

BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2021

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	5
FAITS SAILLANTS	5
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS	7
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	8
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	10
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	16
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	17
STRUCTURE DU CAPITAL	21
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	23
VENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT À ALSTOM SA	26
AUTRES	27
ARRANGEMENTS HORS BILAN	27
RISQUES ET INCERTITUDES	27
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	28
AUTRES	28
TAUX DE CHANGE	29
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	30
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	31
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	32
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	40

RAPPORT DE GESTION

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

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées dans un secteur isolable : Bombardier, reflétant notre structure organisationnelle.

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos anticipations et nos perspectives et prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre performance financière; notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la valeur pour le client; la demande prévue de produits et de services; la stratégie de croissance; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des commandes en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de réduction des coûts et de restructuration; et les coûts prévus, les avantages attendus et leur calendrier; la transition prévue vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les attentes, les objectifs et les stratégies en matière de remboursement de la dette, de refinancement à l'échéance et de réduction des coûts d'intérêts, les attentes à l'égard de la disponibilité des programmes d'aide gouvernementale; la conformité aux clauses financières restrictives; les attentes à l'égard de la déclaration et du versement de dividendes sur nos actions privilégiées; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités et l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ce qui précède et l'efficacité des plans et des mesures que nous avons mis en place en réponse à cet égard, et les attentes à l'égard de la reprise graduelle du marché et de l'économie après la pandémie de COVID-19. En ce qui a trait à la vente des activités de Transport à Alstom, le présent rapport de gestion contient également des énoncés prospectifs ayant trait aux avantages de la transaction, à l'utilisation du produit tiré de la transaction et à son incidence sur nos perspectives, prévisions et cibles, nos activités opérationnelles, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre plan d'entreprise et notre stratégie globale.

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

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique générale, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière des clients d'avions d'affaires; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; au carnet de commandes; à la transformation en entreprise axée sur les avions d'affaires; à la certification de produits et services; à l'exécution des commandes; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par le caractère saisonnier et cyclique; à la mise en œuvre de notre stratégie, de nos améliorations visant la productivité, de nos gains d'efficacité opérationnelle et de nos initiatives de restructuration et de réduction des coûts; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des

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

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

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Le 29 janvier 2021, la Société a clôturé la vente des activités de Transport à Alstom. Les résultats des activités de Transport ont été classés comme activités abandonnées pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2021 et 2020. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2021	2020 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus ⁽²⁾	1 524 \$	1 223 \$	25 %
RAIIA ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	143 \$	31 \$	361 %
Marge RIIA ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	9,4 %	2,5 %	690 pdb
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	32 \$	(44) \$	ins
Marge RII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	2,1 %	(3,6)%	570 pdb
RAII ⁽²⁾	36 \$	403 \$	(91) %
Marge RII ⁽²⁾	2,4 %	33,0 %	(3060) pdb
Résultat net des activités poursuivies	139 \$	150 \$	(7) %
Résultat net des activités abandonnées	— \$	(373) \$	100 %
Résultat net	139 \$	(223) \$	162 %
RPA dilué des activités poursuivies (en dollars)	0,05 \$	0,06 \$	(0,01) \$
RPA dilué des activités abandonnées (en dollars)	0,01 \$	(0,19) \$	0,20 \$
	0,06 \$	(0,13) \$	0,19 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	(137) \$	(248) \$	45 %
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾⁽³⁾	(0,06) \$	(0,11) \$	0,05 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			
Activités poursuivies	155 \$	(692) \$	ins
Activités abandonnées	— \$	(265) \$	100 %
	155 \$	(957) \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles			
Activités poursuivies	64 \$	58 \$	10 %
Activités abandonnées	— \$	21 \$	(100) %
	64 \$	79 \$	(19) %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽³⁾			
Activités poursuivies	91 \$	(750) \$	ins
Activités abandonnées	— \$	(286) \$	100 %
	91 \$	(1 036) \$	ins
Aux	30 juin 2021	31 décembre 2020	Écart
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport	2 288 \$	1 779 \$	29 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	— \$	671 \$	(100) %
	2 288 \$	2 450 \$	(7) %
Sources de financement disponible à court terme ⁽⁴⁾	2 288 \$	3 203 \$	(29) %
Carnet de commandes d'Aviation (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires ⁽⁵⁾	10,7 \$	10,7 \$	— %

- (1) Retraité pour la vente de Transport, se reporter à la Note 17 – Cession d’activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.
- (2) Comprend les activités poursuivies uniquement.
- (3) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et aux rubriques Analyse des résultats consolidés et Liquidités et sources de financement également dans la section Sommaire pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
- (4) Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie au 30 juin 2021; définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Transport plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Transport et celui en vertu de notre emprunt à terme garanti de premier rang au 31 décembre 2020.
- (5) Comprend le carnet de commandes pour la fabrication et les services.

Principaux faits saillants et événements

- Hausse des prévisions pour l’exercice 2021 : i) environ 120 livraisons d’avions sont prévues, et les revenus devraient être supérieurs à 5,8 milliards \$; ii) la prévision de rentabilité a été revue à la hausse, en faisant passer le RAII ajusté⁽¹⁾ à plus de 175 millions \$, en comparaison des 100 millions \$ annoncés précédemment, et le RAIIA ajusté⁽¹⁾ devrait être supérieur à 575 millions \$, en comparaison des 500 millions \$ annoncés précédemment et iii) l’utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ devrait être en deçà de 300 millions \$ pour l’exercice en comparaison de celle de 500 millions \$⁽²⁾ annoncée précédemment.
- Les revenus tirés des biréacteurs d’affaires poursuivent leur tendance positive, les revenus du deuxième trimestre ayant augmenté de 50 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l’exercice précédent pour atteindre 1,5 milliard \$, surtout en raison d’une hausse de 45 % du nombre de livraisons et de l’apport plus élevé des services étant donné que le nombre d’heures de vol continue de croître dans l’ensemble de l’industrie. Le RAIIA ajusté⁽¹⁾ pour le trimestre a augmenté de 112 millions \$, par rapport à celui du trimestre correspondant de l’exercice précédent, pour atteindre 143 millions \$. Le RAII comme présenté des activités poursuivies pour le trimestre a été de 36 millions \$.
- D’importants flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 91 millions \$ ont été générés par les activités poursuivies au cours du trimestre, y compris l’incidence négative d’environ 60 millions \$ d’éléments de trésorerie non récurrents⁽³⁾, représentant une amélioration de 841 millions \$ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l’exercice précédent. Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies comme présentés pour le trimestre ont été de 155 millions \$ et les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles – activités poursuivies pour le trimestre ont été de 64 millions \$.
- Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons unitaires⁽⁴⁾ a augmenté pour s’établir à environ 1,8 au deuxième trimestre en raison de solides activités de vente dans l’ensemble du portefeuille et d’une hausse de l’intérêt suscité par l’aviation d’affaires.
- Les liquidités pro forma⁽⁵⁾ à la fin du trimestre étaient d’environ 2,1 milliards \$ et la dette nette pro forma⁽⁵⁾ était d’environ 5,3 milliards \$, y compris une tranche de 1,0 milliard \$ venant à échéance au cours des trois prochaines années. La Société continue d’évaluer différentes options de remboursement en temps opportun de la dette assortie d’autres échéances.

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

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

(3) Les éléments de trésorerie non récurrents comprennent l’incidence des paiements en vertu des obligations au titre des garanties de valeur résiduelle, des frais de consentement relativement au processus de sollicitation de consentements dirigé par la Société et des charges de restructuration.

(4) Définies comme les nouvelles commandes nettes d’avions en unités sur le nombre de livraisons d’avions en unités.

(5) Mesures financières non conformes aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les éléments de trésorerie de 2,3 milliards \$ au 30 juin 2021, plus l’encaisse affectée à court terme de 0,4 milliard \$ comme nantissement des garanties bancaires, moins le montant de 0,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets de premier rang en circulation en juillet 2021. La dette nette pro forma est définie comme la dette à long terme de 8,0 milliards \$ au 30 juin 2021, moins le montant de 0,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets de premier rang en circulation en juillet 2021, moins les liquidités pro forma d’environ 2,1 milliards \$.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS⁽¹⁾

Prévisions pour 2021⁽¹⁾

Le tableau qui suit présente une mise à jour des prévisions pour 2021 qui avaient été initialement fournies dans notre rapport financier 2020.

Activités poursuivies uniquement	Prévisions pour 2021 fournies dans notre rapport financier 2020 ⁽²⁾	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2021	Mise à jour des prévisions pour 2021
Livraisons d'avions (en unités)	110 – 120	55	~ 120
Revenus	> 5,6 milliards \$	2,9 milliards \$	> 5,8 milliards \$
RAII ajusté⁽³⁾	> 100 millions \$	61 millions \$	> 175 millions \$
RAIIA ajusté⁽³⁾	> 500 millions \$	266 millions \$	> 575 millions \$
RAII	s. o.	55 millions \$	s. o.
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 \$ ⁽⁴⁾	Utilisation de 314 millions \$, y compris des sorties de fonds non récurrentes d'environ 160 millions \$ ⁽⁵⁾	Utilisation en deçà de 300 millions \$, y compris des sorties de fonds non récurrentes d'environ 200 millions \$ ⁽⁵⁾
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	s. o.	(217) millions \$	s. o.
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	s. o.	97 millions \$	s. o.

Après le premier semestre 2021, nous prévoyons être en mesure de dépasser nos prévisions initiales de livraisons, de revenus, de rentabilité et d'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ pour 2021. Nous révisons notre estimation du nombre de livraisons pour la situer à 120 livraisons d'avions, l'extrémité supérieure de la fourchette. Nous haussons d'environ 200 millions \$ notre prévision de revenus, pour la faire passer à plus de 5,8 milliards \$, conformément à notre prévision de livraisons révisée et aux tendances positives de la reprise du marché des services après-vente. Nous augmentons d'environ 75 millions \$ notre prévision de rentabilité, en faisant passer le RAII ajusté⁽³⁾ à plus de 175 millions \$ et le RAIIA ajusté⁽³⁾ à plus de 575 millions \$, grâce à l'élan positif du marché au cours du premier semestre de l'exercice, à l'exécution plus rapide que prévu des mesures de réduction des coûts et aux résultats solides obtenus depuis le début de l'exercice. Nous haussons également notre prévision de flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ d'environ 200 millions \$ qui correspondra à une utilisation en deçà de 300 millions \$ en raison de l'augmentation de la rentabilité jumelée à une performance plus robuste en matière de fonds de roulement et à un plus grand degré de certitude à l'égard des coûts d'intérêt.

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

⁽²⁾ Se reporter à notre rapport financier 2020 pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Les éléments non récurrents comprennent 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 ainsi que des charges de restructuration d'environ 50 millions \$ pour l'exercice 2021 complet.

