pandémie. Bombardier a comptabilisé une charge spéciale de 56 millions \$ en 2020 pour cet ajustement d'effectifs.

Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

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

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

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

- La Société gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de la Société, notamment la réduction de l'effectif et des dépenses non essentielles ainsi que le report de dépenses en immobilisations discrétionnaires.
- Le cas échéant, la Société participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des garanties et des facilités de lettres de crédit, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise. Pour l'exercice 2020, le RAII a été touché de façon défavorable par les coûts des perturbations liés à la pandémie de COVID-19 au titre desquels la Société a comptabilisé des subventions salariales ayant une incidence sur le RAII de 209 millions \$, dont une tranche de 87 millions \$ se rapportait à Transport. La Société a également comptabilisé des subventions salariales de 73 millions \$ dans les stocks.
- La Société a clôturé la vente du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., pour une contrepartie brute en trésorerie de 585 millions \$ à la clôture le 1^{er} juin 2020.
- Les cadences de production d'Aviation se sont alignées sur la demande du marché, ce qui reflète les interruptions extraordinaires de l'industrie et les défis posés par la COVID-19. Ces changements de cadence touchent peu l'accélération de la production de l'avion *Global 7500*, compte tenu de son carnet de commandes solide.
- Au troisième trimestre, la Société a obtenu un emprunt à terme garanti de premier rang de trois ans (la « facilité ») d'au plus 1,0 milliard \$ de fonds de placement et de comptes gérés par HPS Investment Partners, LLC, qui fournira les liquidités additionnelles nécessaires pour l'exploitation de l'entreprise pendant la pandémie de COVID-19 alors qu'elle s'efforce de clôturer les cessions annoncées précédemment visant à restructurer le capital de Bombardier.
- Le 30 octobre 2020, la Société a clôturé la vente annoncée précédemment de ses activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) moyennant une contrepartie au comptant de 275 millions \$ et la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite ainsi que certains ajustements aux ententes commerciales des parties favorables à la Société.
- Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom, le produit net prévu étant d'environ 3,6 milliards \$. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

La direction croit que le produit net tiré de la vente de Transport combiné à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 1,8 milliard \$ à la fin d'exercice, à l'exclusion de Transport, permettront à la Société de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture des états financiers, soutenant ainsi la capacité de la Société à poursuivre ses activités.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Une estimation et un jugement comptables sont considérés comme critiques si :

- pour effectuer l'estimation, nous devons formuler des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où l'estimation est établie; et
- nous aurions pu utiliser raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou si des changements apportés à l'estimation sont raisonnablement susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

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

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction, notamment l'incidence de la pandémie de COVID-19, le cas échéant. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme – Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et Aviation conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

Le prix de transaction du contrat inclut les ajustements en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où ils constituent des droits exécutoires pour la Société. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, les mesures incitatives liées à la performance et les réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, et des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité qu'elle puisse engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement, à moins qu'un ajustement soit apporté au prix de transaction, auquel cas il est comptabilisé en réduction des revenus estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres et révisé les hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, Transport a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Au cours de l'exercice 2020, Transport a revu ses estimations relatives à un certain nombre de projets, ce qui a entraîné une charge de 1,1 milliard \$ principalement en Allemagne, au R.-U. et en Suisse. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour l'exercice 2020.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute liée aux activités abandonnées d'environ 124 millions \$ pour l'exercice 2020.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs aéronautiques ou UGT sont fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2020. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des

prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 9 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Un test de dépréciation a été effectué à l'égard de l'avion *Global 7500* au quatrième trimestre de 2020, et d'après cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

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

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

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

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie basée sur le prix de la transaction. Au cours du quatrième trimestre de 2020, la Société a procédé à un test de dépréciation. À la suite de cette évaluation, la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, le gain imposable prévu à la clôture des transactions, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la

Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA- avec des échéances inférieures à cinq ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA- et les obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA- sur celui des obligations provinciales cotées AA- soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A- et les obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 4 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA- en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement. La courbe de rendement est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente et ne tient pas compte des obligations classées comme étant « de sociétés » classe B, mais qui sont adossées concrètement ou implicitement par le gouvernement. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 32 ans au 31 décembre 2020.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel. Pour certains régimes de retraite canadiens, la composante mérite et promotion des augmentations de rémunération a été affinée selon une échelle d'âges à la suite d'études liées à l'expérience réalisées en 2020.

Voir la Note 23 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu d'un contrat ferme sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Dans la plupart des cas, les avantages économiques qui peuvent faire l'objet d'un recouvrement en vertu du contrat sont composés de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et les problèmes technologiques, ainsi que les répartitions de coûts indirects qui se rapportent directement au contrat. L'évaluation de la provision subira l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, et pour les contrats de fabrication de trains à long terme, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus sur la durée du contrat aurait fait diminuer le RAI lié aux activités abandonnées d'environ 57 millions \$ pour l'exercice 2020.

Placements en actions et passif dérivé de la Caisse – Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que le placement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif détenu en vue de la vente.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres. La Société utilise un modèle d'évaluation interne pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la valeur actualisée de la différence entre la quote-part de la Caisse du produit tiré de la vente de Transport à Alstom et la valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle de la Caisse dans Transport.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

La Société fait également preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par la participation ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport, sont des droits de protection plutôt que des droits fondamentaux. La Société réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

5. INFORMATION SECTORIELLE

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

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000 et le biturbopropulseur Q400 jusqu'à la cession des activités respectivement le 1^{er} juin 2020 et le 31 mai 2019, et conçoit, développe et fabrique certaines composantes importantes de structures d'avions pour les gammes de biréacteurs d'affaires (comme le fuselage et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes. Se reporter à la Note 30 – Cession d'activités pour de plus amples renseignements.

Transport

Transport offre une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché. Le 16 septembre 2020, la Société, Alstom et la Caisse ainsi que certaines parties liées ont signé une entente de vente et d'achat définitive pour la vente des activités de Transport à Alstom. Par conséquent, Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et passifs connexes sont présentés comme détenus en vue de la vente. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. Transport demeure un secteur isolable jusqu'à la clôture de la transaction de vente, la direction de la Société, y compris son principal décideur, poursuivant régulièrement l'examen et la surveillance de ses résultats d'exploitation. Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente de Transport à Alstom.

Siège social et Autres

Siège social et Autres comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés entre les secteurs, la participation dans un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220 jusqu'à la cession de la participation le 12 février 2020 et d'autres ajustements. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

L'information sectorielle est préparée selon les politiques comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations ont été comme suit pour les exercices :

	2020					
	Transport	Aviation	Siège social et autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	7 843 \$	6 488 \$	— \$	14 331 \$	(7 843) \$	6 488 \$
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—	(1)	(1)
Total des revenus	7 844	6 488	(1)	14 331	(7 844)	6 487
RAI avant éléments spéciaux	(610)	(125)	(86)	(821)	610	(211)
Éléments spéciaux ⁽²⁾	8	(1 062)	(61)	(1 115)	(8)	(1 123)
RAI	(618) \$	937 \$	(25) \$	294	618	912
Charges de financement ⁽³⁾				1 009	(91)	1 060
Revenus de financement ⁽³⁾				(214)	329	(27)
RAI				(501)	380	(121)
Impôts sur le résultat				67	(18)	49
Résultat lié aux activités poursuivies						(170)
Résultat lié aux activités abandonnées					398 \$	(398)
Résultat net				(568) \$		(568) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁴⁾	95 \$	320 \$	— \$	415 \$	(95) \$	320 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(108) \$	2 \$	(4) \$	(110) \$	108 \$	(2) \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	133 \$	221 \$	— \$	354 \$	(133) \$	221 \$
Amortissement	99 \$	411 \$	— \$	510 \$	(99) \$	411 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁶⁾	— \$	38 \$	4 \$	42 \$	— \$	42 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement pour plus de détails.

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

⁽⁶⁾ Comprennent les charges de dépréciation d'actifs au titre de droits d'utilisation. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Immobilisations corporelles pour plus de détails.

	Transport	Aviation	Siège social et autres	Total partiel	Reclassé ⁽¹⁾	Total ⁽²⁾
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 266 \$	7 491 \$	— \$	15 757 \$	(8 266) \$	7 491 \$
Revenus intersectoriels	3	10	(13)	—	(3)	(3)
Total des revenus	8 269	7 501	(13)	15 757	(8 269)	7 488
RAII avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽³⁾	70	531	(131)	470	(70)	400
RAII	22 \$	1 194 \$	(1 714) \$	(498)	(22)	(520)
Charges de financement ⁽⁴⁾				1 072	(87)	996
Revenus de financement ⁽⁴⁾				(230)	15	(226)
RAI				(1 340)	50	(1 290)
Impôts sur le résultat				267	(16)	251
Résultat lié aux activités poursuivies						(1 541)
Résultat lié aux activités abandonnées					66 \$	(66)
Résultat net				(1 607) \$		(1 607) \$
Autres informations						
R et D ⁽⁵⁾	136 \$	156 \$	— \$	292 \$	(136) \$	156 \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(94) \$	3 \$	(37) \$	(128) \$	94 \$	(34) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁶⁾	157 \$	373 \$	(7) \$	523 \$	(157) \$	366 \$
Amortissement	139 \$	282 \$	1 \$	422 \$	(139) \$	283 \$
Charge de dépréciation sur les placements dans SCAC ⁽³⁾	— \$	— \$	1 578 \$	1 578 \$	— \$	1 578 \$
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles ⁽⁷⁾	(8) \$	(1) \$	2 \$	(7) \$	8 \$	1 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁸⁾	3 \$	— \$	— \$	3 \$	(3) \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Les totaux partiels peuvent ne pas correspondre à la somme des montants reclassés à titre d'activités abandonnées ni au total étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement, et inversement, sont nécessaires.

⁽⁵⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement pour plus de détails.

⁽⁶⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

⁽⁷⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations corporelles pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles pour plus de détails.

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actifs			
Total des actifs	23 090 \$	24 972 \$	25 512 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 450	2 629	3 187
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽²⁾	77	90	49
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	573	677	746
Actifs sectoriels	19 990	21 576	21 530
Passifs			
Total des passifs	29 747	30 883	29 526
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽⁴⁾	154	150	138
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁵⁾	198	202	173
Dette à long terme	10 075	9 333	9 061
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	15	—	—
Passifs sectoriels	19 305 \$	21 198 \$	20 154 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport ⁽⁶⁾	(393) \$	(385) \$	(440) \$
Aviation	1 510 \$	577 \$	835 \$
Siège social et autres	(432) \$	186 \$	981 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Trésorerie et équivalents de trésorerie.

⁽²⁾ Voir la Note 20 – Autres actifs.

⁽³⁾ Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 24 – Fournisseurs et autres créditeurs.

⁽⁵⁾ Voir la Note 27 – Autres passifs.

⁽⁶⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

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

	2020	2019
Aviation		
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽¹⁾	4 605 \$	4 163 \$
Services ⁽²⁾	988	1 254
Avions commerciaux ⁽³⁾	314	1 227
Aérostructures et Services d'ingénierie	581	857
	6 488	7 501
Transport⁽⁷⁾		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	4 770	5 192
Services ⁽⁵⁾	2 033	2 140
Signalisation ⁽⁶⁾	1 041	937
	7 844	8 269
Siège social et autres	(1)	(13)
Activités poursuivies	6 487 \$	7 488 \$
Activités abandonnées⁽⁷⁾	7 844 \$	8 269 \$
Total	14 331 \$	15 757 \$

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

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus de la Société sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client comme suit :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Amérique du Nord		
États-Unis	3 134 \$	3 506 \$
Canada	599	936
Mexique	38	35
	3 771	4 477
Europe		
Suisse	266	136
France	153	101
Royaume-Uni	143	238
Allemagne	57	386
Autres	685	778
	1 304	1 639
Asie-Pacifique		
Australie	129	66
Chine	120	80
Inde	16	171
Autres	196	309
	461	626
Autres	951	746
	951	746
Activités poursuivies	6 487 \$	7 488 \$
Activités abandonnées	7 844 \$	8 269 \$
Total	14 331 \$	15 757 \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société sont attribuées aux pays comme suit :

	31 décembre 2020 ⁽¹⁾	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Amérique du Nord			
Canada	4 832 \$	5 137 \$	5 057 \$
États-Unis	87	229	239
Mexique	7	33	40
	4 926	5 399	5 336
Europe			
Allemagne	18	1 058	1 045
Royaume-Uni	—	428	658
France	—	34	32
Suisse	—	392	381
Autres	2	725	708
	20	2 637	2 824
Asie-Pacifique			
Australie	—	11	11
Chine	—	—	2
Inde	—	20	21
Autres	3	3	1
	3	34	35
Autres	—	6	24
	—	6	24
	4 949 \$	8 076 \$	8 219 \$

