

## **Bombardier annonce ses résultats financiers du premier trimestre de 2020 et les mesures prises pour faire face à la pandémie de COVID-19**

- Revenus consolidés de 3,7 milliards \$, en hausse de 5 % sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent; RAI ajusté<sup>(1)</sup> consolidé de 60 millions \$, en baisse de 65 % sur celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent; RAI présenté de 156 millions \$; Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 1,6 milliard \$; Utilisation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de 1,5 milliard \$
- Encaisse de 2,1 milliards \$ au 31 mars 2020, incluant un investissement en capitaux propres au cours du trimestre de 386 millions \$ dans Transport par la Caisse de dépôt et placement du Québec
- Liquidités *pro forma*<sup>(2)</sup> d'environ 3,5 milliards \$, incluant un produit d'environ 550 millions \$ tiré de la vente du programme d'avions CRJ dont la clôture est fixée pour le 1<sup>er</sup> juin 2020 et environ 860 millions \$ disponibles sur la facilité de crédit renouvelable de Transport
- Progrès comme prévu vers la clôture de la cession des activités liées aux aérostructures et celle de la cession de Bombardier Transport<sup>(2)</sup>

*Tous les montants de ce communiqué de presse sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire. Les montants des tableaux sont en millions, sauf les montants par action, à moins d'indication contraire.*

**Montréal, 7 mai 2020** - Bombardier (TSX: BBD.B) a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2020 et a fourni un aperçu des mesures prises par l'entreprise pour gérer ses activités pendant la pandémie de COVID-19. L'entreprise a aussi confirmé qu'elle continue de progresser vers la clôture de toutes les cessions antérieurement annoncées.<sup>(2)</sup>

« Bombardier prend les mesures qui s'imposent pour gérer l'incidence de la pandémie de COVID-19, a déclaré Éric Martel, président et chef de la direction, Bombardier Inc. Au fur et à mesure que la crise se déroulait, nous avons agi rapidement pour protéger la santé et la sécurité de nos employés et soutenir nos clients au mieux de nos capacités. Nous avons aussi géré nos activités de façon à réduire nos coûts, à préserver notre encaisse et à nous assurer des liquidités suffisantes pour exercer nos activités alors que nous menons à bien les cessions nécessaires pour assainir notre bilan.<sup>(3)</sup> Cela inclut un dialogue permanent avec les gouvernements des pays où nous avons des activités importantes sur des programmes de soutien supplémentaires pour traverser une crise prolongée, si cela s'avérait nécessaire. »

Bombardier a des liquidités *pro forma* d'environ 3,5 milliards \$, constituées de 2,1 milliards \$ d'encaisse, d'environ 860 millions \$ disponibles sur la facilité de crédit renouvelable de Transport au 31 mars 2020 et

d'environ 550 millions \$ du produit tiré de la vente du programme *CRJ*, dont la clôture est fixée au 1<sup>er</sup> juin 2020 puisque toutes les conditions de clôture sont remplies.

Malgré l'impact du ralentissement des activités et des restrictions de voyage survenus au cours de la seconde moitié du mois de mars en raison de la pandémie mondiale de COVID-19, Bombardier a présenté des revenus consolidés de 3,7 milliards \$ pour le trimestre, en hausse respectivement de 8 % et de 5 % sur ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent pour Aviation et Transport, compte non tenu de l'incidence des taux de change. Cette augmentation a découlé principalement des livraisons additionnelles par Aviation d'avions *Global 7500* et de l'accélération soutenue de projets importants de matériel roulant de Transport au R.-U. et en Allemagne.

Le RAIIA ajusté<sup>(1)</sup> et le RAIL ajusté<sup>(1)</sup> pour le trimestre ont été respectivement de 171 millions \$ et 60 millions \$. Ces résultats reflètent l'incidence de l'exécution de plusieurs projets de matériel roulant à faible marge en redressement de Transport, ainsi qu'une baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées. Les résultats d'Aviation ont été inférieurs à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison d'une combinaison défavorable des avions, incluant les premières unités des biréacteurs d'affaires *Global 7500* réalisées à plus faible marge et le report des livraisons en raison de la pandémie de COVID-19, combinée avec une baisse des revenus de services et une dilution plus élevée des activités liées aux avions commerciaux. Le RAIL présenté pour le trimestre s'est élevé à 156 millions \$.

L'utilisation de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le premier trimestre a été de 1,5 milliard \$. L'utilisation de flux de trésorerie disponibles a totalisé 1,6 milliard \$, y compris une estimation de l'incidence de la COVID-19 de 600 millions \$ à 800 millions \$ traduisant notre incapacité à livrer des avions après que le gouvernement a imposé des restrictions de voyage, les interruptions temporaires de la production dans plusieurs installations importantes et une baisse plus importante que prévu des nouvelles commandes attendues à la fois par Aviation et par Transport.