⁽⁵⁾ Les éléments de trésorerie non récurrents comprennent l'incidence des paiements en vertu des obligations au titre des garanties de valeur résiduelle, des frais de consentement relativement au processus de sollicitation de consentements dirigé par la Société et des charges de restructuration.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du deuxième trimestre de 2021, nous avons observé une hausse estimative de 16 % du nombre de livraisons à l'échelle de l'industrie par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui témoigne d'une importante amélioration des conditions du marché comparativement à celles prévalant au cours du deuxième trimestre de 2020, au cours duquel le marché a été durement touché par la pandémie de COVID-19.⁽¹⁾ Tous les indicateurs liés à l'industrie ont continué à montrer des signes de reprise. Le niveau de confiance de l'industrie a augmenté pour passer de 64 points en mars 2021 à 82 points en juin 2021, atteignant un nouveau sommet bien supérieur au seuil de 50 points, signe d'un renforcement des conditions du marché.⁽²⁾ Les stocks d'avions d'occasion se sont maintenus à un niveau très sain au deuxième trimestre. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service, était estimé à 6,2 % au 30 juin 2021, son plus bas niveau depuis 2000.⁽³⁾ L'écart marginal de 1,0 point de pourcentage, comparativement à 7,2 % pour le premier trimestre de 2021, est en grande partie attribuable à une diminution du nombre d'avions d'occasion disponibles dans toutes les catégories d'avions. L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. pour les cinq premiers mois de l'année a augmenté de 40,8 % par rapport à celle des cinq mois correspondants de l'année précédente. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe pour les six premiers mois de l'année a augmenté de 24,6 %. Dans les deux régions, l'augmentation est principalement attribuable à la vaccination et à l'allègement des restrictions de voyage.⁽⁴⁾

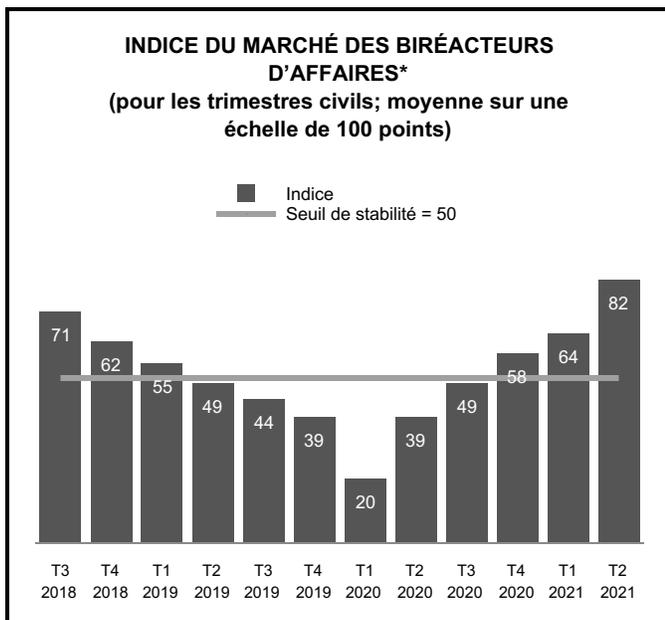
Malgré le choc mondial provoqué par la pandémie de COVID-19, l'industrie de l'aviation d'affaires devrait croître à long terme en raison de la création soutenue de richesse et de la mise en marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Grâce à sa flotte de plus de 4900 avions et à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

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 30 juin 2021.

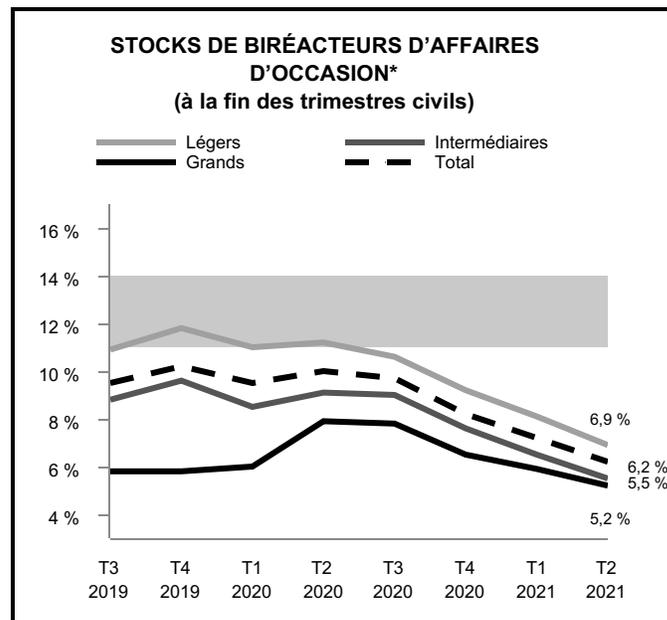
⁽³⁾ Selon JETNET et Ascend online.

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



Source : Barclays

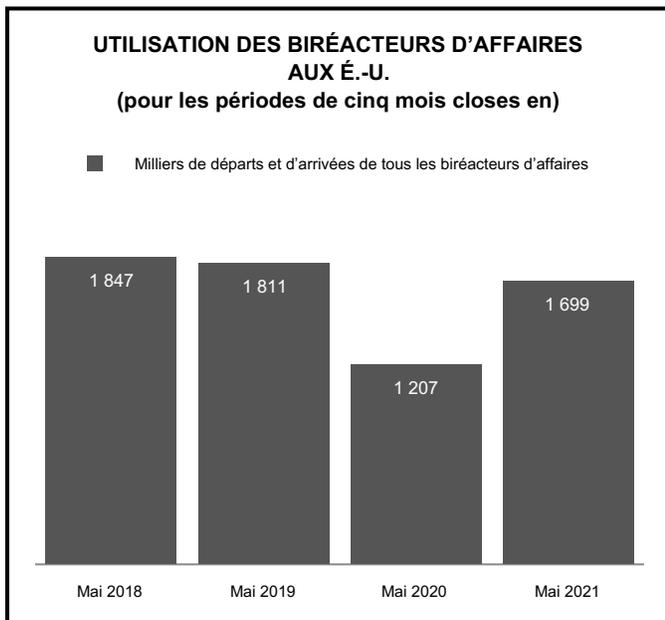
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



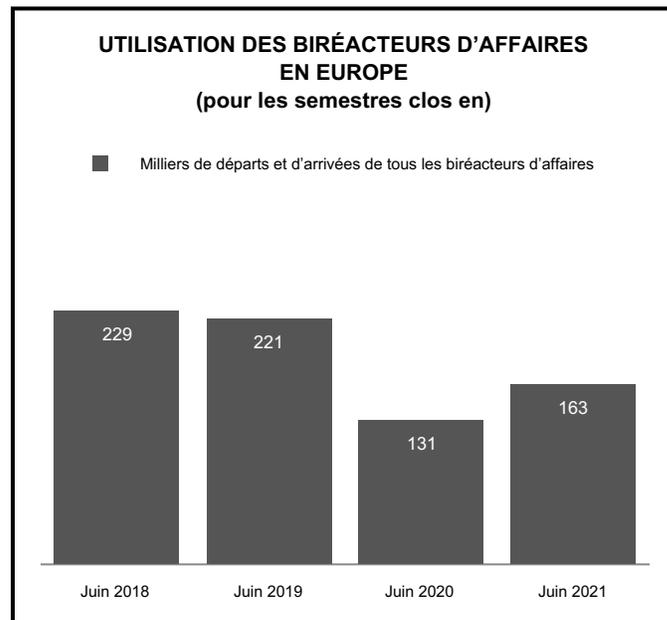
Sources : JETNET et Ascend (par Cirium)

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

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



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



Source : Eurocontrol. Les données de toutes les années ont été retraitées en raison du Brexit. Les vols du R.-U. ont été soustraits de l'utilisation des avions d'affaires.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2021	2020 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽²⁾	1 205 \$	769 \$	2 255 \$	1 618 \$
Services ⁽³⁾	295	229	564	502
Autres ⁽⁴⁾	24	225	46	625
Total des revenus	1 524	1 223	2 865	2 745
Coût des ventes	1 309	1 129	2 466	2 486
Marge brute	215	94	399	259
Charges de vente et d'administration	87	93	168	206
R et D	92	50	166	100
Autre résultat	4	(5)	4	(12)
RAII ajusté⁽⁵⁾	32	(44)	61	(35)
Éléments spéciaux	(4)	(447)	6	(543)
RAII	36	403	55	508
Charges de financement	286	215	576	610
Revenus de financement	(389)	(11)	(413)	(16)
RAI	139	199	(108)	(86)
Impôts sur le résultat	—	49	4	45
Résultat net des activités poursuivies	139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Résultat net des activités abandonnées	—	(373)	5 321	(292)
Résultat net	139 \$	(223) \$	5 209 \$	(423) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	139 \$	(298) \$	5 180 \$	(556) \$
Participation ne donnant pas le contrôle ⁽⁶⁾	— \$	75 \$	29 \$	133 \$
RPA (en dollars)				
De base	0,05 \$	(0,13) \$	2,13 \$	(0,24) \$
Dilué	0,06 \$	(0,13) \$	2,09 \$	(0,24) \$
RPA des activités poursuivies (en dollars)				
De base et dilué	0,05 \$	0,06 \$	(0,05) \$	(0,06) \$
En pourcentage des revenus totaux				
Marge brute	14,1 %	7,7 %	13,9 %	9,4 %
Marge RAIIA ajustée ⁽⁵⁾	9,4 %	2,5 %	9,3 %	4,3 %
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾	2,1 %	(3,6) %	2,1 %	(1,3) %
Marge RAII	2,4 %	33,0 %	1,9 %	18,5 %

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

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

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

⁽⁴⁾ Comprend les revenus tirés des activités liées aux aérostructures avant leur vente le 30 octobre 2020 et ceux tirés des activités liées aux avions commerciaux avant la vente du programme d'avions CRJ le 1^{er} juin 2020. Comprend également les revenus tirés de la vente de composants liés aux programmes d'avions commerciaux.

⁽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.

⁽⁶⁾ Le résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées. Pour plus de détails, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 retraité ⁽²⁾	2021	2020 retraité ⁽²⁾
RAIIA ajusté	143 \$	31 \$	266 \$	117 \$
Résultat net ajusté	(137) \$	(248) \$	(310) \$	(430) \$
RPA ajusté	(0,06) \$	(0,11) \$	(0,13) \$	(0,18) \$

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

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

Analyse des résultats consolidés

Revenus⁽¹⁾

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021,

- les revenus tirés des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires ont augmenté de respectivement 436 millions \$ et 637 millions \$, en raison principalement de l'augmentation du nombre de livraisons d'avions de grande taille;
- les revenus tirés des services liés aux avions d'affaires ont augmenté de respectivement 66 millions \$ et 62 millions \$, en raison principalement de l'augmentation des heures de vol des avions de la flotte découlant de l'allègement des restrictions de voyage et des progrès de la vaccination;
- les revenus tirés des activités autres ont diminué de respectivement 201 millions \$ et 579 millions \$, par suite principalement de la cession du programme d'avions CRJ à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. et de celle des activités liées aux aérostructures à Spirit AeroSystems Holding, Inc. en 2020.

Marge brute⁽¹⁾

La marge brute en pourcentage des revenus pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 a augmenté de respectivement 6,4 % et 4,5 %, en raison principalement de l'apport plus élevé des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires essentiellement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions de grande taille et à l'amélioration des marges, y compris les avantages découlant des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage liée à la production de l'avion *Global 7500*, et à l'apport plus élevé des services liés aux avions d'affaires en grande partie attribuable à l'augmentation des heures de vol des avions de la flotte découlant de l'allègement des restrictions de voyage et des progrès de la vaccination.

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

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 de la cession d'activités ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Pertes sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107 \$	— \$	183 \$	— \$
Charges de restructuration ⁽³⁾	7	34	30	45
Gain sur la vente des activités EWIS ⁽⁴⁾	(1)	—	(14)	—
Reprise des provisions pour cessions ⁽⁵⁾	(10)	—	(10)	—
Gain sur cession d'activités – Activités liées au programme d'avions CRJ Series ⁽⁶⁾	—	(496)	—	(496)
Gain sur le retrait de SCAC et des activités d'aérostructures connexes ⁽⁷⁾	—	—	—	(119)
Coûts de transaction ⁽⁸⁾	—	15	—	27
Coûts des perturbations ⁽⁹⁾	—	—	—	4
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion Learjet 85 ⁽¹⁰⁾	—	—	—	(4)
Impôts sur le résultat	—	44	—	44
	103 \$	(403) \$	189 \$	(499) \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	(4) \$	(447) \$	6 \$	(543) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107	—	183	—
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	—	44	—	44
	103 \$	(403) \$	189 \$	(499) \$

- Retraité, se reporter à la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.
- Représente les pertes liées au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang et aux remboursements partiels des billets de premier rang à 8,75 % échéant en décembre 2021, des billets de premier rang à 5,75 % échéant en mars 2022, des billets de premier rang à 6,00 % échéant en octobre 2022 et des billets de premier rang à 6,125 % échéant en janvier 2023. Se reporter à la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et à la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.
- Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, représentent des indemnités de départ de 7 millions \$ et 35 millions \$, une dépréciation des immobilisations corporelles de néant et de 3 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de néant et 8 millions \$. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent des indemnités de départ de 41 millions \$ et 41 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 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à des contrats de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment, et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.
- La vente des activités liées aux systèmes d'interconnexion et de câblage électrique (Electrical Wiring Interconnexion System (EWIS)) de la Société au Mexique, pour une contrepartie nette totalisant 37 millions \$, a donné lieu à un gain comptable de respectivement 1 million \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021.
- Compte tenu des activités en cours liées aux cessions antérieures, la Société a réduit certaines provisions correspondantes.
- Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment des ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.

7. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures en appui aux avions A220 et A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de néant et de 119 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.
8. Représentent les coûts directs et supplémentaires de 15 millions \$ et de 27 millions \$ engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.
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. En raison de la pandémie, une tranche de néant et de 4 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Ces coûts ne représentent pas l'incidence globale de la pandémie de COVID-19 sur les résultats opérationnels étant donné qu'ils ne reflètent pas l'incidence des revenus perdus ou différés et les marges connexes.
10. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit de néant et de 4 millions \$ les provisions correspondantes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.

Marge RAI⁽¹⁾

La marge RAI ajustée⁽²⁾ pour le trimestre a augmenté de 5,7 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport plus élevé des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires essentiellement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions de grande taille et à l'amélioration des marges, y compris les avantages découlant des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage liée à la production de l'avion *Global 7500*. Le tout a été contrebalancé en partie par une augmentation de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques découlant essentiellement de l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Global 7500*; et
- de l'apport plus élevé des services liés aux avions d'affaires en raison principalement de l'augmentation des heures de vol de la flotte d'avions découlant de l'allègement des restrictions de voyage et des progrès de la vaccination, ce qui concorde avec la hausse des revenus.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 30,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽²⁾ pour le semestre a augmenté de 3,4 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport plus élevé des activités de fabrication et autres d'avions d'affaires essentiellement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons et à la proportion plus importante d'avions de grande taille ainsi qu'à l'amélioration des marges, y compris les avantages découlant des progrès réalisés au chapitre de la courbe d'apprentissage liée à la production de l'avion *Global 7500*. Le tout a été contrebalancé en partie par une augmentation de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques découlant essentiellement de l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Global 7500*;
- de l'apport plus élevé des services liés aux avions d'affaires en raison principalement de l'augmentation des heures de vol des avions de la flotte découlant de l'allègement des restrictions de voyage et des progrès de la vaccination, ce qui concorde avec la hausse des revenus; et
- d'une diminution des charges de vente et d'administration attribuable principalement aux améliorations apportées à la structure de coûts.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 16,6 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

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

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

Charges nettes (revenus nets) de financement⁽¹⁾

Les charges nettes (revenus nets) de financement ont totalisé respectivement (103) millions \$ et 163 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, comparativement à celles de 204 millions \$ et 594 millions \$ pour les périodes correspondants de l'exercice précédent.

La diminution de 307 millions \$ des charges nettes de financement pour le trimestre est surtout attribuable à :

- des gains nets plus élevés sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (383 millions \$), essentiellement attribuable à une variation hors caisse de la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme en 2021; et
- une diminution des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (29 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- des pertes liées au remboursement partiel des billets de premier rang à 8,75 % échéant en décembre 2021, des billets de premier rang à 5,75 % échéant en mars 2022, des billets de premier rang à 6,00 % échéant en octobre 2022 et des billets de premier rang à 6,125 % échéant en janvier 2023, lesquels ont tous été présentés comme éléments spéciaux en 2021 (107 millions \$).

La diminution de 431 millions \$ des charges nettes de financement pour le semestre est surtout attribuable à :

- des gains nets plus élevés sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (564 millions \$), essentiellement attribuable à une variation hors caisse de la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme.

En partie contrebalancés par :

- des pertes liées au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang, au remboursement partiel des billets de premier rang à 8,75 % échéant en décembre 2021, des billets de premier rang à 5,75 % échéant en mars 2022, des billets de premier rang à 6,00 % échéant en octobre 2022 et des billets de premier rang à 6,125 % échéant en janvier 2023, lesquels ont tous été présentés comme éléments spéciaux en 2021 (183 millions \$).

Impôts sur le résultat⁽¹⁾

Les taux d'imposition effectifs, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, ont été de respectivement néant et (3,7) % comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Le taux d'imposition effectif pour le trimestre est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes contrebalancée par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires. Le taux d'imposition effectif pour le semestre est attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, le tout contrebalancé en partie par des différences permanentes.

Les taux d'imposition effectifs, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, ont été de respectivement 24,6 % et (52,3) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,5 % au Canada. Pour le trimestre et le semestre, les taux d'imposition effectifs sont attribuables à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires ainsi qu'à la dépréciation des actifs d'impôt différé liée à la clôture de la transaction visant les activités liées aux avions CRJ (48 millions \$), le tout en partie contrebalancé par des différences permanentes.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Outillage des programmes ⁽¹⁾	23 \$	34 \$	35 \$	74 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	3	2	8	6
	26 \$	36 \$	43 \$	80 \$
En pourcentage des revenus	1,7 %	2,9 %	1,5 %	2,9 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 89 millions \$ et 158 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (respectivement 48 millions \$ et 94 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Avions d'affaires				
Légers	3	2	4	5
Intermédiaires	9	9	18	23
Grands	17	9	33	18
	29	20	55	46
Avions commerciaux				
Biréacteurs régionaux ⁽¹⁾	—	—	—	5
	29	20	55	51

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2021	31 décembre 2020
Avions d'affaires ⁽¹⁾	10,7 \$	10,7 \$

⁽¹⁾ Comprend le carnet de commandes pour la fabrication et les services.

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 9,2 milliards \$ au cours du semestre⁽¹⁾, compte tenu de l'incidence négative des taux de change de 56 millions \$. La diminution de 9,1 milliards \$, excluant l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 10,4 milliards \$ des actifs détenus en vue de la vente, en raison de la vente des activités de Transport le 29 janvier 2021;
- une diminution de 140 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques principalement attribuable à l'amortissement; et
- une diminution nette de 117 millions \$ des stocks principalement attribuable à l'augmentation des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

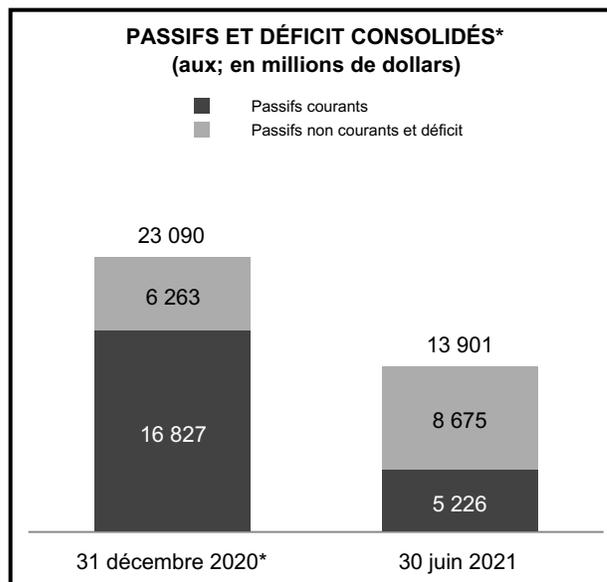
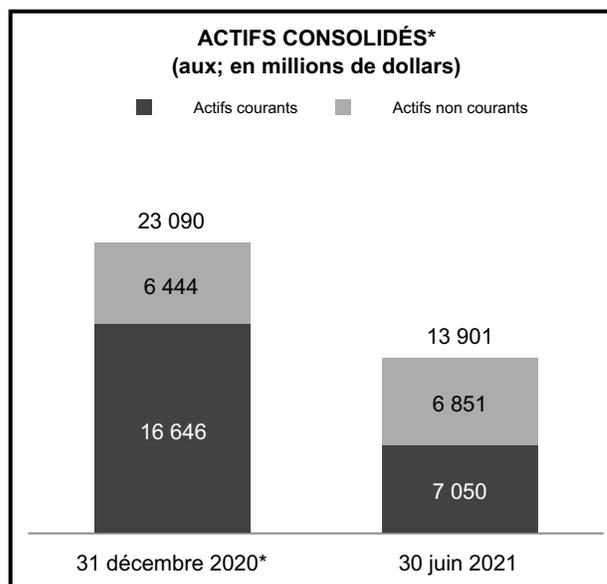
- une augmentation de 912 millions \$ des autres actifs financiers en raison principalement d'une augmentation de 416 millions \$ de l'encaisse affectée relativement à une garantie en nantissement de diverses garanties bancaires et d'une augmentation de 388 millions \$ des dérivés incorporés liés à des options de rachat sur titres de dette à long terme; et
- une augmentation de 524 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport⁽³⁾. Se reporter à l'état des flux de trésorerie consolidé pour la période close le 30 juin 2021 et à la rubrique Sources de financement disponibles à court terme du présent rapport de gestion.

Le total des passifs et du déficit a diminué de 9,2 milliards \$ au cours du semestre⁽¹⁾, compte tenu notamment de l'incidence des taux de change de 56 millions \$. La diminution de 9,1 milliards \$ du total des passifs, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par⁽²⁾ :

- une diminution de 10,1 milliards \$ des passifs directement rattachés à des actifs détenus en vue de la vente, en raison de la vente des activités de Transport le 29 janvier 2021;
- une diminution de 2,1 milliards \$ des obligations au titre de la dette à long terme⁽³⁾ en raison des remboursements partiels de différents billets de premier rang échéant en 2021, 2022 et 2023 et du solde de l'emprunt à terme garanti de premier rang conclu avec HPS Investments Partners, LLC., le tout en partie contrebalancé par l'émission de billets de premier rang échéant en 2026 et 2034; et
- une diminution de 458 millions \$ des avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 3,8 milliards \$ des capitaux propres surtout en raison d'un gain sur la vente des activités de Transport, de la réévaluation des régimes à prestations définies et de la variation de l'ECC, le tout en partie contrebalancé par une diminution de la participation ne donnant pas le contrôle liée à la cession des activités de Transport.



* 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 \$ relativement aux activités de Transport présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente et de passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

⁽²⁾ Aux fins de la situation financière consolidée, les explications comprises dans la présente rubrique ne tiennent pas compte de l'incidence des mécanismes de prêts adossés que la Société a conclus avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables et avec MHI relativement à certains actifs et passifs. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation, à la Note 11 – Autres actifs financiers et à la Note 14 – Autres passifs financiers de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

⁽³⁾ En juillet 2021, la Société a racheté, pour une contrepartie totalisant 634 millions \$, la totalité du montant nominal résiduel non remboursé de ses billets d'un montant de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021 et de ses billets d'un montant en capital de 500 millions \$ échéant en mars 2022 ainsi que des billets venant à échéance en octobre 2022 d'un montant en capital global de 475 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1200 millions \$.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾⁽²⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Résultat net	139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Éléments sans effet de trésorerie ⁽²⁾				
Amortissement	111	75	205	152
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	8	3	19
Impôts sur le résultat différés	(3)	106	(1)	71
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	—	—	1	—
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	(1)	(496)	(15)	(615)
Quote-part des charges (résultats) de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	1	—	—	(2)
Perte sur remboursement de dette à long terme	107	—	183	—
Charge (revenu) à base d'actions	4	(8)	9	(4)
Autres	1	(7)	3	(4)
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	(204)	(520)	(493)	(864)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies	155	(692)	(217)	(1 378)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	(64)	(58)	(97)	(134)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) – activités poursuivies⁽¹⁾	91 \$	(750) \$	(314) \$	(1 512) \$

⁽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⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies

L'augmentation de 847 millions \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un résultat net plus important avant les éléments sans effet de trésorerie susmentionnés (531 millions \$); et
- un écart positif par rapport à la période correspondante de la variation nette des soldes hors caisse (316 millions \$) (voir les explications ci-après).