⁽¹⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe. Les immobilisations corporelles ne tiennent pas compte des actifs au titre de droits d'utilisation.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
Coûts de R et D	121 \$	299 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(103)	(275)
	18	24
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	302	132
	320 \$	156 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

7. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	(8) \$	(40) \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles ⁽³⁾	(3)	(2)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	—	1
Autres	—	3
	(11) \$	(38) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Gain sur cession d'activités – Activités liées aux aérostructures ⁽²⁾	(678) \$	— \$
Gain sur cession d'activités – Activités liées au programme d'avions CRJ Series ⁽³⁾	(488)	—
Gains sur la sortie de SCAC et des activités liées aux aérostructures connexes ⁽⁴⁾	(120)	—
Charges de restructuration ⁽⁵⁾	85	51
Coûts de transaction ⁽⁶⁾	56	—
Fin de production du programme d'avion <i>Learjet</i> et autres ⁽⁷⁾	26	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁸⁾	(7)	(18)
Coûts des perturbations ⁽⁹⁾	3	—
Dépréciation des placements dans SCAC ⁽¹⁰⁾	—	1 578
Gain sur cession d'activités – Activités de formation ⁽¹¹⁾	—	(516)
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series ⁽¹²⁾	—	(210)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹³⁾	—	84
Ajustements au titre des avantages de retraite ⁽¹⁴⁾	—	26
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽¹⁵⁾	—	5
Achat de rentes de retraite ⁽¹⁶⁾	—	4
Impôts sur le résultat ⁽¹⁷⁾	(32)	217
	(1 155) \$	1 221 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	(1 123) \$	920 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹³⁾	—	84
Impôts sur le résultat	(32)	217
	(1 155) \$	1 221 \$

- Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.
- Représente la vente du secteur Aérostructures pour un produit brut totalisant 275 millions \$. La transaction a donné lieu à un gain de 678 millions \$. Voir la Note 30 – Cessions d'activités pour plus de détails.
- Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, incluant des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 488 millions \$ (440 millions \$ après impôts). Voir la Note 30 – Cessions d'activités pour plus de détails.
- La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités d'aérostructures liées au programme de l'A220 et l'A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 120 millions \$ pour l'exercice 2020. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.
- Pour l'exercice 2020, représentent des indemnités de départ de 61 millions \$, après l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19, une dépréciation des actifs au titre de droits d'utilisation de 38 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées auparavant et d'autres charges connexes de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 21 millions \$.
Pour l'exercice 2019, représentent des indemnités de départ de 25 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$. Après l'annonce que la production des avions CRJ devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions CRJ du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions \$, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 24 millions \$ pour l'exercice 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 87 millions \$ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions CRJ.
- 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.

7. Après la décision de mettre fin à la production des avions *Learjet* en 2021 et de regrouper les activités de finition des avions *Global* à Montréal, la Société a comptabilisé une perte de valeur des stocks de 12 millions \$, une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 4 millions \$ et d'autres charges de 10 millions \$.
8. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 7 millions \$ pour l'exercice 2020 (18 millions \$ pour l'exercice 2019). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
9. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de 3 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour l'exercice 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
10. La Société a effectué un test de dépréciation au quatrième trimestre de 2019 de ses placements dans SCAC, car il y avait des indicateurs de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de ses placements dans SCAC était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1578 millions \$.
11. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions \$ (383 millions \$ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions \$).
12. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit net totalisant 285 millions \$, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 210 millions \$ (184 millions \$ après l'incidence de l'impôt).
13. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de billets de premier rang de 1400 millions \$ échéant en 2021. Voir la Note 28 – Dette à long terme.
14. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Au cours de l'exercice 2019, la Société a ajusté l'obligation au titre des avantages de retraite liée à l'égalisation pour un régime d'Aviation au R.-U. Les ajustements de 26 millions \$ ont été comptabilisés comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
15. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision additionnelle sur contrats de 5 millions \$ pour l'exercice 2019.
16. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance pour l'exercice 2019.
17. Après l'annonce de la clôture de la vente du secteur Transport à Alstom qui était prévue au premier trimestre de 2021, la Société a révisé son estimation des bénéfices imposables futurs et comptabilisé des actifs d'impôt différé de 100 millions \$ en fonction du produit final de la vente. La comptabilisation de ces actifs d'impôt différé a eu une incidence hors trésorerie. La clôture de la transaction a eu lieu le 29 janvier 2021.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
Charges de financement		
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	142 \$	— \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	54	56
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	52	56
Désactualisation des avances	41	37
Charge d'intérêt des obligations locatives	23	28
Variations des taux d'actualisation des provisions	17	19
Désactualisation des provisions	8	14
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	—	14
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	—	84
Autres	15	51
	352	359
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	708	637
	1 060 \$ ⁽⁴⁾	996 \$ ⁽⁴⁾
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	— \$	(159) \$
Autres	(10)	(23)
	(10)	(182)
Revenu tiré des placements dans des titres	(9)	(9)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(6)	(32)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(3)
	(17)	(44)
	(27) \$ ⁽⁵⁾	(226) \$ ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions \$ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions \$ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 28 – Dette à long terme.

⁽⁴⁾ Dont un montant de 762 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme étant au coût amorti pour l'exercice 2020 (712 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽⁵⁾ Dont un montant de 6 millions \$ représente le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2020 (32 millions \$ pour l'exercice 2019).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 8 millions \$ pour l'exercice 2020, selon un taux moyen de capitalisation de 7,04 % (13 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 6,76 % pour l'exercice 2019). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des intérêts sur la dette à long terme connexes ou de la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant.

10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2020	2019 ⁽²⁾
Salaires et autres avantages du personnel		1 426 \$	1 854 \$
Avantages de retraite ⁽³⁾	23	161	228
Charge à base d'actions	34	20	27
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	8	61	32
		1 668 \$	2 141 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts incorporés dans le coût des stocks et autres actifs produits par l'entité et excluent l'incidence des subventions salariales.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat (le recouvrement) lié(e) aux activités poursuivies se détaillait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Impôts exigibles	(27) \$	11 \$
Impôts sur le résultat différés	76	240
	49 \$	251 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat (du recouvrement) s'établissait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
RAI des activités poursuivies	(121) \$	(1 290) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,5 %	26,6 %
Recouvrement d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(32)	(343)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	177	419
Moins-value des actifs d'impôt différé	79	113
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(24)	(8)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(27)	(11)
Différences permanentes	(128)	104
Ajustements liés à la période précédente	9	—
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(2)	2
Autres	(3)	(25)
Charge d'impôts sur le résultat des activités poursuivies	49 \$	251 \$
Taux d'imposition effectif	(40,5) %	(19,5) %

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge (le recouvrement) d'impôts sur le résultat différés lié(e) aux activités poursuivies se détaillait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	177 \$	419 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(151)	(283)
Moins-value des actifs d'impôt différé	79	113
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(27)	(11)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(2)	2
	76 \$	240 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	3 526 \$	— \$	2 712 \$	— \$	2 247 \$	— \$
Avantages de retraite	856	—	591	—	547	—
Passifs sur contrat	27	—	416	—	179	—
Stocks	614	—	394	—	705	—
Provisions	426	—	609	—	754	—
Autres actifs financiers et autres actifs	331	—	244	—	264	—
Placement dans les capitaux propres d'une société affiliée	—	—	53	—	(131)	—
Immobilisations corporelles	(22)	—	(4)	—	6	—
Autres passifs financiers et autres passifs	(3)	—	1	—	6	—
Immobilisations incorporelles	(28)	—	1	—	16	—
Actifs sur contrat	311	—	79	—	157	—
Autres	19	—	19	—	39	—
	6 057	—	5 115	—	4 789	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(5 499)	—	(4 438)	—	(4 043)	—
	558 \$	— \$	677 \$	— \$	746 \$	— \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(447) \$	— \$	(131) \$	— \$	— \$	— \$
	111 \$	— \$	546 \$	— \$	746 \$	— \$

⁽¹⁾ Comprend l'actif d'impôt différé net de 447 millions \$ lié aux reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles de 1726 millions \$, aux avantages de retraite totalisant 192 millions \$, à la provision pour moins-value de (1901) millions \$ et aux autres composantes s'élevant à 430 millions \$, qui sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2020 (comprend l'actif d'impôt différé de 131 millions \$ lié aux avantages de retraite totalisant 64 millions \$, des reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles de 61 millions \$ et d'autres composantes s'élevant à 6 millions \$, qui étaient présentés dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 liés au programme d'avions CRJ et aux activités liées aux aérostructures). Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Solde au début de l'exercice, montant net	677 \$ ⁽¹⁾	746 \$
En résultat net	(32)	(113)
En AERG		
Avantages de retraite	43	50
Couvertures de flux de trésorerie	18	(17)
Cession d'activités ⁽²⁾	(190)	—
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	(447)	(131)
Autres ⁽⁴⁾	42	11
Solde à la fin de l'exercice, montant net	111 \$	546 \$

⁽¹⁾ Le solde d'ouverture ne tient pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente.

⁽²⁾ Relatif aux activités liées aux aérostructures. Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽³⁾ Liés à Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails pour l'exercice 2020 (liés au programme d'avions CRJ et aux activités liées aux aérostructures pour l'exercice 2019).

⁽⁴⁾ Comprend l'incidence de l'impôt différé de 8 millions \$ comptabilisé dans les capitaux propres et les incidences du taux de change au 31 décembre 2020 (7 millions \$ et les incidences du taux de change au 31 décembre 2019).

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 20 760 millions \$ au 31 décembre 2020 (une tranche de 6957 millions \$ ayant trait à Transport), dont une tranche de 1948 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (une tranche de 241 millions \$ ayant trait à Transport) (17 264 millions \$ au 31 décembre 2019, dont une tranche de 1538 \$ millions ayant trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG, et 15 315 millions \$ au 1^{er} janvier 2019, dont une tranche de 1297 millions \$ ayant trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 12 832 millions \$ au 31 décembre 2020 n'avait pas de date d'échéance (une tranche de 5779 millions \$ ayant trait à Transport) (10 477 millions \$ au 31 décembre 2019 et 10 015 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), une tranche d'environ 4307 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (une tranche de 4115 millions \$ ayant trait à Transport) (3295 millions \$ au 31 décembre 2019 et 3087 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), une tranche de 725 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (une tranche de 723 millions \$ ayant trait à Transport) (553 millions \$ au 31 décembre 2019 et 437 millions \$ au 1^{er} janvier 2019), 247 millions \$ avait trait aux activités de Transport au R.-U., où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable et 113 millions \$ avait trait aux activités de Transport en Espagne, où des limites sont prévues.

De plus, la Société disposait de 1625 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés (une tranche de 166 millions \$ ayant trait à Transport), dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 46 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement (une tranche de 44 millions \$ ayant trait à Transport), pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1621 millions \$ et 47 millions \$ au 31 décembre 2019 et 1614 millions \$ et 43 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 313 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2020 (une tranche de 204 millions \$ ayant trait à Transport) (161 millions \$ au 31 décembre 2019 et 321 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, le gain imposable prévu à la clôture des transactions et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 818 millions \$ au 31 décembre 2020 (une tranche de 709 millions \$ ayant trait à Transport) (664 millions \$ au 31 décembre 2019 et 682 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

12. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2020	2019 ⁽¹⁾
(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	(170) \$	(1 541) \$
Activités abandonnées	(698)	(256)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(18)	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(886) \$	(1 818) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 408 209	2 383 987
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 408 209	2 383 987
RPA (en dollars)		
Activités poursuivies de base et dilué	(0,08) \$	(0,65) \$
Activités abandonnées de base et dilué	(0,29)	(0,11)
Total du RPA de base et dilué	(0,37) \$	(0,76) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 448 713 247 pour l'exercice 2020 (524 442 736 pour l'exercice 2019), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

13. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(18) \$	(5) \$
Intérêt sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 \$	32 \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Passifs financiers ⁽²⁾	14 \$	(2) \$
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers ⁽²⁾⁽³⁾	17 \$	(389) \$
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture ⁽⁴⁾	2 \$	106 \$
Autres	(168) \$	133 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Les gains (pertes) lié(e)s aux actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), à certains prêts liés à des avions, aux avantages incitatifs à la location et à leur mécanisme de prêts adossés connexe conclu avec MHI sont présentés au montant net dans les passifs financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