« Bombardier a commencé à relancer graduellement les activités manufacturières d'Aviation et de Transport. Ces relances sont nécessaires pour honorer notre solide carnet de commandes ferroviaires et poursuivre l'accélération de la cadence de production d'avions *Global 7500*, a poursuivi M. Martel. Alors que nous redémarrons nos activités, nos efforts demeurent axés sur la protection de nos employés et le soutien de nos clients en cette période difficile, ainsi que sur la mise en œuvre des mesures nécessaires pour préserver l'avenir à long terme de l'entreprise. »

L'entreprise a suspendu le 24 mars 2020 ses prévisions financières pour 2020 présentées antérieurement alors qu'elle évaluait l'incidence de la pandémie de COVID-19. La poursuite de l'incertitude quant à la durée de la pandémie nous empêche aujourd'hui d'établir des prévisions financières avec un degré raisonnable de

confiance. Toutefois, selon notre évaluation actuelle de la situation liée à la COVID-19 et de la poursuite de la relance graduelle de nos activités et de leur stabilisation progressive, nous nous attendons à connaître au deuxième trimestre de cette année un plus faible niveau d'activités opérationnelles et un niveau d'utilisation de liquidités similaire à celui du premier trimestre, avant de se rétablir graduellement au cours du second semestre de l'année. Bombardier cherchera à fournir des prévisions mises à jour quand elle sera en mesure de mieux évaluer l'incidence totale de la pandémie sur ses activités et ses marchés.<sup>(3)</sup>

## PRINCIPAUX RÉSULTATS

### RÉSULTATS DU TRIMESTRE

Trimestres clos les 31 mars	2020	2019	Écart
Revenus	3 691 \$	3 516 \$	5 %
RAIIA ajusté <sup>(1)</sup>	171 \$	266 \$	(36) %
Marge RIIIA ajustée <sup>(1)</sup>	4,6 %	7,6 %	(300) pdb
RAII ajusté <sup>(1)</sup>	60 \$	171 \$	(65) %
Marge RII ajustée <sup>(1)</sup>	1,6 %	4,9 %	(330) pdb
RAII	156 \$	684 \$	(77) %
Marge RII	4,2 %	19,5 %	(1530) pdb
Résultat net	(200) \$	239 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,11) \$	0,08 \$	(0,19) \$
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	(169) \$	(122) \$	(39) %
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	(0,10) \$	(0,07) \$	(0,03) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(1 543) \$	(907) \$	(70) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	99 \$	137 \$	(28) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(1 642) \$	(1 044) \$	(57) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2020</b>	<b>31 décembre 2019</b>	<b>Écart</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie <sup>(4)</sup>	2 069 \$	2 629 \$	(21) %
Sources de financement disponibles à court terme <sup>(5)</sup>	2 928 \$	3 925 \$	(25) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Aviation			
Avions d'affaires	13,6 \$	14,4 \$	(6) %
Aviation – autres <sup>(6)</sup>	1,5 \$	1,9 \$	(21) %
Transport	33,1 \$	35,8 \$	(8) %

## RÉSULTATS ET FAITS SAILLANTS SECTORIELS

### Aviation

#### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2020	2019 <sup>(7)</sup>	Écart
Revenus	1 523 \$	1 410 \$	8 %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	26	24	2
Avions commerciaux <sup>(8)</sup>	5	4	1
RAIIA ajusté	102 \$	202 \$	(50) %
Marge RIIA ajustée	6,7 %	14,3 %	(760) pdb
RAII ajusté	25 \$	144 \$	(83) %
Marge RII ajustée	1,6 %	10,2 %	(860) pdb
RAII	7 \$	664 \$	(99) %
Marge RII	0,5 %	47,1 %	(4660) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	76 \$	108 \$	(30) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2020</b>	<b>31 décembre 2019</b>	<b>Écart</b>
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	13,6 \$	14,4 \$	(6) %
Aviation – autres	1,5 \$	1,9 \$	(21) %