L'augmentation de 1,2 milliard \$ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le semestre est surtout attribuable à :

- un résultat net plus important avant les éléments sans effet de trésorerie susmentionnés (790 millions \$); et
- un écart positif par rapport à la période correspondante de la variation nette des soldes hors caisse (371 millions \$) (voir les explications ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse – activités poursuivies

Pour le trimestre clos le 30 juin 2021, la variation nette de 204 millions \$ est surtout attribuable à :

- une augmentation des autres actifs financiers découlant essentiellement de la variation hors caisse de la juste valeur des dérivés incorporés liés à des options de rachat sur titres de la dette à long terme⁽¹⁾; et
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Charges nettes (revenus nets) de financement de la section Analyse des résultats consolidés du présent rapport de gestion pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat découlant essentiellement d'avances sur des programmes aéronautiques attribuables à une hausse des nouvelles commandes; et
- une diminution des stocks attribuable principalement à l'augmentation des livraisons d'avions.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2020, la variation nette de 520 millions \$ est surtout attribuable à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs; et
- une diminution des passifs sur contrat découlant essentiellement d'une baisse des nouvelles commandes.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des stocks attribuable principalement au ralentissement de l'activité de production en raison de la suspension temporaire des activités par suite de la pandémie de COVID-19.

Pour le semestre clos le 30 juin 2021, la variation nette de 493 millions \$ est surtout attribuable à :

- une augmentation des autres actifs financiers découlant essentiellement d'une variation hors caisse de la juste valeur des dérivés incorporés liés à des options de rachat sur titres de dette à long terme⁽¹⁾.

Pour le semestre clos le 30 juin 2020, la variation nette de 864 millions \$ est surtout attribuable à :

- une augmentation des stocks du fait principalement de la diminution des livraisons d'avions imputable à la pandémie de COVID-19;
- une diminution des passifs sur contrat découlant essentiellement d'une baisse des nouvelles commandes; et
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Charges nettes (revenus nets) de financement de la section Analyse des résultats consolidés du présent rapport de gestion pour plus de détails.

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	(64) \$	(61) \$	(101) \$	(137) \$
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	—	3	4	3
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles⁽¹⁾	(64) \$	(58) \$	(97) \$	(134) \$

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

La diminution de 37 millions \$ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le semestre clos le 30 juin 2021 est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Solde au début de la période	3 153 \$	2 069 \$	2 450 \$ ⁽²⁾	2 629 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) des activités poursuivies ⁽¹⁾	91	(750)	(314)	(1 512)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) des activités abandonnées ⁽¹⁾	—	(286)	(621)	(1 166)
Produit net de la cession d'une participation dans des entreprises associées et d'activités ⁽²⁾	(41)	580	2 868	1 111
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de Transport du périmètre de consolidation	—	—	(279)	—
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	—	—	—	(100)
Additions à l'encaisse affectée ⁽³⁾	—	—	(477)	—
Produit de la vente des actions d'Alstom	611	—	611	—
Produit net de l'émission de dette à long terme	1 443	—	1 443	—
Remboursements de dette à long terme	(2 903)	—	(3 698)	—
Variation nette des emprunts à court terme liés à Transport	—	138	365	551
Païement d'obligations locatives	(7)	(26)	(15)	(52)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(5)	(5)	(10)	(10)
Émission de participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	386
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	(1)	—	(1)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	(8)	—	(8)	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(9)	12	(13)	(111)
Autres	(37)	(7)	(14)	(1)
Solde à la fin de la période	2 288 \$	1 724 \$	2 288 \$	1 724 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente	—	50	—	50
Solde à la fin de la période	2 288 \$	1 674 \$	2 288 \$	1 674 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à l'exclusion de Transport	2 288 \$	1 779 \$
Emprunt à terme garanti de premier rang disponible	—	135 ⁽⁴⁾
	2 288 \$	1 914 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie de Transport	—	671
Facilités de crédit renouvelable disponibles de Transport	—	618 ⁽⁵⁾
	— \$	1 289 \$
Sources de financement disponibles à court terme	2 288 \$	3 203 \$

En plus des sources de financement disponibles à court terme présentées ci-dessus au 30 juin 2021, la Société disposait des garanties en trésorerie d'environ 0,4 milliard \$ en nantissement de diverses garanties bancaires. Après la publication des résultats du premier semestre et la mise en œuvre des mesures d'affectation du produit au remboursement de la dette, les liquidités pro forma⁽⁶⁾ de la Société demeurent solides à environ 2,1 milliards \$.

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

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

⁽³⁾ Comprend les garanties en trésorerie en nantissement de diverses garanties bancaires.

⁽⁴⁾ Sur la base de la garantie disponible au 31 décembre 2020.

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

⁽⁶⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les éléments de trésorerie de 2,3 milliards \$ au 30 juin 2021, plus l'encaisse affectée à court terme de 0,4 milliard \$ comme nantissement des garanties bancaires, moins le montant de 0,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets de premier rang en circulation en juillet 2021.

Besoins futurs de liquidités

À la suite des mesures importantes de remboursement de la dette mises en œuvre ou annoncées au cours du premier semestre de 2021, au 30 juin 2021, le montant nominal de la dette à long terme, venant à échéance au cours des 12 prochains mois était de 629 millions \$ et a été remboursé en totalité en juillet 2021.

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

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

Le 18 mai 2021, la Société a conclu l'émission de billets de premier rang portant intérêt à 7,45 % et échéant en 2034 d'un capital global de 260 millions \$ et la vente de ceux-ci à un investisseur accrédité institutionnel à un prix d'achat correspondant à leur valeur nominale. Après ce placement privé, le capital global non remboursé des billets de 2034 s'élève à 510 millions \$.

Le 8 juin 2021, la Société a achevé la clôture de son placement de billets de premier rang échéant en 2026 d'un capital global de 1,2 milliard \$. Les nouveaux billets de premier rang comportent un coupon de 7,125 % par année et ont été vendus à leur valeur nominale. Le produit net a été affecté au financement du remboursement des billets comme expliqué ci-après.

Au cours du deuxième trimestre de 2021, dans le cadre d'offres publiques de rachat au comptant, la Société a racheté et remboursé des billets de premier rang venant à échéance en décembre 2021 d'un montant en capital global de 956 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1018 millions \$, des billets de premier rang venant à échéance en mars 2022 d'un montant en capital global de 407 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 500 millions \$ et des billets de premier rang venant à échéance en janvier 2023 d'un montant en capital global de 716 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1250 millions \$, et des billets de premier rang venant à échéance en octobre 2022 d'un montant en capital global de 210 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1200 millions \$, pour une contrepartie totalisant 2398 millions \$, ce qui a entraîné la comptabilisation d'une perte de 107 millions \$ dans les charges de financement et les revenus de financement, voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de

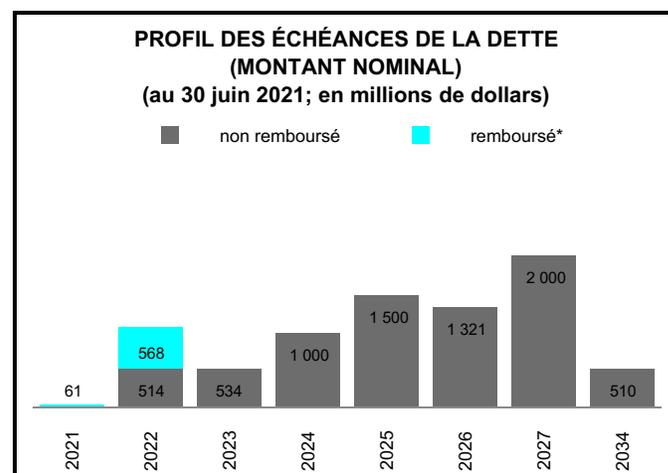
financement et la Note 5 – Éléments spéciaux de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

En juillet 2021, la Société a racheté, pour une contrepartie totalisant 634 millions \$, la totalité du montant nominal résiduel non remboursé de ses billets de premier rang d'un montant de 1018 millions \$, échéant en décembre 2021 et de ses billets de premier rang d'un montant en capital de 500 millions \$ échéant en mars 2022 ainsi que des billets de premier rang venant à échéance en octobre 2022 d'un montant en capital global de 475 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1200 millions \$.

En résumé, au 4 août 2021, la dette à long terme avait été réduite d'un montant net d'environ 2700 millions \$ depuis le 31 décembre 2020.

Nous sommes d'avis que nos sources de financement à court terme disponibles nous procureront des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme. À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement nous permettront de développer et de mettre à niveau des produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le conseil d'administration déclare pareils dividendes.⁽¹⁾

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



* Représentent les montants des billets rachetés par la Société en juillet 2021. Se reporter à la Note 16 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

STRUCTURE DU CAPITAL

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

La Société a réalisé des progrès importants au chapitre de la réduction de sa dette et de ses priorités de désendettement tout au long du premier semestre de 2021. Les liquidités pro forma⁽²⁾ à la fin du trimestre étaient d'environ 2,1 milliards \$ et la dette nette pro forma⁽²⁾ d'environ 5,3 milliards \$, y compris une tranche de 1,0 milliard \$ venant à échéance au cours des trois prochaines années.

Au 4 août 2021, la dette à long terme avait été réduite d'un montant net d'environ 2700 millions \$ depuis le 31 décembre 2020.

Bombardier continue d'évaluer les différentes options afin de rembourser en temps opportun la dette assortie d'autres échéances.

À long terme, la stratégie d'affectation des capitaux de la Société consistera essentiellement à affecter, de manière rigoureuse, les flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ provenant des activités à des investissements dans les produits et services de la Société et à la réduction de la dette.

À mesure que la Société redéfinit ses activités et récolte les fruits de ses différentes initiatives, elle vise à réduire son ratio de la dette nette sur le multiple RAIIA à environ trois fois d'ici 2025.⁽¹⁾

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

⁽²⁾ Mesures non conformes aux PCGR. Les liquidités pro forma sont définies comme la trésorerie et les éléments de trésorerie de 2,3 milliards \$ au 30 juin 2021, plus l'encaisse affectée à court terme de 0,4 milliard \$ comme nantissement des garanties bancaires, moins le montant de 0,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets de premier rang en circulation en juillet 2021. La dette nette pro forma est définie comme une dette à long terme de 8,0 milliards \$, au 30 juin 2021, moins le montant de 0,6 milliard \$ versé pour racheter certains billets de premier rang en circulation en juillet 2021, moins les liquidités pro forma d'environ 2,1 milliards \$.

⁽³⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Outre la transaction de désendettement mentionnée précédemment, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 1,0 milliard \$ au 30 juin 2021 (2,7 milliards \$, y compris 1,1 milliard \$ provenant de Transport⁽¹⁾ au 31 décembre 2020). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses à long terme clés comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des derniers exercices, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 1702 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2020	2 667 \$ ⁽¹⁾⁽²⁾
Cessions des activités liées à Transport ⁽³⁾	(1 136)
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(518)
Coûts des services	54
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	20
Fluctuations des taux de change	31
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(34)
Cotisations de la Société	(67)
Gains nets sur compression et règlement	(10)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(47)
Autres	5
Solde au 30 juin 2021	965 \$ ⁽²⁾

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

⁽²⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 175 millions \$ au 30 juin 2021 (124 millions \$, y compris 49 millions \$ provenant de Transport au 31 décembre 2020).

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

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAII ajusté	RAII excluant les éléments spéciaux. Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre les résultats financiers consolidés de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration, l'incidence des 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 de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

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

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

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

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

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

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

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

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAII⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
RAII	36 \$	403 \$	55 \$	508 \$
Amortissement	111	75	205	152
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	—	8	3	19
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	(4)	(455)	3	(562)
RAIIA ajusté	143 \$	31 \$	266 \$	117 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2021		2020	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	139 \$		150 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(4)	— \$	(447)	(0,19) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(388)	(0,16)	(5)	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	9	—	12	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107	0,05	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	—	42	0,02
Résultat net ajusté	(137)		(248)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(144) \$		(255) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 421 308		2 402 633	
RPA ajusté (en dollars)	(0,06) \$		(0,11) \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2021	2020
RPA dilué	0,05 \$	0,06 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,11)	(0,17)
RPA ajusté	(0,06) \$	(0,11) \$

⁽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⁾

	Semestres clos les 30 juin			
	2021		2020	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(112) \$		(131) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	6	— \$	(543)	(0,22) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(407)	(0,17)	177	0,07
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	20	0,01	25	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	183	0,08	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	—	42	0,02
Résultat net ajusté	(310)		(430)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)		(13)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(324) \$		(443) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 421 246		2 400 939	
RPA ajusté (en dollars)	(0,13) \$		(0,18) \$	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020
RPA dilué	(0,05) \$	(0,06) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(0,08)	(0,12)
RPA ajusté	(0,13) \$	(0,18) \$

⁽¹⁾ Comprend les activités poursuivies uniquement.