⁽³⁾ Comprend la perte comptabilisée sur les parts sans droit de vote de SCAC liée à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend un gain comptabilisé sur les engagements de financement lié à la charge de dépréciation sur les placements dans SCAC pour l'exercice 2019, voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 décembre 2020							
Actifs financiers							
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
	664 \$	— \$	266 \$	2 213 \$	69 \$	3 212 \$	3 212 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	— \$	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
	40 \$	629 \$	s. o.	12 479 \$	2 \$	13 150 \$	12 889 \$
31 décembre 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 578 \$	— \$	2 578 \$	2 578 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 844	—	1 844	1 844
Autres actifs financiers	723	—	250	101	110	1 184	1 184
	723 \$	— \$	250 \$	4 523 \$	110 \$	5 606 \$	5 606 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	— \$	s. o.	4 682 \$	— \$	4 682 \$	4 682 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 333	—	9 333	9 660
Autres passifs financiers	378	468	s. o.	1 219	157	2 222	2 239
	378 \$	468 \$	s. o.	15 234 \$	157 \$	16 237 \$	16 581 \$
1^{er} janvier 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	3 187 \$	— \$	3 187 \$	3 187 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 \$	— \$	230 \$	4 797 \$	129 \$	6 002 \$	5 999 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	— \$	s. o.	4 634 \$	— \$	4 634 \$	4 634 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	9 061	—	9 061	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	1 410	288	2 733	3 021
	597 \$	438 \$	s. o.	15 105 \$	288 \$	16 428 \$	16 405 \$

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2020			
Instruments financiers dérivés – actifs	103 \$	(9) \$	94 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(42) \$	9 \$	(33) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	— \$	1 779 \$
31 décembre 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	287 \$	(97) \$	190 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(535) \$	117 \$	(418) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 629 \$	(19) \$	2 610 \$
1^{er} janvier 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	168 \$	(104) \$	64 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(885) \$	232 \$	(653) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 187 \$	(127) \$	3 060 \$

Instrumentes dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instrumentes financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	15 \$	— \$	7 \$	— \$	— \$	1 \$
	15	—	7	—	—	1
Instrumentes financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	54	2	103	157	129	287
Instrumentes financiers dérivés classés à la juste valeur par le biais du résultat net⁽²⁾						
Contrats de change à terme	9	10	18	50	33	48
Engagements de financement	—	—	—	—	—	235
Instrumentes financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	—	—	325	—	314
Option de vente sur titres de dette à long terme	—	22	—	—	—	—
Options de rachat sur titres de dette à long terme	—	—	158	—	4	—
Option de remboursement par anticipation de dette à long terme	25	—	—	—	—	—
Garanties de taux plancher sur la dette à long terme	—	8	1	3	2	—
	34	40	177	378	39	597
Total des instruments financiers dérivés	103 \$	42 \$	287 \$	535 \$	168 \$	885 \$
Instrumentes financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	308 \$	— \$	355 \$	— \$	526 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 12 mois au 31 décembre 2020.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés et des engagements de financement.

Les gains nets sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les pertes nettes découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 6 millions \$ et 6 millions \$ pour l'exercice 2020 (gains nets de 7 millions \$ et pertes nettes de 7 millions \$ respectivement pour l'exercice 2019). Pour l'exercice 2020, une perte nette de 2 millions \$ a été comptabilisée dans le résultat net au titre de l'inefficacité des couvertures de flux de trésorerie (néant pour l'exercice 2019). Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 39 – Juste valeur des instruments financiers.

14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Trésorerie	1 559 \$	1 306 \$	1 296 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	461	547	892
Fonds du marché monétaire	430	776	999
Trésorerie et équivalents de trésorerie⁽¹⁾	2 450 \$	2 629 \$	3 187 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(671)	(51)	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	2 578 \$	3 187 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. La trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2019 se rapporte aux activités liées aux aérostructures.

Voir la Note 36 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

15. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais non dépréciés		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2020⁽¹⁾					
Créances clients, montant brut	301 \$	110 \$	114 \$	32 \$	45 \$
Provision pour pertes sur créances	(23)	—	—	—	(23)
	278	110 \$	114 \$	32 \$	22 \$
Autres	16				
Total	294 \$				
31 décembre 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 773 \$	1 176 \$	146 \$	231 \$	220 \$
Provision pour pertes sur créances	(49)	—	—	—	(49)
	1 724	1 176 \$	146 \$	231 \$ ⁽³⁾	171 \$
Autres	120				
Total	1 844 \$				
1^{er} janvier 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 508 \$	764 \$	339 \$	245 \$	160 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	—	—	—	(42)
	1 466	764 \$	339 \$	245 \$ ⁽³⁾	118 \$
Autres	109				
Total	1 575 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 29 millions \$ et de 17 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies étrangères au 31 décembre 2020 (respectivement 506 millions \$ et 574 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 334 millions \$ et 564 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽²⁾ Dont une tranche de 485 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2019 d'après les modalités et conditions habituelles (400 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽³⁾ Dont une tranche de 186 millions \$ de créances clients en lien avec des contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2019, y compris un montant de 179 millions \$ qui était en souffrance depuis plus de 90 jours (464 millions \$ au 1^{er} janvier 2019, y compris un montant de 229 millions \$ qui était en souffrance depuis plus de 90 jours).

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 9 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2020 (52 millions \$ au 31 décembre 2019 et 40 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 38 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Solde au début de l'exercice ⁽¹⁾	(56) \$	(42) \$
Provision pour pertes sur créances	(30)	(19)
Montants radiés	13	7
Reprises	3	—
Cession d'activités ⁽²⁾	7	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	42	7
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	(2)
Solde à la fin de l'exercice	(23) \$	(49) \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails. Pour l'exercice 2019, représentent les actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

16. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	— \$	9 930 \$	8 882 \$
Moins : avances et facturations progressives	—	(7 983)	(6 707)
	—	1 947	2 175
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	61	674	506
Moins : avances et facturations progressives	—	(136)	(64)
	61	538	442
	61 \$	2 485 \$	2 617 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances sur programmes aéronautiques	3 187 \$	4 018 \$	3 075 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	3	2 286	2 124
Autres revenus différés	385	852	996
	3 575 \$	7 156 \$	6 195 \$
Dont la tranche courante	2 356 \$	5 739 \$	4 262 \$
Dont la tranche non courante	1 219	1 417	1 933
	3 575 \$	7 156 \$	6 195 \$

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des soldes des contrats est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les modalités contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Revenus comptabilisés sur :		
Solde des passifs sur contrat au début de l'exercice		
Contrats de services à long terme	— \$	7 \$
Avances sur programmes aéronautiques	2 057	815
	2 057 \$	822 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Programmes aéronautiques	3 254 \$	3 990 \$	3 546 \$
Produits finis ⁽¹⁾	396	468	733
Autres	—	141	123
	3 650 \$	4 599 \$	4 402 \$

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

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 5350 millions \$ pour l'exercice 2020 (5632 millions \$ pour l'exercice 2019). Ces montants comprennent une moins-value de 265 millions \$ pour l'exercice 2020 (180 millions \$ pour l'exercice 2019) et une reprise de moins-value de 13 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2020 (7 millions \$ pour l'exercice 2019).

18. CARNET DE COMMANDES

Le tableau suivant présente le montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations de prestation partiellement ou nullement remplies, à mesure que nous remplissons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Les montants présentés ci-dessous représentent la valeur des commandes fermes seulement, lesquelles pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Les montants présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, des options qui ne sont pas exercées ou des lettres d'intention.

Les revenus liés aux activités poursuivies devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards \$)	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾
Moins de 24 mois	6,9 \$	10,7 \$
Par la suite	3,8	5,6
Total	10,7 \$	16,3 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations de prestation partiellement ou nullement remplies liées à Transport se sont élevés à 36,6 millions \$ au 31 décembre 2020 (35,8 millions \$ au 31 décembre 2019).

19. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Créances de SCAC ⁽¹⁾	439 \$	468 \$	385 \$
Placements dans des titres ⁽²⁾	266	250	230
Placements dans des structures de financement ⁽³⁾	150	—	173
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	103	287	168
Encaisse affectée	89	62	21
Solde de paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée ⁽⁵⁾	38	—	—
Prêts liés à des avions ⁽³⁾	32	2	26
Créance à recevoir de MHI ⁽⁶⁾	18	—	—
Créances sur contrats à long terme	—	99	75
Parts sans droit de vote de SCAC ⁽⁷⁾	—	—	150
Autres	4	16	12
	1 139 \$	1 184 \$	1 240 \$
Dont la tranche courante	227 \$	195 \$	210 \$
Dont la tranche non courante	912	989	1 030
	1 139 \$	1 184 \$	1 240 \$

⁽¹⁾ Cette créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 26 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprennent 35 millions \$ d'instruments de capitaux propres désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au 31 décembre 2020 (35 millions \$ au 31 décembre 2019).

⁽³⁾ 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 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces actifs étaient présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

⁽⁴⁾ Voir la Note 13 – Instruments financiers.

⁽⁵⁾ Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace. Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽⁶⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location de 11 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁷⁾ Voir la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

20. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	124 \$	105 \$	131 \$
Taxe de vente et autres taxes	106	249	212
Charges payées d'avance	101	141	107
Créance à recevoir de MHI ⁽¹⁾	80	—	—
Avantages de retraite ⁽²⁾	75	193	200
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽³⁾	72	217	195
Impôts sur le résultat à recevoir	3	90	49
Charges de financement différées	—	27	38
Autres	14	13	24
	575 \$	1 035 \$	956 \$
Dont la tranche courante	218 \$	473 \$	357 \$
Dont la tranche non courante	357	562	599
	575 \$	1 035 \$	956 \$

⁽¹⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle. Voir la Note 25 – Provisions et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 23 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles.

21. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total	Actifs au titre de droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 31 décembre 2019 ⁽¹⁾	73 \$	2 102 \$	1 253 \$	215 \$	351 \$	3 994 \$	675 \$	4 669 \$
Additions	—	34	74	41	8	157	70	227
Cessions	(9)	(11)	(33)	—	(5)	(58)	(51)	(109)
Transferts	—	16	24	(41)	2	1	(1)	—
Cession d'activités ⁽²⁾	—	(339)	(433)	(96)	(18)	(886)	(75)	(961)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	(56)	(1 176)	(537)	(54)	(49)	(1 872)	(333)	(2 205)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	82	12	3	8	108	22	130
Solde au 31 décembre 2020	11 \$	708 \$	360 \$	68 \$	297 \$	1 444 \$	307 \$	1 751 \$
Amortissement et pertes de valeur cumulés								
Solde au 31 décembre 2019 ⁽¹⁾	(17) \$	(1 223) \$	(911) \$	(13) \$	(282) \$	(2 446) \$	(153) \$	(2 599) \$
Amortissement	—	(41)	(70)	—	(4)	(115)	(83)	(198)
Moins-values	—	(4)	—	—	—	(4)	(38)	(42)
Cessions	—	1	32	—	—	33	26	59
Transferts	—	—	(13)	13	—	—	—	—
Cession d'activités ⁽²⁾	—	168	397	—	14	579	18	597
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	17	774	236	—	21	1 048	116	1 164
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(57)	(1)	—	—	(58)	(6)	(64)
Solde au 31 décembre 2020	— \$	(382) \$	(330) \$	— \$	(251) \$	(963) \$	(120) \$	(1 083) \$
Valeur comptable nette	11 \$	326 \$	30 \$	68 \$	46 \$	481 \$	187 \$	668 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total	Actifs au titre des droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	79 \$	2 067 \$	1 282 \$	184 \$	359 \$	3 971 \$	675 \$	4 646 \$
Additions	2	24	75	137	—	238	103	341
Cessions	(8)	(20)	(165)	(1)	(12)	(206)	(95)	(301)
Transferts	—	44	62	(105)	4	5	(5)	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(8)	(329)	(374)	(47)	(16)	(774)	(69)	(843)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(13)	(1)	—	—	(14)	(3)	(17)
Solde au 31 décembre 2019	65 \$	1 773 \$	879 \$	168 \$	335 \$	3 220 \$	606 \$	3 826 \$
Amortissement et moins-value cumulés								
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(18) \$	(1 199) \$	(967) \$	(11) \$	(279) \$	(2 474) \$	(61) \$	(2 535) \$
Amortissement	—	(56)	(99)	—	(6)	(161)	(109)	(270)
Moins-values (reprises)	1	2	5	(2)	1	7	—	7
Cessions	—	21	155	—	3	179	12	191
Transferts	—	(2)	(3)	—	—	(5)	5	—
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	162	362	—	9	533	21	554
Incidence des fluctuations de taux de change	—	11	(2)	—	(1)	8	—	8
Solde au 31 décembre 2019	(17) \$	(1 061) \$	(549) \$	(13) \$	(273) \$	(1 913) \$	(132) \$	(2 045) \$
Valeur comptable nette	48 \$	712 \$	330 \$	155 \$	62 \$	1 307 \$	474 \$	1 781 \$

⁽¹⁾ Représentent les actifs et les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

La valeur comptable des actifs au titre de droits d'utilisation, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Bâtiments	96 \$	332 \$
Matériel	38	85
Terrains	53	50
Autres	—	7
	187 \$	474 \$

La dotation aux amortissements, y compris la dépréciation, des actifs au titre de droits d'utilisation des activités poursuivies se présentait comme suit pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Bâtiments	(58) \$	(22) \$
Matériel	(26)	(34)
Terrains	(2)	(2)
Autres	—	(4)
	(86) \$	(62) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 19 millions \$ pour l'exercice 2020 (14 millions \$ pour l'exercice 2019).

22. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total			
Coût						
Solde au 31 décembre 2019 ⁽³⁾	2 029 \$	9 154 \$	11 183 \$	1 936 \$	916 \$	14 035 \$
Additions	19	84	103	—	93	196
Transferts	—	(24)	(24)	—	24	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(286)	(1 354)	(1 640)	—	(66)	(1 706)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	—	—	—	(2 101)	(708)	(2 809)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	165	53	218
Solde au 31 décembre 2020	1 762 \$	7 860 \$	9 622 \$	— \$	312 \$	9 934 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2019 ⁽³⁾	(999) \$	(5 528) \$	(6 527) \$	— \$	(671) \$	(7 198) \$
Amortissement	(59)	(243)	(302)	—	(10)	(312)
Transferts	—	1	1	—	(1)	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	281	1 321	1 602	—	36	1 638
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	—	—	—	—	436	436
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(30)	(30)
Solde au 31 décembre 2020	(777) \$	(4 449) \$	(5 226) \$	— \$	(240) \$	(5 466) \$
Valeur comptable nette	985 \$	3 411 \$	4 396 \$	— \$	72 \$	4 468 \$
Outillage des programmes aéronautiques						
	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	1 930 \$	8 999 \$	10 929 \$	1 948 \$	891 \$	13 768 \$
Additions	112	163	275	—	83	358
Cessions	(13)	(8)	(21)	—	(50)	(71)
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(287)	(1 352)	(1 639)	—	(66)	(1 705)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(12)	(8)	(20)
Solde au 31 décembre 2019	1 742 \$	7 802 \$	9 544 \$	1 936 \$	850 \$	12 330 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(981) \$	(5 429) \$	(6 410) \$	— \$	(696) \$	(7 106) \$
Amortissement	(18)	(114)	(132)	—	(20)	(152)
Moins-value	—	—	—	—	(3)	(3)
Cessions	—	15	15	—	43	58
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	281	1 318	1 599	—	38	1 637
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	5	5
Solde au 31 décembre 2019	(718) \$	(4 210) \$	(4 928) \$	— \$	(633) \$	(5 561) \$
Valeur comptable nette	1 024 \$	3 592 \$	4 616 \$	1 936 \$	217 \$⁽⁷⁾	6 769 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 20 – Autres actifs.

⁽²⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 235 millions \$ et 176 millions \$ au 31 décembre 2020 (respectivement 552 millions \$ et 306 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 511 millions \$ et 324 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Représentent les actifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽⁷⁾ Comprennent les coûts de développement des plateformes de Transport qui s'élevaient à 103 millions \$ au 31 décembre 2019.

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de 2020. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

23. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides représentent une combinaison des régimes à prestations définies et à cotisations définies.

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés dans une fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada et aux É.-U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des avantages de retraite et des actifs des régimes à prestations définies sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces deux pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, dans le cas des régimes enregistrés au Québec.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans deux fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à deux comités d'investissement (canadien et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par Bombardier Gestion Mondiale d'Actifs Retraite Inc. (BGMAR), filiale de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement, Bombardier Inc. et BGMAR se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite du Québec*, la *Loi sur les régimes de retraite d'Ontario* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles.

Pour les régimes de retraite du Québec, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) sur une période d'au plus quinze ans (diminuant graduellement pour s'établir à dix ans en date du 31 décembre 2020). La capitalisation est fondée sur une évaluation selon une approche plus rigoureuse de la continuité de l'exploitation comprenant une provision de stabilisation. Cette provision est financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Pour les régimes de retraite de l'Ontario, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime restera en vigueur) sur une période d'au plus dix ans. Les déficits de solvabilité représentant jusqu'à 85 % du passif de solvabilité doivent être capitalisés sur une période de cinq ans. Une nouvelle marge explicite appelée « provision pour écarts défavorables » est additionnée au passif à long terme établi selon l'approche de la continuité d'exploitation et du coût des services futurs aux fins de déterminer les cotisations minimales.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de 7 ans.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

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

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

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

Au 31 décembre 2020, la répartition cible moyenne de l'actif, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, était comme suit :

- 50,5 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.;
- 41 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada et des É.-U.;
- 8,5 % en titres à rendement réel pour les régimes du Canada.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018 et 2019, des rentes ont été rachetées pour les participants des trois régimes de retraite de Bombardier Aviation enregistrés en Ontario. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Bombardier Gestion Mondiale d'Actifs Retraite Inc. (BGMAR) surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base continue pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance transfère à ces dernières la totalité des risques précités pour les rentes achetées.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada et aux É.-U. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2020				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total des activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
Coût des services rendus	149 \$	4 \$	153 \$	78 \$	231 \$
Charge de désactualisation	45	7	52	14	66
Coûts au titre des services passés	—	—	—	7	7
Compression	(56)	(2)	(58)	(4)	(62) ⁽¹⁾
Règlement	(19)	—	(19)	—	(19) ⁽²⁾
Prestations de cessation d'emploi	2	—	2	—	2
Régimes à prestations définies	121	9	130	95	225
Régimes à cotisations définies	31	—	31	52	83
Total des coûts au titre des avantages de retraite	152 \$	9 \$	161 \$	147 \$	308 \$
Se rapportant à					
Régimes à prestations définies capitalisés	117 \$	s. o.	117 \$	65 \$	182 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	9 \$	13 \$	30 \$	43 \$
Régimes à cotisations définies	31 \$	s. o.	31 \$	52 \$	83 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAIL ou coûts capitalisés	107 \$	2 \$	109 \$	133 \$	242 \$
Charges de financement	45 \$	7 \$	52 \$	14 \$	66 \$

	2019 ⁽³⁾				
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total des activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
Coût des services rendus	154 \$	3 \$	157 \$	74 \$	231 \$
Charge de désactualisation	47	9	56	17	73
Coûts au titre des services passés	34	—	34	(24)	10 ⁽⁴⁾
Compression	(35)	(22)	(57)	(5)	(62) ⁽¹⁾
Règlement	5	—	5	—	5 ⁽²⁾
Régimes à prestations définies	205	(10)	195	62	257
Régimes à cotisations définies	33	—	33	53	86
Total des coûts au titre des avantages de retraite	238 \$	(10) \$	228 \$	115 \$	343 \$
Se rapportant à					
Régimes à prestations définies capitalisés	201 \$	s. o.	201 \$	30 \$	231 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	4 \$	(10) \$	(6) \$	32 \$	26 \$
Régimes à cotisations définies	33 \$	s. o.	33 \$	53 \$	86 \$
Comptabilisés comme suit					
Charge RAIL ou coûts capitalisés	191 \$	(19) \$	172 \$	98 \$	270 \$
Charges de financement	47 \$	9 \$	56 \$	17 \$	73 \$

⁽¹⁾ Comprend un gain de compression de 21 millions \$ à la suite de l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19 pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 5 millions \$ à la suite de mesures de restructuration annoncées précédemment liées aux activités poursuivies pour l'exercice 2019). Comprend également un gain de compression de 33 millions \$ à la suite de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 23 millions \$ à la suite de la cession des activités liées à la Q Series pour l'exercice 2019). Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend un gain de règlement de 19 millions \$ lié à la cession d'activités pour l'exercice 2020. Comprend la perte liée à l'achat de rentes de retraite pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽³⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ à l'égard des activités poursuivies pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulé des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	(2 305) \$
Perturbations actuarielles, montant net	(453)
Incidence des fluctuations de taux de change	(67)
Impôts sur le résultat	50
Solde au 31 décembre 2019	(2 775)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(13)
Perturbations actuarielles, montant net	(419)
Incidence des fluctuations de taux de change	(24)
Impôts sur le résultat	43
Solde au 31 décembre 2020	(3 188) \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend les variations du montant cumulé des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG ayant trait à Transport; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2020			2019		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	11 722 \$ ⁽¹⁾	273 \$ ⁽¹⁾	11 995 \$ ⁽¹⁾	9 817 \$	260 \$	10 077 \$
Désactualisation	271	8	279	325	10	335
Coût des services rendus	226	5	231	227	4	231
Cotisations des participants aux régimes	17	—	17	23	—	23
Coûts au titre des services passés ⁽²⁾	7	—	7	10	—	10
Pertes actuarielles – changements dans les hypothèses financières	1 005	21	1 026	1 447	30	1 477
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(106)	(6)	(112)	6	(9)	(3)
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(68)	—	(68)	(66)	(1)	(67)
Avantages versés	(359)	(13)	(372)	(354)	(11)	(365)
Compression ⁽³⁾	(60)	(2)	(62)	(40)	(22)	(62)
Règlement	(527)	—	(527)	(14)	—	(14)
Prestations de cessation d'emploi	2	—	2	—	—	—
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(2 573)	(1)	(2 574)	—	—	—
Autres ⁽⁶⁾	313	—	313	—	—	—
Reclassés comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(4 562)	(48)	(4 610)	(2 421)	—	(2 421)
Incidence des fluctuations de taux de change	252	6	258	341	12	353
Obligation à la fin de l'exercice	5 560 \$	243 \$	5 803 \$	9 301 \$	273 \$	9 574 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	2 969 \$	107 \$	3 076 \$	3 217 \$	117 \$	3 334 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	451	—	451	1 785	—	1 785
Retraités	2 140	136	2 276	4 299	156	4 455
	5 560 \$	243 \$	5 803 \$	9 301 \$	273 \$	9 574 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	9 329 \$ ⁽¹⁾	— \$ ⁽¹⁾	9 329 \$ ⁽¹⁾	7 896 \$	— \$	7 896 \$
Cotisations de la Société	233	13	246	275	11	286
Cotisations des participants aux régimes	17	—	17	23	—	23
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	213	—	213	262	—	262
Écarts actuariels	417	—	417	954	—	954
Avantages versés	(359)	(13)	(372)	(354)	(11)	(365)
Règlement	(508)	—	(508)	(19)	—	(19)
Frais d'administration	(25)	—	(25)	(20)	—	(20)
Cession d'activités ⁽⁴⁾	(2 013)	—	(2 013)	—	—	—
Autres	286	—	286	—	—	—
Reclassés comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(3 474)	—	(3 474)	(2 007)	—	(2 007)
Incidence des fluctuations de taux de change	156	—	156	312	—	312
Juste valeur à la fin de l'exercice	4 272 \$	— \$	4 272 \$	7 322 \$	— \$	7 322 \$

⁽¹⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽²⁾ Comprend la perte liée aux ajustements au titre des avantages de retraite de 26 millions \$ pour l'exercice 2019. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend un gain de compression de 21 millions \$ à la suite de l'annonce d'Aviation concernant des ajustements d'effectifs en réponse à la pandémie de COVID-19 et un gain de compression de 33 millions \$ à la suite de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités pour l'exercice 2020 (un gain de compression de 5 millions lié aux mesures de restructuration annoncées précédemment à l'égard des activités poursuivies, et de 23 millions \$ à la suite de la cession des activités liées à la Q Series pour l'exercice 2019). Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Comprend les passifs au titre des prestations de retraite liés à l'acquisition. Voir la Note 32 – Acquisition pour plus de détails.

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	5 560 \$	243 \$	9 301 \$	273 \$	9 817 \$	260 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(4 272)	—	(7 322)	—	(7 896)	—
Montant net comptabilisé	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	1 363 \$	243 \$	2 172 \$	273 \$	2 121 \$	260 \$
Actif ⁽¹⁾	(75)	—	(193)	—	(200)	—
Passif net	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$

⁽¹⁾ Présenté à la Note 20 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	915 \$	— \$	783 \$	— \$	695 \$	— \$
É.-U.	261	—	370	—	332	—
R.-U.	—	—	(10)	—	102	—
Autres	—	—	48	—	72	—
	1 176	—	1 191	—	1 201	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	41	—	571	—	526	—
Canada	28	234	27	245	24	232
É.-U.	37	9	41	16	35	18
Autres	6	—	149	12	135	10
	112	243	788	273	720	260
Passif net	1 288 \$	243 \$	1 979 \$	273 \$	1 921 \$	260 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 558 \$	3 643 \$	4 822 \$	4 039 \$	4 069 \$	3 374 \$
É.-U.	890	629	1 081	711	891	559
R.-U.	—	—	2 235	2 245	3 752	3 650
Autres	—	—	375	327	385	313
	5 448	4 272	8 513	7 322	9 097	7 896
Régimes de retraite non capitalisés						
	355	—	1 061	—	980	—
	5 803 \$	4 272 \$	9 574 \$	7 322 \$	10 077 \$	7 896 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2020				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	396 \$	246 \$	150 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	669	669	—	—
R.-U.	104	104	—	—
Canada	291	291	—	—
Autres	568	568	—	—
	1 632	1 632	—	—
Titres à revenu fixe				
Sociétés	471	—	471	—
Gouvernement	1 396	—	1 396	—
Autres	10	—	10	—
	1 877	—	1 877	—
Titres à rendement réel	310	310	—	—
Autres	57	—	57	—
	4 272 \$	2 188 \$	2 084 \$	— \$
31 décembre 2019				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	618 \$	471 \$	147 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	873	867	—	6
R.-U.	215	207	8	—
Canada	334	334	—	—
Autres	1 071	1 068	—	3
	2 493	2 476	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	853	—	853	—
Gouvernement	2 536	—	2 536	—
Autres	17	—	17	—
	3 406	—	3 406	—
Titres à rendement réel	682	622	—	60
Autres	123	—	123	—
	7 322 \$	3 569 \$	3 684 \$	69 \$
1 ^{er} janvier 2019				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	707 \$	513 \$	194 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	832	826	—	6
R.-U.	228	220	8	—
Canada	259	259	—	—
Autres	1 089	1 086	—	3
	2 408	2 391	8	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 038	—	1 038	—
Gouvernement	2 766	—	2 766	—
Autres	22	—	22	—
	3 826	—	3 826	—
Titres à rendement réel	895	840	—	55
Autres	60	—	60	—
	7 896 \$	3 744 \$	4 088 \$	64 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2020 et 2019 ainsi que les cotisations estimatives, à l'exclusion de Transport, pour l'exercice 2021 :

	2021	2020	2019
	<i>Estimé</i>		
Cotisations aux			
Régimes de retraite capitalisés	137 \$	204 \$	248 \$
Régimes de retraite non capitalisés	3	29	27
Autres avantages	12	13	11
Total des régimes de retraite à prestations définies	152	246 ⁽¹⁾	286 ⁽¹⁾
Régimes de retraite à cotisations définies	32	83 ⁽¹⁾	86 ⁽¹⁾
Total des cotisations	184 \$	329 \$	372 \$

⁽¹⁾ Les cotisations pour les exercices 2020 et 2019 comprennent Transport. Les cotisations versées par Transport aux régimes à prestations définies et aux régimes à cotisations définies pour l'exercice 2020 s'élevaient à respectivement 75 millions \$ et 52 millions \$.

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies, à l'exclusion de Transport, qui devraient être versées au :

	31 décembre 2020
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	182 \$
Entre un an et cinq ans	828
Entre 5 et 10 ans	1 295
Entre 10 et 15 ans	1 540
Entre 15 et 20 ans	1 721
	5 566 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée des obligations au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, à l'exclusion de Transport, au :

Durée en années au	31 décembre 2020
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,4
É.-U.	15,4
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	20,8
Canada	13,8
É.-U.	14,1
Autres	16,1

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée des obligations au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, à l'exclusion de Transport, au :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	— \$	12 \$	12 \$
Entre un an et cinq ans	2	52	54
Entre 5 et 10 ans	4	76	80
Entre 10 et 15 ans	7	82	89
Entre 15 et 20 ans	11	88	99
	24 \$	310 \$	334 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations, y compris Transport, s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	2,51 %	3,15 %	3,29 %	3,88 %	3,03 %	3,56 %
Taux de croissance des salaires	2,91 %	2,75 %	2,99 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,23 %	2,10 %	2,28 %	2,20 %	2,28 %	2,20 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,08 %	s. o.	5,08 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	2,13 %	2,65 %	2,51 %	3,15 %	3,29 %	3,88 %
Taux de croissance des salaires	2,86 %	2,75 %	2,91 %	2,75 %	2,99 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,04 %	2,30 %	2,23 %	2,10 %	2,28 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,17 %	s. o.	5,21 %	s. o.	5,24 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,07 %	s. o.	5,08 %

s. o. : sans objet

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer le coût des avantages et l'obligation au titre des activités poursuivies étaient les suivantes au :

(en pourcentage)	31 décembre 2020	
	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages		
Taux d'actualisation	2,83 %	3,20 %
Taux de croissance des salaires	2,95 %	2,75 %
Taux d'inflation	2,22 %	s. o.
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,04 %

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un participant âgé de 45 ou 65 ans, y compris Transport, sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
		Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2020	2019	2020	2019
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	22,1	21,9	23,1	22,9
R.-U.	SPA07M_CMI 2016 ⁽¹⁾	22,1	21,6	23,9	23,1
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2020 ⁽²⁾	20,4	20,6	21,9	22,2
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	20,5	20,3	23,2	23,1

		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
		Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2020	2019	2020	2019
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,5	24,3	25,4	25,2
R.-U.	SPA07M_CMI 2016 ⁽¹⁾	24,0	23,4	25,9	25,0
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2020 ⁽²⁾	22,4	22,6	23,8	24,2
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	23,9	23,8	26,1	26,0

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2016 et S2P(M/F)A CMI 2016 au 31 décembre 2019.

⁽²⁾ Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 au 31 décembre 2019.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées, pour l'exercice 2020 et au 31 décembre 2020 :

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice		Passif net lié aux avantages de retraite	
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Taux d'actualisation	(14)	(20)	(247)	(438)
Taux de croissance des salaires	4	5	30	49
Taux d'inflation	2	4	1	92

⁽¹⁾ Comprend Transport.

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2020 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 284 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 18 millions \$. Le passif net au titre des avantages de retraite lié aux activités poursuivies augmenterait de 148 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 14 millions \$ pour l'exercice 2020, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2020, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,17 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,07 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante pour l'exercice 2020 et au 31 décembre 2020 et :

	Coût des avantages de retraite pour l'exercice		Passif net lié aux avantages de retraite	
	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾	Activités poursuivies	Total ⁽¹⁾
Augmentation de un point de pourcentage	1	1	19	19
Diminution de un point de pourcentage	(1)	(1)	(17)	(17)

⁽¹⁾ Comprend Transport.

24. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Fournisseurs	1 134 \$	3 259 \$	3 502 \$
Frais courus	81	813	756
Intérêts à payer	154	150	138
Autres	242	460	238
	1 611 \$	4 682 \$	4 634 \$

La Société a négocié des délais plus longs de règlement pour Aviation pouvant s'échelonner de 180 à 360 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 56 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 8,25 % au 31 décembre 2020 (respectivement 308 millions \$ et 6,70 % au 31 décembre 2019 et respectivement 279 millions \$ et 6,84 % au 1^{er} janvier 2019). Le montant des créditeurs dont les délais de règlement sont prorogés peut varier au fil du temps en fonction de la disponibilité, des coûts et des besoins, et les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal. Les conditions du marché des capitaux empêchent à l'heure actuelle la prorogation des modalités de paiement de nouveaux comptes fournisseurs d'Aviation.

Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les délais de règlement de Transport.

25. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2020 et 2019 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2019 ⁽²⁾	432 \$	90 \$	134 \$	1 008 \$	130 \$	1 794 \$
Additions	207	7	98 ⁽³⁾	284	51	647
Utilisation	(146)	(4) ⁽¹⁰⁾	(111)	(180)	(18)	(459)
Reprises	(44)	(5)	(33) ⁽³⁾	(208) ⁽⁴⁾⁽⁹⁾	(25)	(315)
Charge de désactualisation	1	2	—	5	—	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	14	—	17
Cession d'activités ⁽⁵⁾	(8)	(12)	(35)	(289)	(14)	(358)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁶⁾	(311)	—	(51)	(554)	(43)	(959)
Incidence des fluctuations de taux de change	22	—	3	31	4	60
Solde au 31 décembre 2020	154 \$	80 \$ ⁽⁷⁾	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$
Dont la tranche courante	45 \$	— \$	5 \$	13 \$	83 \$	146 \$
Dont la tranche non courante	109	80	—	98	2	289
	154 \$	80 \$	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	515 \$	456 \$	226 \$	1 146 \$	157 \$	2 500 \$
Additions	180	—	120 ⁽³⁾	242 ⁽⁸⁾	44	586
Utilisation	(182)	(336) ⁽¹⁰⁾	(185)	(333)	(50)	(1 086)
Reprises	(78)	(39)	(26) ⁽³⁾	(76) ⁽⁸⁾⁽⁹⁾	(20)	(239)
Charge de désactualisation	1	7	—	6	—	14
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	16	—	19
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽¹¹⁾	(7)	(90)	(3)	(304)	(19)	(423)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(1)	7	(1)	—
Solde au 31 décembre 2019	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$
Dont la tranche courante	343 \$	— \$	130 \$	495 \$	92 \$	1 060 \$
Dont la tranche non courante	82	—	1	209	19	311
	425 \$	— \$	131 \$	704 \$	111 \$	1 371 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la cession du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽⁴⁾ Lié à la cession de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures appuyant le 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 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 30 – Cession d'activités.

⁽⁶⁾ Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁷⁾ 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 20 – Autres actifs et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'ajout et les reprises liés à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽⁹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽¹⁰⁾ Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle deviennent exigibles, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.

⁽¹¹⁾ Représentent les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

26. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances gouvernementales remboursables ⁽¹⁾	595 \$	585 \$	759 \$
Obligations locatives ⁽²⁾	232	487	609
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	223	378	172
Passifs liés aux actifs de RASPRO ⁽³⁾	149	—	—
Coûts non récurrents des fournisseurs	81	112	136
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	42	535	885
Montant à payer à MHI ⁽⁵⁾	30	—	—
Avantages incitatifs à la location ⁽⁶⁾	11	—	53
Autres	101	125	119
	1 464 \$	2 222 \$	2 733 \$
Dont la tranche courante	239 \$	617 \$	701 \$
Dont la tranche non courante	1 225	1 605	2 032
	1 464 \$	2 222 \$	2 733 \$

⁽¹⁾ Dont une tranche de 439 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (468 millions \$ au 31 décembre 2019 et 385 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Voir la Note 19 – Autres actifs financiers pour les créances à recevoir de SCAC. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

⁽²⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 43 – Reclassement.

⁽³⁾ 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 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Voir la Note 13 – Instruments financiers.

⁽⁵⁾ Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions. Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

⁽⁶⁾ 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 19 – Autres actifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails. Au 31 décembre 2019, ces passifs ont été présentés à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente dans le cadre de la vente des activités du programme d'avions CRJ.

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

	31 décembre 2020
Moins de un an	— \$
De 1 an à 3 ans	12
Par la suite	574
	586 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dont néant par rapport à Transport.

27. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	332 \$	389 \$	389 \$
Avantages du personnel ⁽²⁾	253	532	643
Impôts sur le résultat à payer	31	202	173
Autres taxes à payer	1	165	181
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	—	398	443
Autres	218	220	193
	835 \$	1 906 \$	2 022 \$
Dont la tranche courante	447 \$	1 441 \$	1 499 \$
Dont la tranche non courante	388	465	523
	835 \$	1 906 \$	2 022 \$

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 43 – Reclassement.

⁽²⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 23 – Avantages de retraite).

28. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

	Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt			31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
			Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur	Échéance	Montant	Montant	Montant
Billets de premier rang	414 ⁽²⁾	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	513 \$	483 \$	952 \$
	1018 ⁽²⁾	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 013	1 008	1 380
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽³⁾	Mars 2022	503	504	504
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽³⁾	Oct. 2022	1 212	1 215	1 217
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽³⁾	Janv. 2023	1 269	1 272	1 273
	1 000	\$ US	7,50 %	s. o.	Déc. 2024	994	992	990
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 494	1 492	1 491
	2 000	\$ US	7,88 %	s. o.	Avril 2027	1 981	1 978	—
	850	\$ US	7,75 %	s. o.	s. o.	—	—	869
Emprunt à terme garanti ⁽⁴⁾	750	\$ US	n.p.	s. o.	Août 2023	712	—	—
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Débtures	150	\$ CA	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	117	115	110
Autres	Divers ⁽⁵⁾	Diverses	Divers ⁽⁵⁾	s. o.	Avr. 2026	19	26	27
						10 075 \$	9 333 \$	9 061 \$
Dont la tranche courante						1 882 \$	8 \$	9 \$
Dont la tranche non courante						8 193	9 325	9 052
						10 075 \$	9 333 \$	9 061 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2020 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ Au cours de l'exercice 2019, la Société a racheté des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € sur 780 millions € et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 382 millions \$ sur 1400 millions \$.

⁽³⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au cours des exercices précédents. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁴⁾ La facilité a une utilisation minimale de 750 millions \$ et une utilisation maximale de 1000 millions \$ et portera intérêt au taux de référence Libor majoré d'une marge convenue.