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

VENTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT À ALSTOM SA

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

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

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

En outre, la Société a vendu les actions d'Alstom qu'elle avait reçues à titre de produit partiel de la vente des activités de Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021. La vente s'est conclue le 7 mai 2021 pour un produit d'environ 0,6 milliard \$.

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

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Initiatives de financement du fonds de roulement

La Société avait participé à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais au 30 juin 2021 étaient de néant, car la Société a mis fin à ces initiatives.

Autres arrangements

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

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Engagements et éventualités

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

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2021 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

AUTRES

Le 11 juin 2021, la Société a annoncé qu'elle avait obtenu l'approbation de la Bourse de Toronto de racheter, dans le cours normal de ses activités, du 15 juin 2021 au 14 juin 2022, jusqu'à 62 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités). Toutes les actions classe B (droits de vote limités) sont en train d'être rachetées pour satisfaire aux obligations futures relatives aux régimes d'UAR et d'UAI à l'intention des employés de la Société et sont confiées à un fiduciaire pour le compte des participants des régimes.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 juin 2021	31 décembre 2020	Augmentation (diminution)
Euro	1,1897	1,2271	(3) %
Dollar canadien	0,8064	0,7849	3 %
Livre sterling	1,3836	1,3649	1 %

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

	30 juin 2021	30 juin 2020	Augmentation
Euro	1,2048	1,1001	10 %
Dollar canadien	0,8140	0,7213	13 %
Livre sterling	1,3973	1,2418	13 %

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

	30 juin 2021	30 juin 2020	Augmentation
Euro	1,2053	1,1013	9 %
Dollar canadien	0,8017	0,7332	9 %
Livre sterling	1,3878	1,2610	10 %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2021		2020			2019		
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Premier <i>retraité⁽¹⁾</i>	Quatrième <i>retraité⁽¹⁾</i>	Troisième <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus provenant des activités poursuivies	1 524 \$	1 341 \$	2 337 \$	1 405 \$	1 223 \$	1 522 \$	2 412 \$	1 547 \$
Revenus provenant des activités abandonnées	— \$	— \$	2 076 \$	2 120 \$	1 479 \$	2 169 \$	1 793 \$	2 175 \$
Total	1 524 \$	1 341 \$	4 413 \$	3 525 \$	2 702 \$	3 691 \$	4 205 \$	3 722 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.								
Activités poursuivies	139 \$	(251) \$	(15) \$	(24) \$	150 \$	(281) \$	(1 528) \$	(168) \$
Activités abandonnées	— \$	5 292 \$	(408) \$	135 \$	(448) \$	23 \$	(242) \$	29 \$
Total	139 \$	5 041 \$	(423) \$	111 \$	(298) \$	(258) \$	(1 770) \$	(139) \$
RPA (en dollars)								
Activités poursuivies De base et dilué	0,05 \$	(0,10) \$	(0,01) \$	(0,01) \$	0,06 \$	(0,12) \$	(0,64) \$	(0,07) \$
Activités abandonnées De base	— \$	2,18 \$	(0,17) \$	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,10) \$	0,01 \$
Dilué	0,01 \$	2,13 \$	(0,17) \$	0,06 \$	(0,19) \$	0,01 \$	(0,10) \$	0,01 \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.⁽²⁾								
Activités poursuivies	(144) \$	(180) \$	(474) \$	(216) \$	(255) \$	(188) \$	4 \$	(155) \$
Activités abandonnées	— \$	5 292 \$	(403) \$	(86) \$	(458) \$	(45) \$	(234) \$	52 \$
Total	(144) \$	5 112 \$	(877) \$	(302) \$	(713) \$	(233) \$	(230) \$	(103) \$
RPA ajusté (en dollars)⁽²⁾								
Activités poursuivies	(0,06) \$	(0,07) \$	(0,20) \$	(0,09) \$	(0,10) \$	(0,08) \$	0,00 \$	(0,06) \$
Activités abandonnées	0,01 \$	2,13 \$	(0,17) \$	(0,04) \$	(0,20) \$	(0,02) \$	(0,10) \$	0,02 \$
Total	(0,05) \$	2,06 \$	(0,37) \$	(0,13) \$	(0,30) \$	(0,10) \$	(0,10) \$	(0,04) \$

⁽¹⁾ Transport a été classé à titre d'activités abandonnées au 30 septembre 2020. Par conséquent, les résultats opérationnels des périodes correspondantes ont été retraités. Se reporter à la Note 17 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 3 août 2021

	Autorisées	Émises et en circulation
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	2 086 362 173 ⁽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 41 750 016 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, UAD et UAI au 30 juin 2021

Bons de souscription émis et en cours	155 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	134 378 518
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	98 184 610
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	21 348 249

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

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2021	28 octobre 2021
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021	10 février 2022
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2022	5 mai 2022
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2022	4 août 2022

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

400, boulevard de la Côte-Vertu Ouest

Dorval (Québec) Canada H4S 1Y9

Téléphone : +1 514 855 5001, poste 13228

Courriel : investisseurs@bombardier.com

La publication du présent rapport de gestion pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 a été autorisée par le conseil d'administration le 4 août 2021.

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

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

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

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2021

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	32
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	40
1. MODE DE PRÉSENTATION	40
2. REVENUS	41
3. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	41
4. AUTRES CHARGES (REVENUS)	41
5. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	42
6. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	44
7. RÉSULTAT PAR ACTION	45
8. INSTRUMENTS FINANCIERS	46
9. SOLDES DES CONTRATS	47
10. STOCKS	47
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	48
12. AUTRES ACTIFS	48
13. PROVISIONS	49
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	51
15. AUTRES PASSIFS	51
16. DETTE À LONG TERME	52
17. CESSION D'ACTIVITÉS	53
18. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	55
19. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	56
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	57
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	61

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	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	R.-U.	Royaume-Uni
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	SCAC	Société en commandite Airbus Canada
ECC	Écart de conversion cumulé	UAD	Unités d'actions différées
É.-U.	États-Unis	UAI	Unités d'actions incessibles
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IASB	International Accounting Standards Board		
R et D	Recherche et développement		
RAI	Résultat avant impôts sur le résultat		

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Revenus	2	1 524 \$	1 223 \$	2 865 \$	2 745 \$
Coût des ventes	10	1 309	1 129	2 466	2 486
Marge brute		215	94	399	259
Charges de vente et d'administration		87	93	168	206
R et D	3	92	50	166	100
Autres charges (revenus)	4	4	(5)	4	(12)
Éléments spéciaux	5	(4)	(447)	6	(543)
RAII		36	403	55	508
Charges de financement	6	286	215	576	610
Revenus de financement	6	(389)	(11)	(413)	(16)
RAI		139	199	(108)	(86)
Impôts sur le résultat		—	49	4	45
Résultat net des activités poursuivies		139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Résultat net des activités abandonnées	17	—	(373)	5 321	(292)
Résultat net		139 \$	(223) \$	5 209 \$	(423) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		139 \$	(298) \$	5 180 \$	(556) \$
Participations ne donnant pas le contrôle ⁽²⁾		—	75	29	133
		139 \$	(223) \$	5 209 \$	(423) \$
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.					
Activités poursuivies		139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Activités abandonnées	17	—	(448)	5 292	(425)
		139 \$	(298) \$	5 180 \$	(556) \$
RPA (en dollars)					
Activités poursuivies de base et dilué		0,05 \$	0,06 \$	(0,05) \$	(0,06) \$
Activités abandonnées de base	17	— \$	(0,19) \$	2,18 \$	(0,18) \$
Activités abandonnées dilué	17	0,01 \$	(0,19) \$	2,14 \$	(0,18) \$
Total de base		0,05 \$	(0,13) \$	2,13 \$	(0,24) \$
Total dilué		0,06 \$	(0,13) \$	2,09 \$	(0,24) \$

⁽¹⁾ Retraité pour la vente de Transport, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.⁽²⁾ Le résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est lié aux activités abandonnées, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Résultat net	139 \$	(223) \$	5 209 \$	(423) \$
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	—	2
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	12	18	20	(89)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(4)	24	(20)	39
Impôts sur le résultat	(2)	(2)	—	30
	6	43	—	(18)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	2	8	(9)	9
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	—	(14)	19	(116)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net non réalisé	2	11	3	1
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	11	(1 027)	570	(433)
Impôts sur le résultat	—	64	—	41
	11	(963)	570	(392)
Total des AERG	21	(915)	583	(516)
Total du résultat global	160 \$	(1 138) \$	5 792 \$	(939) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	160 \$	(1 264) \$	5 802 \$	(1 090) \$
Participations ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	126	(10)	151
	160 \$	(1 138) \$	5 792 \$	(939) \$
Total du résultat global attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.				
Activités poursuivies	160 \$	(566) \$	471 \$	(504) \$
Activités abandonnées ⁽¹⁾	—	(698)	5 331	(586)
	160 \$	(1 264) \$	5 802 \$	(1 090) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

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

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

	Notes	30 juin 2021	31 décembre 2020
Actifs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 288 \$	1 779 \$
Créances clients et autres débiteurs		292	294
Actifs sur contrat	9	50	61
Stocks	10	3 531	3 650
Autres actifs financiers	11	671	227
Autres actifs	12	218	218
Actifs détenus en vue de la vente	17	—	10 417
Actifs courants		7 050	16 646
Immobilisations corporelles		685	668
Outillage des programmes aéronautiques		4 256	4 396
Impôts sur le résultat différés		110	111
Autres actifs financiers	11	1 379	912
Autres actifs	12	421	357
Actifs non courants		6 851	6 444
		13 901 \$	23 090 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs		1 501 \$	1 611 \$
Provisions	13	149	146
Passifs sur contrat	9	2 308	2 356
Tranche courante de la dette à long terme	16	634	1 882
Autres passifs financiers	14	239	239
Autres passifs	15	395	447
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	17	—	10 146
Passifs courants		5 226	16 827
Provisions	13	257	289
Passifs sur contrat	9	1 208	1 219
Dette à long terme	16	7 366	8 193
Avantages de retraite		1 140	1 606
Autres passifs financiers	14	1 251	1 225
Autres passifs	15	364	388
Passifs non courants		11 586	12 920
		16 812	29 747
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(2 911)	(9 325)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		—	2 668
		(2 911)	(6 657)
		13 901 \$	23 090 \$
Engagements et éventualités	21		

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

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

	Capital social		Résultats non distribués (déficit)				Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 31 mars 2021	347 \$	2 678 \$	73 \$	(3 964) \$	(2 629) \$	418 \$	10 \$	21 \$	(15) \$	(3 061) \$	— \$	(3 061) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	139	—	—	—	—	—	139	—	139
AERG	—	—	—	—	11	—	4	6	—	21	—	21
	—	—	—	139	11	—	4	6	—	160	—	160
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Actions achetées – Régime d'UAR ⁽¹⁾	—	(8)	—	—	—	—	—	—	—	(8)	—	(8)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	9	—	—	—	(9)	—	—	—	—	—	—
Expiration de bons de souscription ⁽²⁾	—	—	(30)	—	—	30	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	5
Au 30 juin 2021	347 \$	2 679 \$	43 \$	(3 832) \$	(2 618) \$	444 \$	14 \$	27 \$	(15) \$	(2 911) \$	— \$	(2 911) \$
Au 31 mars 2020	347 \$	2 643 \$	73 \$	(8 376) \$	(2 204) \$	427 \$	— \$	(112) \$	(330) \$	(7 532) \$	2 167 \$	(5 365) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(298)	—	—	—	—	—	(298)	75	(223)
AERG	—	—	—	—	(963)	—	19	43	(65)	(966)	51	(915)
	—	—	—	(298)	(963)	—	19	43	(65)	(1 264)	126	(1 138)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Revenu à base d'actions	—	—	—	—	—	(15)	—	—	—	(15)	—	(15)
Au 30 juin 2020	347 \$	2 643 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	412 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$

⁽¹⁾ En juin 2021, la Société a acheté 8,4 millions d'actions classe B (droits de vote limités) en vue du règlement d'obligations futures aux termes des régimes d'UAR et d'UAI à l'intention des employés de la Société, voir la Note 18 – Régimes à base d'actions.