⁽⁵⁾ Le montant nominal des autres dettes à long terme s'élevait à 19 millions \$ au 31 décembre 2020 (26 millions \$ au 31 décembre 2019 et 27 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Le taux d'intérêt contractuel était de 7,95 % au 31 décembre 2020 (taux moyen pondéré de 7,8 % au 31 décembre 2019 et 7,8 % au 1^{er} janvier 2019).

s. o. : sans objet

n. p. : non présenté

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. Transport est assujéti à diverses restrictions financières en vertu de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres (voir la Note 36 – Facilités de crédit pour plus de détails). La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. La Société respectait la totalité des clauses restrictives aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

Aux termes de l'emprunt à terme garanti, la Société a le droit de rembourser par anticipation le montant emprunté sur la facilité. De plus, par suite de la vente de Transport, la Société devra faire une offre de remboursement de 50 % du montant alors impayé du capital de la facilité. Le remboursement par anticipation du montant emprunté sur la facilité est assujéti à une indemnité de remboursement par anticipation qui diminue après la première année. Le montant emprunté aux termes de la facilité sera garanti par une sùreté portant sur certains stocks d'avions et débiteurs connexes. La facilité n'est assujéti à aucune clause restrictive financière.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
À moins de un an	1 901 \$	8 \$	9 \$
Entre un an et cinq ans	5 825	5 433	6 135
Plus de cinq ans	2 385	3 883	2 878
	10 111 \$	9 324 \$	9 022 \$

29. CESSION D'UNE PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

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

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

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

Le produit net cumulatif tiré de la vente s'élevait à 554 millions \$ au 31 décembre 2020. Un gain de 120 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2020. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux.

30. CESSION D'ACTIVITÉS

Programme d'avions CRJ Series

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

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

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

La Société a reçu un produit brut de 585 millions \$ à la clôture, comprenant notamment certains ajustements de clôture. Le produit net s'élevait à 574 millions \$ à la clôture. Un gain avant impôts de 488 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux; voir la Note 8 – Éléments spéciaux (440 millions \$ après l'incidence de l'impôt).

La Société a conservé certains passifs représentant des provisions pour garanties de crédit et pour garanties de valeur résiduelle ainsi que des avantages incitatifs à la location pour lesquels la Société a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. En outre, la Société a conservé certains actifs, qui comprennent essentiellement le 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 avec MHI.

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

Activités liées aux aérostructures

Le 30 octobre 2020, la Société a conclu la vente des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit). Par suite de cette vente, Spirit a acquis les activités de Bombardier liées aux aérostructures et aux services après-vente de Belfast, au R.-U. et de Casablanca, au Maroc, ainsi que les installations de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'aérostructures à Dallas, aux É.-U., moyennant une contrepartie en trésorerie de 275 millions \$, la prise en charge de passifs par Spirit, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite.

La Société a reçu un produit brut de 275 millions \$ à la clôture. Le produit net s'est élevé à 257 millions \$. Un gain de 678 millions \$ pour l'exercice 2020 a été comptabilisé dans les éléments spéciaux; voir la Note 8 – Éléments spéciaux. Après la transaction, Spirit continuera de fournir des composants structureaux d'avions et des pièces de rechange pour soutenir la production et les avions en service des gammes *Learjet*, *Challenger* et *Global* de Bombardier Aviation.

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

31. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

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 (l'« EVA »). Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente du secteur Transport à Alstom.

Le produit total revenant aux vendeurs, déduction faite des éléments semblables à de la dette et des passifs transférés, s'établit à 6.0 milliards \$, y compris le montant payé par Alstom pour racheter les capitaux propres de respectivement 400 millions € (488 millions \$ au taux de change de 1,22) et 350 millions € (427 millions \$ au taux de change de 1,22) injectés respectivement par la Société et la Caisse dans Transport au cours de l'exercice 2020 pour soutenir le fonds de roulement. Après déduction des capitaux propres de la Caisse de 2,5 milliards \$ et des coûts de transaction, et compte tenu de l'incidence des ajustements de clôture et des obligations liées à l'atteinte d'un solde minimal de trésorerie dans Transport à la fin de l'exercice 2020, la Société s'attend à recevoir un produit net d'environ 3,6 milliards \$. Ce montant comprend la trésorerie de 400 millions € (488 millions \$ au taux de change de 1,22) provenant du rachat des capitaux propres et le remboursement d'un prêt intersociétés de 103 millions € (125 millions \$ au taux de change de 1,22) par Transport, en lien avec la clôture de la transaction. Le produit net comprend également des actions d'Alstom d'un montant en capital d'environ 600 millions \$ (500 millions € représentant 11,5 millions d'actions à un prix de souscription fixe de 43,46 € par action), lesquelles pourront être monétisées à compter de la fin d'avril 2021. Voir la Note 42 – Engagements et éventualités pour plus de détails sur l'indemnisation.

Transport a été classé à titre d'activités abandonnées et les actifs et passifs connexes sont détenus en vue de la vente. Les résultats de Transport se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Revenus	7 844 \$	8 269 \$
Coût des ventes	8 023	7 710
Marge brute	(179)	559
Charges de vente et d'administration	442	456
R et D	95	136
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(108)	(94)
Autres revenus	2	(9)
Éléments spéciaux	8	48
RAII⁽¹⁾	(618)	22
Charges de financement ⁽²⁾	91	87
Revenus de financement ⁽²⁾	(329)	(15)
RAI	(380)	(50)
Impôts sur le résultat	18	16
Résultat net des activités abandonnées	(398) \$	(66) \$
RPA lié aux activités abandonnées (en dollars)		
De base et dilué ⁽³⁾	(0,29)	(0,11)

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2020, comprend des subventions salariales de 87 millions \$ du gouvernement canadien et d'autres pays.

⁽²⁾ Pour l'exercice 2020, comprend la désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite de 14 millions \$ (17 millions \$ pour l'exercice 2019) et le gain net sur certains instruments financiers de 325 millions \$ (perte nette de 10 millions \$ pour l'exercice 2019).

⁽³⁾ Pour le nombre total d'actions ordinaires utilisées pour calculer le RPA de base et dilué lié aux activités abandonnées, voir la Note 12 – Résultat par action.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Charges de restructuration (reprises) ⁽¹⁾	1 \$	48 \$
Coûts des perturbations ⁽²⁾	7	—
Impôts sur le résultat	1	—
	9 \$	48 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	8 \$	48 \$
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	1	—
	9 \$	48 \$

1. Pour l'exercice 2020, représentent des indemnités de départ de 1 million \$ relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour l'exercice 2019, représentaient des indemnités de départ de 61 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions \$, et la reprise de charges de dépréciation de 8 millions \$ comptabilisées antérieurement relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment.
2. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de 7 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour l'exercice 2020. Ces coûts ne représentent pas la pleine incidence de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels de Transport étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.

Actifs détenus en vue de la vente

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

	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie	671 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 217
Actifs sur contrat ⁽¹⁾	3 260
Immobilisations corporelles	1 041
Goodwill ⁽²⁾	2 101
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	626
Impôts sur le résultat différés	462
Autres actifs ⁽³⁾	1 039
Total des actifs	10 417 \$
Emprunts	798 \$
Fournisseurs et autres créditeurs	2 831
Passifs sur contrat	2 749
Provisions	959
Avantages de retraite	1 202
Autres passifs ⁽⁴⁾	1 607
Total des passifs	10 146 \$

⁽¹⁾ Comprennent des avances et facturations progressives de 7792 millions \$.

⁽²⁾ Voir la Note 22 – Immobilisations incorporelles et la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus de détails.

⁽³⁾ 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 \$.

⁽⁴⁾ 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
ECC	(530) \$
Couvertures de flux de trésorerie	
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(64)
Impôts sur le résultat	6
	(58)
Avantages de retraite	
Réévaluation des avantages de retraite	(961)
Impôts sur le résultat	115
	(846)
Cumul des AERG	(1 434) \$

Les flux de trésorerie nets étaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 149) \$	(427) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(137)	(127)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 083	(3)
Sortie de trésorerie nette	(203) \$	(557) \$

Renseignements supplémentaires

Contrats à long terme

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme (contrats de production) dans les actifs sur contrat et s'élevaient à 256 millions € (314 millions \$) au 31 décembre 2020 (503 millions € (565 millions \$) au 31 décembre 2019 et 624 millions € (714 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport dispose de facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 557 millions € (684 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2020 (809 millions € (909 millions \$) au 31 décembre 2019 et 799 millions € (914 millions \$) au 1^{er} janvier 2019). Des créances clients de 1167 millions € (1331 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2020 (1691 millions € (1894 millions \$) au cours de l'exercice 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 150 à 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 517 millions € (634 millions \$) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,83 % au 31 décembre 2020 (respectivement 488 millions € (548 millions \$) et 2,50 % au 31 décembre 2019 et respectivement 474 millions € (543 millions \$) et 2,41 % au 1^{er} janvier 2019). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais de règlement d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne.

Injection de capitaux

Au cours de l'exercice 2020, la Caisse et la Société ont investi des montants en capital de respectivement 350 millions € (386 millions \$) et 400 millions € (456 millions \$) dans BT Holdco en contrepartie de l'émission d'actions convertibles supplémentaires. Ces actions convertibles supplémentaires sont rachetables au gré de BT Holdco et ont quasiment les mêmes modalités que les actions convertibles détenues par la Caisse et la Société émises précédemment. Au cours de l'exercice 2019, la Société et la Caisse (par l'intermédiaire de ses entreprises associées) ont investi des montants en capital de 105 millions € (115 millions \$) et 45 millions € (49 millions \$) dans BT Holdco.

Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport au 31 décembre 2020 était de respectivement 65,88 % et 34,12 %.

32. ACQUISITION

Le 31 décembre 2020, la Société a conclu l'acquisition, afin d'en obtenir le plein contrôle, du centre de services aéronautiques de Berlin. La Société a fait l'acquisition des actions de Lufthansa Technik AG et d'ExecuJet Aviation Group AG, permettant ainsi à la Société de mettre en place un centre de services détenu en propriété exclusive à Berlin et d'étendre encore plus son empreinte mondiale de soutien à la clientèle.

La Société a fait l'acquisition des passifs nets évalués à 15 millions \$, soit essentiellement des actifs au titre de droits d'utilisation, des stocks, des créances, le passif lié aux avantages de retraite, l'obligation locative et des créanciers. Selon une répartition préliminaire du prix d'acquisition, un goodwill de 15 millions \$ a été comptabilisé. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

33. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019 :

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5 811 736	5 811 736	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6 188 264	6 188 264	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2017 jusqu'au 31 juillet 2022 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,983 %, ou 0,99575 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,2489375 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

- Droits de vote : Un vote chacune.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
- Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	308 746 929	308 750 749
Conversion à la classe B	(10 000)	(3 820)
Solde à la fin de l'exercice	308 736 929	308 746 929
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	2 128 017 205	2 125 232 847
Émission d'actions	64 737	2 780 538
Conversion de la classe A	10 000	3 820
	2 128 091 942	2 128 017 205
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(39 160 485)	(60 541 394)
Distribuées	22 112 544	21 380 909
	(17 047 941)	(39 160 485)
Solde à la fin de l'exercice	2 111 044 001	2 088 856 720
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

La variation du nombre de bons de souscription pouvant être exercés était comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Solde au début de l'exercice	305 851 872	305 851 872
Annulation de bons de souscription	(100 000 000)	—
Solde à la fin de l'exercice	205 851 872	305 851 872

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2020		31 décembre 2019		31 décembre 2020	
	Par action (\$ CAN)	Total (en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	Total (en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	Total (en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
		—		—		—
Actions privilégiées, série 2	0,72	3	0,99	4	0,05	—
Actions privilégiées, série 3	1,00	5	1,00	5	0,25	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	11	0,39	3
		19		20		4
		19 \$		20 \$		4 \$

34. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS**Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI**

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAR et les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2020, l'émission d'une valeur combinée de 31 millions \$ d'UAD, d'UAR et d'UAI a été autorisée (44 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2020			2019		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	95 207 904	1 101 849	—	88 243 098	1 101 849	—
Attribuées ⁽¹⁾	—	—	130 831 625	40 885 619	—	—
Exercées	(22 655 561)	(117 355)	—	(22 773 124)	—	—
Annulées	(25 061 310)	—	(4 089 580)	(11 147 689)	—	—
Solde à la fin de l'exercice	47 491 033	984 494 ⁽²⁾	126 742 045	95 207 904	1 101 849 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquelles environ 57 105 000 UAI attribuées à Transport pour l'exercice 2020 ont été annulées après la clôture de la vente des activités de Transport à Alstom le 29 janvier 2021. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽²⁾ Sur lesquelles les droits rattachés à 984 494 UAD étaient acquis au 31 décembre 2020 (1 101 849 au 31 décembre 2019).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 0 % à 100 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les droits rattachés aux UAI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution, quel que soit le rendement. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu et en cours entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2020 s'échelonnent de mai 2021 à novembre 2023.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAI attribuées au cours de l'exercice 2020 s'est établie à 0,40 \$ (1,53 \$ pour les UAR au cours de l'exercice 2019). La juste valeur des UAR et des UAI attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 33 – Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UAI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UAI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 5 millions \$, à l'exclusion de Transport, ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2020 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (9 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 25 108 283 étaient disponibles au 31 décembre 2020 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquiescent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2020 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exerçables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
0 à 2	57 049 674	4,79	1,60	48 335 796	1,77
2 à 4	61 830 687	6,14	2,47	31 840 807	2,68
4 à 6	15 181 292	6,02	4,20	1 081 156	4,88
	134 061 653			81 257 759	

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2020		2019	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	131 006 338	2,41	111 545 290	2,52
Attribuées	6 871 662	0,39	31 012 132	2,20
Exercées	—	—	(2 780 538)	1,62
Annulées	(3 022 046)	2,48	(6 872 398)	3,20
Échues	(794 301)	4,87	(1 898 148)	3,63
Solde à la fin de l'exercice	134 061 653	2,30	131 006 338	2,41
Options exerçables à la fin de l'exercice	81 257 759	2,17	58 702 474	2,03

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2020 s'est établie à 0,16 \$ par option (0,86 \$ par option au cours de l'exercice 2019). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2020	2019
Taux d'intérêt sans risque	0,40 %	1,54 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	69,82 %	60,82 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, de 15 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (18 millions \$ au cours de l'exercice 2019).

35. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2020 ⁽¹⁾	2019 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	396 \$	(345) \$
Stocks	682	(976)
Actifs sur contrat	(736)	141
Passifs sur contrat	(945)	1 186
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(442)	(11)
Autres actifs	151	(75)
Fournisseurs et autres créditeurs	(583)	414
Provisions	57	(707)
Passif lié aux avantages de retraite	(110)	53
Autres passifs	14	(157)
	(1 516) \$	(477) \$

⁽¹⁾ Comprend la variation nette des soldes hors caisse liés à Transport; voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dettes à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾	9 061 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	2 000
Remboursement de dette à long terme	(1 647)
Coûts de transaction	(45)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	308
Incidence des fluctuations de taux de change	(8)
Autres	(28)
Solde au 31 décembre 2019	9 333 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	750
Remboursement de dette à long terme	(8)
Coûts de transaction	(43)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	699
Incidence des fluctuations de taux de change	45
Autres	(2)
Solde au 31 décembre 2020	10 075 \$

⁽¹⁾ Obligations aux termes de contrats de location-financement reclassés à titre d'obligations locatives en vertu d'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019.

36. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2020				
Facilité de Transport ⁽³⁾	5 519 \$ ⁽¹⁾	5 123 \$	396 \$	2023 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 519 \$	5 123 \$	396 \$	
31 décembre 2019				
Facilité de Transport	5 052 \$ ⁽¹⁾	4 846 \$	206 \$	2023
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport ⁽⁴⁾	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
	5 052 \$	4 846 \$	206 \$	
1^{er} janvier 2019				
Facilité de Transport	4 511 \$ ⁽¹⁾	4 024 \$	487 \$	2022
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	361	188	173	2021
	4 872 \$	4 212 \$	660 \$	

⁽¹⁾ 4498 millions € au 31 décembre 2020 (4498 millions € au 31 décembre 2019 et 3940 millions € au 1^{er} janvier 2019).

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

⁽³⁾ Fait partie de la vente de Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

⁽⁴⁾ La Société a annulé volontairement la facilité de crédit de 361 millions \$ en 2019, laquelle a été remplacée par diverses ententes bilatérales.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 5572 millions \$ étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2020, dont une tranche de 5471 millions \$ est liée à Transport (4395 millions \$ au 31 décembre 2019 et 3874 millions \$ au 1^{er} janvier 2019).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2020 (3,8 milliards \$ au 31 décembre 2019 et 3,7 milliards \$ au 1^{er} janvier 2019).

Facilités de crédit renouvelables

Transport a une facilité de crédit renouvelable non garantie atteignant 1154 millions € (1416 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité était utilisée au 31 décembre 2020 pour un montant de 650 millions € (798 millions \$).

Facilités de crédit à court terme non confirmées

Transport a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions € (92 millions \$). Cette facilité est disponible comme source de financement pour Transport et n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2020.

Clauses financières restrictives

Transport est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de sa facilité de crédit renouvelable, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Ces facilités comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le rapport de gestion. En outre, Transport doit désormais maintenir un niveau minimum de liquidités variant de 500 millions € (614 millions \$) et 750 millions € (920 millions \$) à la fin de chaque trimestre, sauf pour le trimestre clos le 31 décembre 2020. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, ces clauses financières restrictives ont été modifiées avant la fin de l'exercice afin de ne pas s'appliquer au quatrième trimestre. Transport respectait la totalité des clauses restrictives sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2020 et 2019 et au 1^{er} janvier 2019.

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

37. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. Cependant, tout au long de 2020, la gestion du capital de la Société a été principalement axée sur la clôture des transactions de vente des activités afin de permettre le désendettement ainsi que sur la surveillance étroite de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et la mise en œuvre et la révision active des mesures nécessaires pour y répondre, et sur les répercussions de celle-ci sur ses employés, ses activités, l'économie mondiale et la demande pour ses produits et services.

Tandis que la Société révisé actuellement sa stratégie de désendettement et de gestion du capital courante alors que les marchés et les activités reprennent, l'objectif de la Société est de restaurer et d'augmenter le résultat afin de réaliser un ratio moins élevé de la dette nette sur le multiple du RAIIA. La Société vise à atteindre cet objectif en réalisant son plan de réduction des coûts pour aligner ses infrastructures sur les conditions actuelles du marché, par les progrès réalisés grâce à la courbe d'apprentissage de l'avion *Global 7500* et par la croissance soutenue du réseau de services et de soutien.

Alors que la pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative sur l'économie mondiale, perturbant les chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, créant une incertitude économique importante et perturbant les marchés financiers, la Société a répondu en apportant des ajustements à ses activités aéronautiques, à ses cadences de production ainsi qu'à ses effectifs, et a géré avec prudence les liquidités pour s'adapter au contexte actuel.

La vente du secteur Transport qui s'est clôturée le 29 janvier 2021 devrait avoir une incidence importante sur la gestion du capital de Bombardier, étant donné que la Société a l'intention d'affecter le produit disponible tiré de la vente de Transport au remboursement de la dette et continue d'évaluer les stratégies de réduction de la dette les plus efficaces.

De plus, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 1,5 milliard \$ au 31 décembre 2020 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2019). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. De plus, le passif net lié aux avantages de retraite a considérablement diminué en raison des ventes d'activités, y compris Transport. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années comme le rachat d'engagements de rentes pour le compte des retraités. Voir la Note 23 – Avantages de retraite pour plus de détails.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 36 – Facilités de crédit pour une description des clauses restrictives bancaires.

38. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative d'investissement (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société sont gérés et contrôlés par les deux secteurs isolables : Aviation et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que les risques financiers découlant d'importantes opérations sont analysés et approuvés par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 13 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Prêts liés à des avions ⁽¹⁾	2 \$	2 \$	26 \$
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	— \$	— \$	93 \$
Instruments financiers dérivés	78 \$	128 \$	162 \$
Placements dans des titres	230 \$	210 \$	196 \$

⁽¹⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces autres actifs financiers et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI de sorte qu'aucun risque de crédit ne découle des autres actifs financiers au 31 décembre 2020. Voir la Note 26 – Autres passifs financiers et la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs d'Aviation. Les débiteurs d'Aviation ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs.

Voir la Note 42 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

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

La Société participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (voir la Note 24 – Créances clients et autres créditeurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers, la vente de créances et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 31 – Activités abandonnées) Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties à l'arrangement.

La Société surveille les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société soit en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications tout court.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 779 \$	1 779 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs	294 \$	294	—	—	—	—	—	294
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	838 \$	113	139	112	357	273	35	1 029
Actifs		2 186	139	112	357	273	35	3 102
Fournisseurs et autres créditeurs	1 611 \$	1 611	—	—	—	—	—	1 611
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	993 \$	184	334	163	355	311	—	1 347
Dette à long terme								
Capital	10 075 \$	1 901	3 325	2 500	2 135	250	—	10 111
Intérêts		699	1 010	616	339	66	—	2 730
Passifs		4 395	4 669	3 279	2 829	627	—	15 799
Montant net		(2 209) \$	(4 530) \$	(3 167) \$	(2 472) \$	(354) \$	35 \$	(12 697) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les placements dans des structures de financement, certains prêts liés à des avions et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à des avantages incitatifs à la location. La valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, les obligations locatives, les avantages incitatifs à la location et le mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux actifs du programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) et à certains autres passifs financiers

Les autres actifs financiers comprennent un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	1 702 \$	62 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	62 \$
Swap de taux d'intérêt	300	7	6	2	—	—	15
	2 002 \$	69 \$	6 \$	2 \$	— \$	— \$	77 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	(168) \$	(9) \$	— \$	— \$	— \$	— \$	(9) \$
Montant net		60 \$	6 \$	2 \$	— \$	— \$	68 \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Obligations locatives

La Société loue des bâtiments et du matériel.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des obligations locatives, après le reclassement des actifs détenus en vue de la vente, s'établissait comme suit au :

	31 décembre 2020
À moins de un an	56 \$
Entre un an et cinq ans	132
Plus de cinq ans	311
	499 \$

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de chaque segment de la Société sont déterminés et couverts par la trésorerie centralisée. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Aviation a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence suivante sur le RAI lié aux activités poursuivies pour l'exercice 2020 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI			
	Variation	\$ CAN/\$ US	€/ \$ US	Autres
Gain (perte)	+10 %	1 \$	(24) \$	(1) \$

L'incidence sur les AERG liés aux activités poursuivies pour l'exercice 2020 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat			
	Variation	\$ CAN/\$ US	€/ \$ US	Autres
Gain (perte)	+10 %	141 \$	(35) \$	9 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variations de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 28 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent les placements dans des titres et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, au 31 décembre 2020, l'incidence sur le RAI lié aux activités poursuivies se serait traduite par un ajustement négatif de 17 millions \$ au 31 décembre 2020 (112 millions \$ au 31 décembre 2019).

39. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

Option de conversion – La Société utilise un modèle d'évaluation interne pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la valeur actualisée de la différence entre la quote-part de la Caisse du produit tiré de la vente de Transport à Alstom et la valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle de la Caisse dans Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails sur la vente du secteur Transport.

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créance à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	439 \$	— \$	— \$	439 \$
Placements dans des titres	266	35	231	—
Placement dans des structures de financement ⁽²⁾	150	—	—	150
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	103	—	78	25
Prêts liés à des avions ⁽⁴⁾	30	—	—	30
Créance à recevoir de MHI ⁽⁵⁾	11	—	—	11
	999 \$	35 \$	309 \$	655 \$
Passifs financiers				
Avance gouvernementale remboursable ⁽¹⁾	439	—	—	439
Passifs liés à RASPRO ⁽²⁾	149	—	—	149
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	42	—	42	—
Montant à payer à MHI ⁽⁴⁾	30	—	—	30
Avantages incitatifs à la location ⁽⁵⁾	11	—	—	11
	671 \$	— \$	42 \$	629 \$

⁽¹⁾ La créance à recevoir d'une partie liée correspond à un mécanisme de prêts adossés, intervenu entre la Société et SCAC, portant sur certaines avances gouvernementales remboursables.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de dérivés incorporés.

⁽⁴⁾ Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions.

⁽⁵⁾ 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, à l'exception des actifs et des passifs assortis d'un mécanisme de prêts adossés et de leurs actifs et passifs adossés correspondants, ont été comme suit pour les exercices 2020 et 2019 :

	Option de remboursement par anticipation	Fournisseurs et autres crédeurs	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2019	— \$	— \$	(325) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	25	—	292
Émissions	—	(10)	—
Ventes	—	10	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	(9)
Solde au 31 décembre 2020	25 \$	— \$	(42) \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	—	42
Solde au 31 décembre 2020	25 \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ Représente les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente découlant de la vente de Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées pour plus de détails.