⁽²⁾ Le 30 juin 2021, 50 millions de bons de souscription détenus par Investissement Québec sont arrivés à échéance.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2020	347 \$	2 676 \$	73 \$	(8 998) \$	(3 188) \$	413 \$	20 \$	(31) \$	(637) \$	(9 325) \$	2 668 \$	(6 657) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	5 180	—	—	—	—	—	5 180	29	5 209
AERG	—	—	—	—	570	—	(6)	—	58	622	(39)	583
	—	—	—	5 180	570	—	(6)	—	58	5 802	(10)	5 792
Cession d'activités ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	58	564	622	(2 658)	(2 036)
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Actions achetées – Régime d'UAR ⁽²⁾	—	(8)	—	—	—	—	—	—	—	(8)	—	(8)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	11	—	—	—	(11)	—	—	—	—	—	—
Expiration de bons de souscription ⁽³⁾	—	—	(30)	—	—	30	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12	—	12
Au 30 juin 2021	347 \$	2 679 \$	43 \$	(3 832) \$	(2 618) \$	444 \$	14 \$	27 \$	(15) \$	(2 911) \$	— \$	(2 911) \$
Au 1^{er} janvier 2020	347 \$	2 634 \$	343 \$	(8 112) \$	(2 775) \$	199 \$	9 \$	(51) \$	(261) \$	(7 667) \$	1 756 \$	(5 911) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(556)	—	—	—	—	—	(556)	133	(423)
AERG	—	—	—	—	(392)	—	10	(18)	(134)	(534)	18	(516)
	—	—	—	(556)	(392)	—	10	(18)	(134)	(1 090)	151	(939)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	386
Dividendes	—	—	—	(13)	—	—	—	—	—	(13)	—	(13)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Actions distribuées – Régime d'UAR	—	9	—	—	—	(9)	—	—	—	—	—	—
Annulation de bons de souscription ⁽⁵⁾	—	—	(270)	—	—	230	—	—	—	(40)	—	(40)
Revenu à base d'actions	—	—	—	—	—	(8)	—	—	—	(8)	—	(8)
Au 30 juin 2020	347 \$	2 643 \$	73 \$	(8 681) \$	(3 167) \$	412 \$	19 \$	(69) \$	(395) \$	(8 818) \$	2 292 \$	(6 526) \$

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

⁽²⁾ En juin 2021, la Société a acheté 8,4 millions d'actions classe B (droits de vote limités) en vue du règlement d'obligations futures aux termes des régimes d'UAR et d'UAI à l'intention des employés de la Société, voir la Note 18 – Régimes à base d'actions.

⁽³⁾ Le 30 juin 2021, 50 millions de bons de souscription détenus par Investissement Québec sont arrivés à échéance.

⁽⁴⁾ La Caisse a investi un montant en capital de 350 millions € (386 millions \$) dans BT Holdco.

⁽⁵⁾ Après la vente de ses participations résiduelles dans SCAC, la Société a annulé les bons de souscription détenus par Airbus.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non audités)
(en millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin 2021	2020	Semestres clos les 30 juin 2021	2020
Activités opérationnelles					
Résultat net des activités poursuivies		139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Résultat net des activités abandonnées		—	(373)	5 321	(292)
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement ⁽¹⁾		111	108	205	219
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5	—	8	3	19
Impôts sur le résultat différés		(3)	(7)	(1)	28
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4,17	—	1	1	1
Gains sur cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	4,5,17	(1)	(496)	(5 336)	(615)
Quote-part du résultat de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	4,17	1	(51)	—	(63)
Charges (revenus) à base d'actions	18	5	(15)	12	(8)
Perte sur remboursement de dette à long terme	5,6	107	—	183	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		—	23	—	25
Variation nette des soldes hors caisse	19	(204)	(305)	(1 114)	(1 683)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – total		155	(957)	(838)	(2 500)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités abandonnées		—	(265)	(621)	(1 122)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – activités poursuivies		155	(692)	(217)	(1 378)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(64)	(82)	(101)	(181)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	3	4	3
Produit net de la cession d'une participation dans une entreprise associée et d'activités	17	(41)	580	2 868	1 111
Produit de la vente des actions d'Alstom	17	611	—	611	—
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de Transport du périmètre de consolidation	17	—	—	(279)	—
Placements dans des parts sans droit de vote de SCAC		—	—	—	(100)
Additions à l'encaisse affectée	11	—	—	(477)	—
Autres		(37)	(6)	(15)	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – total		469	495	2 611	833
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités abandonnées		(41)	(21)	2 589	(44)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités poursuivies		510	516	22	877
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	16	1 443	—	1 443	—
Remboursement de dette à long terme	16	(2 903)	—	(3 698)	—
Variation nette des emprunts à court terme liés à Transport	17	—	138	365	551
Paiement d'obligations locatives ⁽²⁾		(7)	(26)	(15)	(52)
Dividendes versés – actions privilégiées		(5)	(5)	(10)	(10)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle		—	—	—	386
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		—	(1)	—	(1)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	18	(8)	—	(8)	—
Autres		—	(1)	1	(1)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement – total		(1 480)	105	(1 922)	873
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités abandonnées		—	122	240	910
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement – activités poursuivies		(1 480)	(17)	(2 162)	(37)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(9)	12	(13)	(111)
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie – total		(865)	(345)	(162)	(905)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽³⁾ – total		3 153	2 069	2 450	2 629
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽³⁾		2 288 \$	1 724 \$	2 288 \$	1 724 \$
Information supplémentaire					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		237 \$	243 \$	366 \$	372 \$
Impôts sur le résultat		5 \$	26 \$	7 \$	47 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		5 \$	2 \$	10 \$	14 \$
Impôts sur le résultat		— \$	16 \$	— \$	17 \$

⁽¹⁾ Comprend 7 millions \$ et 16 millions \$ correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (24 millions \$ et 50 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020).

⁽²⁾ Les paiements de loyers, y compris la tranche d'intérêts, les contrats de location à court terme, les actifs de faible valeur et les paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 ont totalisé 12 millions \$ et 25 millions \$ (36 millions \$ et 73 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020).

⁽³⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie au 31 décembre 2020 comprenaient la trésorerie reclassée à titre d'actifs détenus en vue de la vente de 671 millions \$ relative aux activités liées à Transport (au 30 juin 2020, comprenaient 50 millions \$ relatifs aux activités liées aux aérostructures).

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2021

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société » ou « nos » ou « nous ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant d'avions d'affaires et de certaines composantes importantes de structures d'avions ainsi qu'un fournisseur de services connexes.

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 a été autorisée par le conseil d'administration le 4 août 2021.

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

2. REVENUS

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Aviation				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽²⁾	1 205 \$	769 \$	2 255 \$	1 618 \$
Services ⁽³⁾	295	229	564	502
Autres ⁽⁴⁾	24	225	46	625
	1 524 \$	1 223 \$	2 865 \$	2 745 \$

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

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

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

⁽⁴⁾ Comprend les revenus tirés des activités liées aux aérostructures avant leur vente le 30 octobre 2020 et ceux tirés des activités liées à Avions commerciaux avant la vente du programme d'avions CRJ le 1^{er} juin 2020. Comprend également les revenus tirés de la vente de composants liés aux programmes d'avions commerciaux.

3. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Coûts de R et D	15 \$	31 \$	25 \$	66 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(12)	(29)	(17)	(60)
	3	2	8	6
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	89	48	158	94
	92 \$	50 \$	166 \$	100 \$

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

4. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	2 \$	(5) \$	3 \$	(10) \$
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	1	—	—	(2)
Gain sur vente d'activités	—	—	(1)	—
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	1	—
Autres	1	—	1	—
	4 \$	(5) \$	4 \$	(12) \$

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

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

5. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107 \$	— \$	183 \$	— \$
Charges de restructuration ⁽³⁾	7	34	30	45
Gain sur la vente des activités EWIS ⁽⁴⁾	(1)	—	(14)	—
Reprise des provisions pour cessions ⁽⁵⁾	(10)	—	(10)	—
CRJ Series ⁽⁶⁾	—	(496)	—	(496)
Gain sur le retrait de SCAC et des activités d'aérostructures connexes ⁽⁷⁾	—	—	—	(119)
Coûts de transaction ⁽⁸⁾	—	15	—	27
Coûts des perturbations ⁽⁹⁾	—	—	—	4
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion Learjet 85 ⁽¹⁰⁾	—	—	—	(4)
Impôts sur le résultat	—	44	—	44
	103 \$	(403) \$	189 \$	(499) \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	(4) \$	(447) \$	6 \$	(543) \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107	—	183	—
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	—	44	—	44
	103 \$	(403) \$	189 \$	(499) \$

1. Retraité, voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.
2. Représente les pertes liées au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang et les remboursements partiels des billets de premier rang à 8,75 % échéant en décembre 2021, des billets de premier rang à 5,75 % échéant en mars 2022, des billets de premier rang à 6,00 % échéant en octobre 2022 et des billets de premier rang à 6,125 % échéant en janvier 2023. Voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.
3. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, représentent des indemnités de départ de 7 millions \$ et 35 millions \$, une dépréciation des immobilisations corporelles de néant et 3 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de néant et 8 millions \$. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentaient des indemnités de départ de 41 millions \$ et 41 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 8 millions \$ et 19 millions \$ liée à un contrat de location à la suite des mesures de restructuration annoncées précédemment et d'autres charges connexes de 4 millions \$ et 4 millions \$, le tout contrebalancé en partie par des gains de compression de 19 millions \$ et 19 millions \$.
4. La vente des activités liées aux systèmes d'interconnexion et de câblage électrique (Electrical Wiring Interconnexion System (EWIS)) de la Société au Mexique, pour une contrepartie nette totalisant 37 millions \$, a donné lieu à un gain comptable de respectivement 1 million \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021.
5. Compte tenu des activités en cours liées aux cessions antérieures, la Société a réduit certaines provisions correspondantes.

6. Représente la vente des actifs du programme d'avions CRJ Series pour un produit brut totalisant 585 millions \$, à la clôture, notamment certains ajustements de clôture. La transaction a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 496 millions \$ (448 millions \$ après l'incidence de l'impôt) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.
7. La vente de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures en appui aux avions A220 et A330 a donné lieu à un gain comptable avant impôts de néant et 119 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.
8. Représentent les coûts directs et supplémentaires de 15 millions \$ et de 27 millions \$ engagés relativement aux transactions pour la vente des activités de Transport à Alstom SA et pour la vente du programme d'avions CRJ à MHI pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.
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. En raison de la pandémie, une tranche de néant et de 4 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit de néant et de 4 millions \$ les provisions correspondantes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.

6. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Charges de financement				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	107 \$	— \$	183 \$	— \$
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽³⁾	—	—	—	157
Variations des taux d'actualisation des provisions	—	—	—	20
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	9	12	20	25
Désactualisation des avances	9	11	18	20
Frais de consentement ⁽⁴⁾	12	—	12	—
Charge d'intérêt des obligations locatives	5	6	11	12
Désactualisation d'autres passifs financiers	7	17	11	32
Désactualisation des provisions	1	—	2	3
Autres	1	5	4	11
	151	51	261	280
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	135	164	315	330
	286 \$	215 \$	576 \$	610 \$
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽³⁾	(388) \$	(5) \$	(407) \$	— \$
Autres	—	(3)	—	(8)
	(388)	(8)	(407)	(8)
Revenu tiré des placements dans des titres	—	—	(4)	—
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(2)	(2)	(6)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	—	(1)	—	(2)
	(1)	(3)	(6)	(8)
	(389) \$	(11) \$	(413) \$	(16) \$

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

⁽²⁾ Représente les pertes liées au remboursement de l'emprunt à terme garanti de premier rang, les remboursements partiels des billets de premier rang à 8,75 % échéant en décembre 2021, des billets de premier rang à 5,75 % échéant en mars 2022, des billets de premier rang à 6,00 % échéant en octobre 2022 et des billets de premier rang à 6,125 % échéant en janvier 2023. Voir la Note 5 – Éléments spéciaux et la Note 16 – Dette à long terme pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt et le gain sur la vente des actions d'Alstom conclue le 7 mai 2021.

⁽⁴⁾ Représente les paiements de consentement effectués en mai 2021 auprès de certains porteurs de billets relativement au processus de sollicitation de consentements dirigé par la Société, dans le cadre duquel elle sollicite le consentement des porteurs de billets aux termes de certains actes de fiducie en cours afin d'obtenir certaines modifications et renonciations.

7. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽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	139 \$	150 \$	(112) \$	(131) \$
Activités abandonnées	—	(448)	5 292	(425)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(14)	(13)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	132 \$	(305) \$	5 166 \$	(569) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 421 308	2 402 633	2 421 246	2 400 939
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD des UAI et des bons de souscription	42 208	—	49 580	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 463 516	2 402 633	2 470 826	2 400 939
RPA (en dollars)				
Activités poursuivies de base et dilué	0,05 \$	0,06 \$	(0,05) \$	(0,06) \$
Activités abandonnées de base	— \$	(0,19) \$	2,18 \$	(0,18) \$
Activités abandonnées dilué	0,01 \$	(0,19) \$	2,14 \$	(0,18) \$
Total de base	0,05 \$	(0,13) \$	2,13 \$	(0,24) \$
Total dilué	0,06 \$	(0,13) \$	2,09 \$	(0,24) \$

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

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAI, des UAD et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 340 530 767 et 339 003 172 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (respectivement 421 581 994 et 452 272 309 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

8. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net		Juste valeur par le biais des AERG ⁽¹⁾	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
30 juin 2021							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 288 \$	— \$	2 288 \$	2 288 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	292	—	292	292
Autres actifs financiers	1 112	—	265	616	57	2 050	2 050
	1 112 \$	— \$	265 \$	3 196 \$	57 \$	4 630 \$	4 630 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	1 501 \$	— \$	1 501 \$	1 501 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	8 000	—	8 000	8 323
Autres passifs financiers	1	721	s. o.	760	8	1 490	1 519
	1 \$	721 \$	s. o.	10 261 \$	8 \$	10 991 \$	11 343 \$
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 créditeurs	— \$	— \$	s. o.	1 611 \$	— \$	1 611 \$	1 611 \$
Dette à long terme	—	—	s. o.	10 075	—	10 075	9 812
Autres passifs financiers	40	629	s. o.	793	2	1 464	1 466
	40 \$	629 \$	s. o.	12 479 \$	2 \$	13 150 \$	12 889 \$

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

s. o. : sans objet

9. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat représentent les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats de service de respectivement 50 millions \$ et 61 millions \$ au 30 juin 2021 et au 31 décembre 2020.

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Avances sur programmes aéronautiques	3 122 \$	3 187 \$
Autres revenus différés	394	388
	3 516 \$	3 575 \$
Dont la tranche courante	2 308 \$	2 356 \$
Dont la tranche non courante	1 208	1 219
	3 516 \$	3 575 \$

10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Programmes aéronautiques	2 984 \$	3 254 \$
Produits finis ⁽¹⁾	547	396
	3 531 \$	3 650 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent des avions d'occasion au 30 juin 2021 (néant au 31 décembre 2020).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1159 millions \$ et 2185 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (respectivement 987 millions \$ et 2154 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 13 millions \$ et 34 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement 1 million \$ et 3 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (une moins-value de respectivement 19 millions \$ et 54 millions \$ et une reprise de moins-value de 2 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020).

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021, la Société a comptabilisé des subventions salariales de 45 millions \$ et 79 millions \$ dans le coût des ventes et de 4 millions \$ et 8 millions \$ dans les charges de vente et d'administration. Au 30 juin 2021, un montant de 87 millions \$ lié à des subventions salariales demeure dans les stocks.

11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Encaisse affectée ⁽¹⁾	548 \$	89 \$
Créances à recevoir de SCAC ⁽²⁾	521	439
Instruments financiers dérivés	450	103
Placements dans des titres	265	266
Placements dans des structures de financement ⁽³⁾	161	150
Solde de paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée ⁽⁴⁾	30	38
Prêts liés à des avions ⁽³⁾	30	32
Créance à recevoir de MHI ⁽⁵⁾	9	18
Autres	36	4
	2 050 \$	1 139 \$
Dont la tranche courante	671 \$	227 \$
Dont la tranche non courante	1 379	912
	2 050 \$	1 139 \$

⁽¹⁾ Comprend une garantie en espèces à l'appui de diverses garanties bancaires.

⁽²⁾ Cette créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

⁽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 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Le solde du paiement à la cession d'une participation dans une entreprise associée représente un montant dû par Stelia Aerospace.

⁽⁵⁾ Cette créance représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement aux avantages incitatifs à la location de 10 millions \$ et à certains autres passifs financiers. Voir la Note 14 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Avantages de retraite	175 \$	75 \$
Charges payées d'avance	122	101
Taxe de vente et autres taxes	118	106
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	92	124
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	72	72
Créance à recevoir de MHI ⁽¹⁾	53	80
Autres	7	17
	639 \$	575 \$
Dont la tranche courante	218 \$	218 \$
Dont la tranche non courante	421	357
	639 \$	575 \$

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

13. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin :

	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 2020 ⁽²⁾	154 \$	80 \$	5 \$	111 \$	85 \$	435 \$
Additions	10	—	22 ⁽³⁾	1	1	34
Utilisation	(12)	—	(15)	(2)	(1)	(30)
Reprises	—	(27)	—	(1)	(1)	(29)
Charge de désactualisation	—	—	—	1	—	1
Solde au 31 mars 2021	152 \$	53 \$	12 \$	110 \$	84 \$	411 \$
Additions	15	—	8 ⁽³⁾	3	—	26
Utilisation	(12)	—	(10)	(2)	—	(24)
Reprises	—	—	(2) ⁽³⁾	(1)	(5)	(8)
Charge de désactualisation	—	—	—	1	—	1
Solde au 30 juin 2021	155 \$	53 \$ ⁽⁴⁾	8 \$	111 \$	79 \$	406 \$
Dont la tranche courante	51 \$	1 \$	8 \$	12 \$	77 \$	149 \$
Dont la tranche non courante	104	52	—	99	2	257
	155 \$	53 \$	8 \$	111 \$	79 \$	406 \$

⁽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 liés à la cession de Transport.

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

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

	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 2020 ⁽²⁾	432 \$	90 \$	134 \$	1 008 \$	130 \$	1 794 \$
Additions	38	—	6 ⁽³⁾	10	18	72
Utilisation	(28)	—	(27)	(97)	(5)	(157)
Reprises	(6)	(3)	(12) ⁽³⁾	(202) ⁽⁴⁾	(1)	(224)
Charge de désactualisation	1	1	—	1	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	17	—	20
Incidence des fluctuations de taux de change	(10)	—	(3)	(12)	(1)	(26)
Solde au 31 mars 2020 ⁽²⁾	428 \$	90 \$	98 \$	725 \$	141 \$	1 482 \$
Additions	31	7	47 ⁽³⁾	161	3	249
Utilisation	(33)	—	(26)	(14)	(1)	(74)
Reprises	(14)	(1)	(10) ⁽³⁾	(1)	(1)	(27)
Charge de désactualisation	—	—	—	1	—	1
Cession du programme d'avions CRJ	(8)	(12)	—	(4)	—	(24)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	—	—	(30)	(308)	(23)	(361)
Incidence des fluctuations de taux de change	7	1	—	1	—	9
Solde au 30 juin 2020	411 \$	85 \$ ⁽⁶⁾	79 \$	561 \$	119 \$	1 255 \$
Dont la tranche courante	316 \$	6 \$	78 \$	471 \$	91 \$	962 \$
Dont la tranche non courante	95	79	1	90	28	293
	411 \$	85 \$	79 \$	561 \$	119 \$	1 255 \$

⁽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 du programme d'avions CRJ et des activités liées aux aérostructures.

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

⁽⁴⁾ Lié à la cession de la participation résiduelle de la Société dans SCAC et de ses activités liées aux aérostructures du programme de l'A220 et l'A330 ainsi qu'à la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Voir la Note 5 – Éléments spéciaux pour plus de détails

⁽⁵⁾ Lié à la vente des activités liées aux aérostructures.

⁽⁶⁾ Après la vente du programme d'avions CRJ, la Société a conservé ces provisions et a conclu un mécanisme de prêts adossés avec MHI. Voir la Note 12 – Autres actifs pour plus de détails.

14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Avances gouvernementales remboursables ⁽¹⁾	679 \$	595 \$
Obligations locatives	227	232
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	163	223
Passifs liés aux actifs de RASPRO ⁽²⁾	161	149
Coûts non récurrents des fournisseurs	63	81
Montant à payer à MHI ⁽³⁾	29	30
Incentifs à la location ⁽⁴⁾	10	11
Instruments financiers dérivés	9	42
Autres ⁽⁵⁾	149	101
	1 490 \$	1 464 \$
Dont la tranche courante	239 \$	239 \$
Dont la tranche non courante	1 251	1 225
	1 490 \$	1 464 \$

⁽¹⁾ Dont une tranche de 521 millions \$ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC (439 millions \$ au 31 décembre 2020). Voir la Note 11 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir de SCAC. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

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

⁽³⁾ Ce montant à payer à MHI représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec MHI relativement à certains prêts liés à des avions. Voir la Note 11 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

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

⁽⁵⁾ Représentent essentiellement les passifs liés aux diverses cessions.

15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Avantages du personnel	229 \$	253 \$
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	301	332
Impôts sur le résultat à payer	33	31
Autres	196	219
	759 \$	835 \$
Dont la tranche courante	395 \$	447 \$
Dont la tranche non courante	364	388
	759 \$	835 \$

16. DETTE À LONG TERME

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

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

Le 18 mai 2021, la Société a conclu l'émission de billets de premier rang portant intérêt à 7,45 % et échéant en 2034 d'un capital global de 260 millions \$ et la vente de ceux-ci à un investisseur accrédité institutionnel à un prix d'achat correspondant à leur valeur nominale. Après ce placement privé, le capital global non remboursé des billets de 2034 s'élève à 510 millions \$.

Le 8 juin 2021, la Société a achevé la clôture de son placement de billets de premier rang échéant en 2026 d'un capital global de 1,2 milliard \$. Les nouveaux billets de premier rang comportent un coupon de 7,125 % par année et ont été vendus à leur valeur nominale. Le produit net a été affecté au financement du remboursement des billets comme expliqué ci-après.

Au cours du deuxième trimestre de 2021, dans le cadre d'offres publiques de rachat au comptant, la Société a racheté et remboursé des billets de premier rang venant à échéance en décembre 2021 d'un montant en capital global de 956 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1018 millions \$, des billets de premier rang venant à échéance en mars 2022 d'un montant en capital global de 407 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 500 millions \$, des billets de premier rang venant à échéance en janvier 2023 d'un montant en capital global de 716 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1250 millions \$, et des billets de premier rang venant à échéance en octobre 2022 d'un montant en capital global de 210 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1200 millions \$, pour une contrepartie totalisant 2398 millions \$, ce qui a entraîné la comptabilisation d'une perte de 107 millions \$ dans les charges de financement et les revenus de financement, voir la Note 6 – Charges de financement et revenus de financement et la Note 5 – Éléments spéciaux pour plus de détails. De plus, la Société a remboursé, à leur échéance, les billets d'un montant en capital de 414 millions € (505 millions \$) venant à échéance en mai 2021.