	Prêts liés à des avions	Parts sans droit de vote de SCACS	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location	Option de conversion	Engagements de financement
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	24 \$	150 \$	173 \$	(53) \$	(314) \$	(235) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	3	(385) ⁽²⁾	27	(4)	—	120 ⁽²⁾
Émissions	—	235	—	—	—	—
Règlements	—	—	(3)	16	—	115
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(11)	—
Solde au 31 décembre 2019	27 \$	— \$	197 \$	(41) \$	(325) \$	— \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	(27)	—	(197)	41	—	—
Solde au 31 décembre 2019	— \$	— \$	— \$	— \$	(325) \$	— \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux et la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée pour plus de détails.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

La valeur de l'option de conversion est déterminée par la valeur de la participation en instruments de capitaux propres de la Caisse dans Transport. Voir la Note 31 – Activités abandonnées.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	294 \$	— \$	294 \$	— \$
Autres actifs financiers	140	—	140	—
	434 \$	— \$	434 \$	— \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(1 611) \$	— \$	(1 611) \$	— \$
Dette à long terme	(9 812)	—	(9 812)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(151)	—	—	(151)
Autres	(644)	—	—	(644)
	(12 218) \$	— \$	(11 423) \$	(795) \$

40. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente les opérations liées aux activités poursuivies avec les entreprises associées dans lesquelles la Société détient des participations pour les exercices :

	2020	2019 ⁽¹⁾
Ventes de produits et services, et autres revenus	60 \$	663 \$

⁽¹⁾ Retraité pour tenir compte des activités poursuivies seulement.

Le tableau qui suit présente les soldes liés aux activités poursuivies de la Société auprès d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019 ⁽²⁾	1 ^{er} janvier 2019 ⁽²⁾
Débiteurs	— \$	199 \$	126 \$
Créances à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	— \$	468 \$	385 \$
Créditeurs	— \$	57 \$	26 \$
Autres passifs financiers	— \$	32 \$	48 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 19 – Autres actifs financiers et la Note 29 – Cession d'une participation dans une entreprise associée.

⁽²⁾ Retraité pour tenir compte des activités poursuivies seulement.

Coentreprises

Aucune transaction n'a été réalisée avec des coentreprises dans le cadre des activités poursuivies pendant les exercices 2020 et 2019 ni aucun solde avec des coentreprises liés aux activités poursuivies n'existait aux 31 décembre 2020, 31 décembre 2019 et 1^{er} janvier 2019.

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents respectifs d'Aviation et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2020	2019
Salaires, primes et autres avantages à court terme	12 \$	14 \$
Avantages fondés sur des actions	9	20
Avantages de retraite	—	1
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	13	—
	34 \$	35 \$

41. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		1 ^{er} janvier 2019	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	1 484 \$	344 \$	2 101 \$	739 \$	3 552 \$	1 587 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par des tiers investisseurs d'instruments de capitaux propres. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

La Société détient des placements dans des structures de financement s'élevant à 150 millions \$ au 31 décembre 2020 (198 millions \$ au 31 décembre 2019 et 173 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces placements et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 0,5 milliard \$, dont une tranche de 91 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2020 (respectivement 0,8 milliard \$ et 108 millions \$ au 31 décembre 2019 et respectivement 1,2 milliard \$ et 409 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 42 – Engagements et éventualités. En ce qui concerne la vente du programme d'avions CRJ, l'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI au 31 décembre 2020.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

42. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 41 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	72 \$	163 \$	695 \$
Crédit (a)	473	734	1 034
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(65)	(128)	(473)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	480 \$	769 \$	1 256 \$
Engagements de reprise (b)	330 \$	998 \$	1 165 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	40 \$	73 \$	100 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	48 \$	48 \$	48 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section (f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles servant à réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 80 millions \$ au 31 décembre 2020 (90 millions \$ au 31 décembre 2019 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2019) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 223 millions \$ au 31 décembre 2020 (435 millions \$ au 31 décembre 2019 et 172 millions \$ au 31 décembre 2019). De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 11 millions \$ au 31 décembre 2020 (41 millions \$ au 31 décembre 2019 et 53 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location. En ce qui concerne la vente du programme d'avions CRJ, l'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, à l'exception d'un montant à payer de 223 millions \$ relativement à des garanties de crédit et de valeur résiduelle, au 31 décembre 2020. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 86 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2020 (74 % au 31 décembre 2019 et 71 % au 1^{er} janvier 2019).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	16 \$	13 \$	97 \$
De un an à cinq ans	56	142	528
De cinq à dix ans	—	8	70
De dix à quinze ans	—	—	—
	72 \$	163 \$	695 \$

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. Voir la Note 30 – Cession d'activités pour plus de détails.

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	224 \$	496 \$	305 \$
De un an à trois ans	106	475	622
Par la suite	—	27	238
	330 \$	998 \$	1 165 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Moins de un an	9 \$	73 \$	26 \$
De un an à trois ans	31	—	74
Par la suite	—	—	—
	40 \$	73 \$	100 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2020 (48 millions \$ au 31 décembre 2019 et 48 millions \$ au 1^{er} janvier 2019). Cette garantie ayant trait à Transport vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

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. En vertu de l'entente régissant la vente de Transport à Alstom, la Société est tenue de fournir une garantie bancaire de 100 millions € (123 millions \$) en faveur d'Alstom pour garantir certaines indemnités et obligations de garantie de la Société.

Dans le cadre de la vente de Transport à Alstom, la Société a convenu d'une indemnité supplémentaire liée à la conformité. Aux termes de cette indemnité, la Société indemniserait 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 doit fournir une garantie bancaire de 250 millions € (307 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.

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit au 31 décembre 2020:

	Activités poursuivies	Activités abandonnées	Total
À moins de un an	2 773 \$	5 569 \$	8 342 \$
Entre un an et cinq ans	745	3 063	3 808
Plus de cinq ans	—	1	1
	3 518 \$	8 633 \$	12 151 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 229 millions \$ et 55 millions \$ au 31 décembre 2020 (comprennent respectivement 197 millions \$ et 55 millions liés à Transport).

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 décembre 2020, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

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

Le 10 février 2020, les conseillers juridiques de Bombardier Inc. dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale ont reçu une lettre du ministère américain de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. coopère avec le ministère de la Justice à cet égard et est en train de fournir les documents et les renseignements demandés.

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

Bien que cette affaire ait trait à 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 à Alstom, en tant qu'acquéreur de Transport, dans l'éventualité où elle subirait des préjudices dans le cadre de cette affaire.

Enquête au Brésil

Cette enquête a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que Bombardier était partie à cette poursuite, au cours du plus récent exercice clos, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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

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

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

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les défendeurs (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les défendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réal brésilien (environ 4 millions \$ au 31 décembre 2020), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclarée non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Le 26 août 2020, le CADE s'est finalement prononcé sur la requête pour clarification de BT Brésil et a pris sa décision. En ce qui concerne BT Brésil, les décisions du CADE restent inchangées. La décision du CADE a clarifié que le paiement de l'amende serait exigible après 30 jours suivant la publication de la décision si celle-ci ne faisait pas l'objet d'un appel ou n'était pas contestée devant les tribunaux. La décision finale du 26 août 2020 a été officiellement publiée le 2 septembre 2020, ouvrant la période de 30 jours pour le dépôt d'une poursuite devant les tribunaux. Cependant, en raison d'un problème de signification à l'un des défendeurs, l'échéance pour interjeter l'appel pour tous les défendeurs était fixée au 9 octobre 2020, et BT Brésil a déposé son appel en temps voulu. Le 11 novembre 2020, le tribunal a consenti à l'injonction visant à suspendre le caractère exécutoire de l'amende contre BT Brésil.

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

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

Transnet

Bien que cette affaire ait trait à 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 à 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 informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à l'acquisition des 1064 locomotives par Transnet en 2014.

Le 4 février 2019, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En décembre 2019, BTSA a déposé une autre soumission accompagnée d'affidavits. En décembre 2020, BTSA a été informé par la Commission Zondo qu'elle avait accueilli sa demande de présenter une preuve et de contre-interroger les témoins qui avaient témoigné auparavant devant la Commission. 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 à l'unité d'enquête spéciale 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 mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives TRAXX de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

Le 11 janvier 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande supplémentaire du ministère de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information 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 coopère avec les demandes en cours du ministère de la Justice.

Espagne

Cette affaire a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que cette enquête était, au 31 décembre 2020, une poursuite à laquelle Bombardier était partie, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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

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

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

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

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

Indonésie

En mai 2020, le Tribunal Indonésien en matière de corruption a condamné l'ancien PDG de Garuda Indonésie (Persero) TBK ainsi qu'un collaborateur pour corruption et blanchiment d'argent en lien avec cinq processus d'approvisionnement impliquant différents manufacturiers, incluant le processus se rapportant à l'acquisition et à la location en 2011-2012 d'appareils Bombardier CRJ1000 par Garuda Indonésie (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 immédiatement entrepris un processus interne de révision concernant les Transactions Garuda qui est conduit par 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 des Transactions Garuda. La Société a rencontré le SFO afin de discuter du processus de révision interne qu'elle a entrepris et de l'assistance potentielle pouvant être offerte au SFO sur une base volontaire.

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

Action collective

Le 15 février 2019, la Société s'est vu signifier une requête se rapportant à une autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la Loi sur les valeurs mobilières (Québec) et une demande d'autorisation d'intenter une action collective devant la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et MM. Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») (anciennement respectivement le président et chef de la direction et le vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier) afin de réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des déclarations fausses et trompeuses alléguées visant les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présenter 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 l'ensemble ou une partie 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 défendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et MM. 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.

43. RECLASSEMENT

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Président du conseil d'administration de Bombardier
Éric Martel	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
Charles Bombardier	Administrateur de sociétés
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
Diane Fontaine	Vice-présidente et gestionnaire de portefeuille de RBC Dominion valeurs mobilières Inc.
Diane Giard	Administratrice de sociétés
Anthony R. Graham	Président du conseil d'administration, président et chef de la direction de Sumarria Inc. (société de portefeuille)
August W. Henningsen	Administrateur de sociétés
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Administrateur principal Président du conseil d'administration et chef de la direction de The Orogen Group (société d'investissement dans le secteur des services financiers)
Antony N. Tyler	Administrateur de sociétés

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comités du conseil d'administration	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit et des risques	Diane Giard (présidente) Martha Finn Brooks Anthony R. Graham	<ul style="list-style-type: none"> Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, notamment Ernst & Young Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young Maintenir la crédibilité et l'objectivité des rapports financiers de Bombardier Étudier et évaluer tout risque qui soulève des préoccupations importantes auprès du Comité d'audit Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques Examiner et surveiller les projets ou transactions importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier
Comité de la gouvernance et des nominations	Douglas (Doug) R. Oberhelman (président) Diane Giard Anthony R. Graham Vikram Pandit Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités Surveiller la rémunération des administrateurs
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Vikram Pandit (président) August W. Henningsen Douglas (Doug) R. Oberhelman Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction Évaluer la performance du président et chef de la direction Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme ainsi que les régimes de retraite, les avantages sociaux et les avantages accessoires

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2020. Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web bombardier.com.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A (droits de vote multiples) et actions classe B à droits de vote subalternes	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2021

Premier rapport trimestriel	6 mai 2021
Deuxième rapport trimestriel	5 août 2021
Troisième rapport trimestriel	28 octobre 2021
Rapport financier annuel 2021	10 février 2022

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement assujéti à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2020-12-31	2021-01-15	2021-06-30	2021-07-15
2021-01-29	2021-02-15	2021-07-30	2021-08-15
2021-02-26	2021-03-15	2021-08-31	2021-09-15
2021-03-31	2021-04-15	2021-09-30	2021-10-15
2021-04-30	2021-05-15	2021-10-29	2021-11-15
2021-05-31	2021-06-15	2021-11-30	2021-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2021-01-15	2021-01-31
2021-04-16	2021-04-30
2021-07-16	2021-07-31
2021-10-15	2021-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2021-01-15	2021-01-31
2021-04-16	2021-04-30
2021-07-16	2021-07-31
2021-10-15	2021-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Coordonnées

Bombardier Inc.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Relations avec les investisseurs
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Courriel : investisseurs@bombardier.com
Communications
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à Services aux investisseurs Computershare Inc. à l'un des numéros suivants :
+1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com.

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à consulter nos sites Web bombardier.com et ri.bombardier.com.

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare Inc.

100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télec. : +1 416 263 9394 ou +1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
900, boul. De Maisonneuve Ouest
Bureau 2300
Montréal (Québec)
Canada H3A 0A8

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 6 mai 2021, à 10 h 30. L'assemblée annuelle aura lieu de manière virtuelle par webdiffusion en direct. L'assemblée annuelle sera également diffusée en direct sur notre site Web 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 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 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 ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que de papier vierge, permet l'économie de⁽¹⁾ :



9
arbres matures,
équivalant à 2
tonnes métriques
de bois



1 653 kg
de CO2 équivalant
à 6 387 kilomètres
parcourus



9 000 litres
d'eau global,
équivalant à
90 douches de
10 minutes en
Amérique de Nord

⁽¹⁾ Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable -
le choix responsable

Imprimé au Canada
978-2-923797-52-6

Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec
Tous droits réservés.

© 2020 Bombardier Inc. ou ses filiales.

FSC® n'est pas responsable des calculs de
ressources économisées en utilisant ce papier.

bombardier.com