En juillet 2021, la Société a racheté, pour une contrepartie totalisant 634 millions \$, la totalité du montant nominal résiduel non remboursé de ses billets de premier rang d'un montant en capital de 1018 millions \$ échéant en décembre 2021 et de ses billets de premier rang d'un montant en capital de 500 millions \$ échéant en mars 2022 ainsi que les billets de premier rang venant à échéance en octobre 2022 d'un montant en capital global de 475 millions \$ sur la tranche du capital non remboursé de 1200 millions \$.

En résumé, au 4 août 2021, la dette à long terme avait été réduite d'un montant net d'environ 2700 millions \$ depuis le 31 décembre 2020.

17. CESSION D'ACTIVITÉS

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

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

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

Par ailleurs, la Société a vendu les actions d'Alstom qu'elle avait reçues à titre de produit partiel de la vente des activités de Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021. La vente a été conclue le 7 mai 2021 pour un produit d'environ 0,6 milliard \$.

L'incidence de la transaction se détaille comme suit :

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

⁽¹⁾ Dont des tranches de 41 millions \$ et de 52 millions \$ ont été versées pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021.

Activités abandonnées au cours de la période comparative

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

	Trimestre clos le 30 juin	Semestre clos le 30 juin
	2020	2020
Revenus	1 479 \$	3 648 \$
Coût des ventes	1 796	3 792
Marge brute	(317)	(144)
Charges de vente et d'administration	101	210
R et D	15	38
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(51)	(61)
Autres charges	1	1
Éléments spéciaux	(6)	(6)
RAI	(377)	(326)
Charges de financement	19	42
Revenus de financement	(12)	(93)
RAI	(384)	(275)
Impôts sur le résultat	(11)	17
Résultat net lié aux activités abandonnées	(373) \$	(292) \$
RPA lié aux activités abandonnées (en dollars)		
De base et dilué ⁽¹⁾	(0,19) \$	(0,18) \$

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

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	2 101
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	626
Impôts sur le résultat différés	462
Autres actifs ⁽²⁾	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 ⁽³⁾	1 607
Total des passifs	10 146 \$

⁽¹⁾ Comprennent des avances et facturations progressives de 7792 millions \$.

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

⁽³⁾ 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) \$

18. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	2021			Trimestres clos les 30 juin 2020		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
	Solde au début de la période	37 979 109	965 248	62 151 771	86 789 726	984 496
Attribuées	9 235 165	—	7 838 001	—	—	2 282 609
Droit acquis	(3 024 542)	—	—	—	—	—
Exercées	—	—	—	—	—	—
Annulées	(15 081 979)	—	(1 878 163)	(2 045 652)	—	—
Solde à la fin de la période	29 107 753	965 248 ⁽¹⁾	68 111 609	84 744 074	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609

	2021			Semestres clos les 30 juin 2020		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
	Solde au début de la période	47 491 033	984 494	126 742 045	95 207 904	1 101 849
Attribuées	9 235 165	—	7 838 001	—	—	2 282 609
Droit acquis	(4 207 975)	—	—	(5 044 471)	—	—
Exercées	—	(19 246)	—	—	(117 353)	—
Annulées	(23 410 470)	—	(66 468 437) ⁽²⁾	(5 419 359)	—	—
Solde à la fin de la période	29 107 753	965 248 ⁽¹⁾	68 111 609	84 744 074	984 496 ⁽¹⁾	2 282 609

⁽¹⁾ Sur lesquelles 965 248 UAD étaient acquises au 30 juin 2021 (984 496 au 30 juin 2020).

⁽²⁾ Sur lesquelles 57 244 617 UAI ont été annulées après la vente de Transport.

La charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI s'est élevée à respectivement 2 millions \$ et 7 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2021 (recouvrement, à l'exclusion de Transport, de respectivement 12 millions \$ et 13 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020).

Le 11 juin 2021, la Société a annoncé qu'elle avait obtenu l'approbation de la Bourse de Toronto de racheter, dans le cours normal de ses activités, du 15 juin 2021 au 14 juin 2022, jusqu'à 62 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités). Toutes les actions classe B (droits de vote limités) sont en train d'être rachetées pour satisfaire aux obligations futures relatives aux régimes d'UAR et d'UAI à l'intention des employés de la Société et sont confiées à un fiduciaire pour le compte des participants des régimes.

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020	2021	2020
Solde au début de la période	128 974 394	130 638 940	134 061 653	131 006 338
Attribuées	5 607 480	3 666 842	5 607 480	3 666 842
Annulées	(52 807)	(158 554)	(5 088 768)	(525 952)
Échues	(150 549)	(31 833)	(201 847)	(31 833)
Solde à la fin de la période	134 378 518	134 115 395	134 378 518	134 115 395

Une charge de rémunération, à l'exclusion de Transport, de respectivement 2 millions \$ et 2 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2021 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 4 millions \$ et 9 millions \$, à l'exclusion de Transport, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020).

19. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2021	2020 ⁽¹⁾	2021	2020 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	(2) \$	105 \$	1 \$	17 \$
Stocks	67	171	93	(401)
Actifs sur contrat	6	(13)	(191)	(289)
Passifs sur contrat	317	(242)	(60)	(446)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(411)	(117)	(812)	(94)
Autres actifs	(58)	277	(74)	183
Fournisseurs et autres créditeurs	(127)	(610)	(80)	(636)
Provisions	(3)	148	(47)	46
Passif lié aux avantages de retraite	39	(99)	112	3
Autres passifs	(32)	75	(56)	(66)
	(204) \$	(305) \$	(1 114) \$	(1 683) \$

⁽¹⁾ Comprend la variation nette des soldes hors caisse liés à Transport. Voir la Note 17 – Cession d'activités pour plus de détails.

20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

Prêts liés à des avions, placements dans des structures de financement, montant à recevoir de MHI, passifs liés aux actifs de RASPRO et montant à payer à MHI – La Société utilise des modèles d'évaluation interne fondés sur des simulations stochastiques ou une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme. En ce qui concerne la vente des activités du programme d'avions CRJ, les prêts liés à des avions sont régis par un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI, tandis que pour les placements effectués dans des structures de financement (RASPRO), la Société a transféré le droit de bénéficiaire net au moyen d'un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI. Les passifs correspondants sont évalués selon le même modèle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2021 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créance à recevoir de SCAC ⁽¹⁾	521 \$	— \$	— \$	521 \$
Placements dans des titres	265	37	228	—
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	161	—	—	161
Prêts liés à des avions ⁽³⁾	29	—	—	29
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	450	—	450	—
Créance à recevoir de MHI ⁽⁵⁾	8	—	—	8
	1 434 \$	37 \$	678 \$	719 \$
Passifs financiers				
Passifs liés à RASPRO ⁽²⁾	161 \$	— \$	— \$	161 \$
Montant à payer à MHI ⁽³⁾	29	—	—	29
Incitatifs à la location ⁽⁵⁾	10	—	—	10
Avance gouvernementale remboursable ⁽¹⁾	521	—	—	521
Instruments financiers dérivés ⁽⁴⁾	9	—	9	—
	730 \$	— \$	9 \$	721 \$

⁽¹⁾ 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.

⁽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⁾ 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.

⁽⁴⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de dérivés incorporés.

⁽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, étaient comme suit pour les trimestres et les semestres indiqués ci-dessous :

	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2020	25 \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	10
Règlements	(35)
Solde au 31 mars 2021	— \$
Solde au 30 juin 2021	— \$

	Fournisseurs et autres créiteurs	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2020	— \$	(325) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net	—	68
Émissions	(9)	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	6
Solde au 31 mars 2020	(9) \$	(251) \$
Émissions	(2)	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(6)
Solde au 30 juin 2020	(11) \$	(257) \$

21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Ventes d'avions		
Valeur résiduelle	65 \$	72 \$
Crédit	429	473
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(65)	(65)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	429 \$	480 \$
Engagements de reprise	326 \$	330 \$
Obligations de rachat conditionnelles	40 \$	40 \$
Autres⁽²⁾		
Crédit	— \$	48 \$

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

⁽²⁾ En lien avec Transport.

Les provisions pour pertes prévues totalisant 53 millions \$ au 30 juin 2021 (80 millions \$ au 31 décembre 2020) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 10 millions \$ au 30 juin 2021 (11 millions \$ au 31 décembre 2020). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des avantages incitatifs à la location. En ce qui concerne la vente du programme d'avions CRJ, l'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans un mécanisme de prêts adossés conclu avec MHI.

Dans le cadre de la cession d'activités et de la cession d'une participation dans une entreprise associée, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités et des garanties qui habituellement ont une durée déterminée et limitent l'exposition financière potentielle maximale de la Société. Dans le cadre de la vente de Transport à Alstom, la Société a fourni une garantie bancaire de 100 millions € (119 millions \$) en faveur d'Alstom pour garantir certaines indemnités et obligations de garantie de la Société. Également, la Société a convenu d'une indemnité supplémentaire liée à la conformité. Aux termes de cette indemnité, la Société doit indemniser Alstom ou ses sociétés affiliées pour certains aspects connus liés à la conformité ainsi que pour toute violation liée à la conformité ou violation présumée (de toute loi ou réglementation applicable, y compris dans le cas d'audits ou autre procédure intentée par une autorité gouvernementale) survenant dans les deux ans suivant la clôture de la vente de Transport à Alstom et relativement à des événements ayant eu lieu avant le 29 janvier 2021. Afin de garantir cette indemnité, la Société a fourni une garantie bancaire de 250 millions € (297 millions \$) en faveur d'Alstom; la valeur de cette garantie sera réduite progressivement sous réserve du respect de certaines conditions ou de l'atteinte de certains jalons.

Poursuites

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2021, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

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'examen interne suit son cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de la Société, cette personne étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient sur elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision relative à toutes les accusations a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'est plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif. L'affaire est toujours en instance auprès de la Cour d'appel suédoise qui fixera probablement une date pour le procès en appel. Le 9 juin 2021, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un autre ancien employé de l'ancienne filiale suédoise de la Société. Le procès est prévu avoir lieu du 11 novembre au 24 novembre 2021.

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 de la Justice américain exigeant la transmission des documents et des renseignements relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. collabore avec le ministère de la Justice américain à cet égard et est en train de fournir les documents et les renseignements demandés.

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

Transnet

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

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

Par suite de ces allégations, la Société a mené un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. Selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives TRAXX de Bombardier Transport. Depuis la vente des activités de Transport à Alstom, Alstom gère la Commission Zondo et les aspects de l'affaire liés à l'Unité d'enquête spéciale.

Le 11 janvier 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande supplémentaire du ministère de la Justice américain exigeant la transmission des documents et des renseignements relatifs aux contrats avec Transnet et la société de transport ferroviaire sud-africaine Passenger Rail Agency of South Africa, ainsi que sur la vente connexe alléguée d'un avion Global 6000. Bombardier collabore dans le cadre des demandes en cours du ministère de la Justice américain. Également, bien que l'agence nationale des poursuites sud-africaine, nommément la National Prosecution Agency (« NPA »), n'ait transmis aucune demande à la Société, la Société a été informée que la NPA enquête sur les contrats de Transnet.

Indonésie

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

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

L'enquête du SFO ainsi que le processus interne de révision sont toujours en cours. Le 26 février 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande du ministère de la Justice américain exigeant la transmission des documents et des renseignements relatifs aux transactions Garuda. Bombardier coopère avec les demandes en cours du ministère de la Justice américain. Le 27 juillet 2021, Bombardier a reçu une communication du groupe des Enquêtes internationales et de nature délicate de la GRC l'informant qu'elle lancerait une enquête sur cette affaire et exigeant la transmission de documents de la part de la Société.

Action collective

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

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

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