#### Principaux faits saillants et événements

- Les revenus du trimestre ont atteint 1,5 milliard \$, une hausse de 8 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui reflète une croissance de 16 % des activités liées aux avions d'affaires du fait de la livraison de six avions *Global 7500*. Cette hausse a été contrebalancée principalement par le ralentissement des activités liées aux avions commerciaux. Au total, 26 avions d'affaires et cinq avions commerciaux ont été livrés au cours du trimestre.
- Pour le trimestre, la marge RIIA ajustée et la marge RII ajustée se sont établies à respectivement 6,7 % et 1,6 %, des valeurs inférieures à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent, reflétant une combinaison défavorable des avions attribuable en partie aux retards de livraison engendrés par la pandémie mondiale de COVID-19 ainsi qu'à l'apport peu élevé des premières unités d'avion *Global 7500*. La marge RII présentée s'est établie à 0,5 %.
- Les activités au Canada, où sont effectués l'assemblage et la livraison des avions *Global* et *Challenger*, ont été suspendues temporairement la dernière semaine du mois de mars 2020 en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Les principales activités liées aux aérostructures au Mexique et à Belfast ont fait l'objet d'une suspension semblable, ce qui a eu une incidence sur environ 15 000 employés dans le monde.
  - Les flux de trésorerie disponibles du trimestre ont été touchés négativement par les retards de livraison d'avions entraînés par des restrictions de voyage et des interruptions de production ainsi que par un ralentissement des nouvelles commandes lié à l'incertitude économique, ce qui a donné lieu à un déficit de flux de trésorerie disponibles estimatif de 400 millions \$ à 500 millions \$ pour le trimestre.
  - Les répercussions du ralentissement de la production, des pénuries dans la chaîne d'approvisionnement et d'autres perturbations sur les revenus et le résultat devraient s'amplifier alors que de la situation s'est

prolongée en avril et en mai 2020.<sup>(2)</sup>

- Tandis que la production reprend graduellement, Aviation travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.
- Aviation a connu un ralentissement important des nouvelles commandes en mars, de telle sorte que le carnet de commandes d'avions d'affaires se chiffrait à 13,6 milliards \$ à la fin du trimestre. Vu le faible volume de commandes, des ajustements sont apportés aux cadences de production à l'échelle de l'industrie.
  - Les cadences de production d'Aviation sont alignées sur la demande du marché qui devrait accuser une baisse de 30 % à 35 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.<sup>(2)</sup>
  - Le solide carnet de commandes d'avions *Global 7500* est en grande partie intact, et l'entreprise continue de viser une accélération de la cadence de production et une réduction de la courbe d'apprentissage.
  - Parallèlement, l'entreprise gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de l'entreprise, y compris par la réduction des dépenses non essentielles et le report de dépenses en immobilisations discrétionnaires afin d'améliorer la rentabilité d'Aviation et de favoriser la stabilité des flux de trésorerie du secteur d'activité en dépit des volumes de production moins élevés.

## Transport

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2020	2019	Écart
Revenus	2 169 \$	2 107 \$	3 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	0,8 \$	1,7 \$	(53) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,4	0,8	(0,4)
RAIIA ajusté <sup>(9)</sup>	85 \$	118 \$	(28) %
Marge RIIIA ajustée <sup>(9)</sup>	3,9 %	5,6 %	(170) pdb
RAII ajusté <sup>(9)</sup>	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RIIII ajustée <sup>(9)</sup>	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
RAII <sup>(9)</sup>	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RIIII <sup>(9)</sup>	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	\$ 23	28 \$	(18) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2020</b>	<b>31 décembre 2019</b>	<b>Écart</b>
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,1 \$	35,8 \$	(8) %

### Principaux faits saillants et événements

- Principalement tirés des activités liées au matériel roulant et aux systèmes ainsi que des activités de signalisation, les revenus ont enregistré une croissance en interne de 5 %, atteignant 2,2 milliards \$, au cours du trimestre, compte non tenu de l'incidence des taux de change par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette croissance reflète essentiellement l'accélération soutenue de la cadence de production au R.-U. et en Allemagne, malgré les effets du ralentissement des activités au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020 en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.
- La marge RIIII de 2,4 % pour le premier trimestre a été généralement conforme aux attentes et témoigne d'une combinaison défavorable de contrats portant sur du matériel roulant. L'effet dilutif sur la marge provenant de la combinaison des contrats devrait se poursuivre alors que Transport exécute les contrats à faible marge du carnet de

commandes dont l'exécution est prévue en 2020.<sup>(2)</sup>

- L'encaisse a été accrue grâce à un investissement en capitaux propres de 386 millions \$ dans Transport par la Caisse de dépôt et placement du Québec pour soutenir le fonds de roulement dans le cadre des mesures instituées pour faire face à la pandémie de COVID-19. Grâce à cet apport, la Société a obtenu des modifications à la facilité de crédit renouvelable de Transport et à la facilité de lettres de crédit de Transport. Ces modifications prévoient, notamment, des ajustements temporaires à certaines clauses financières restrictives.
- Au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, la production a été suspendue temporairement à plusieurs endroits, notamment à des installations clés dans l'ensemble des marchés les plus importants de Transport en Europe et dans les Amériques, en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.
  - Environ 10 000 employés ont été touchés par les interruptions de la production. Les coûts de ces mesures et les autres coûts des perturbations sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés au lieu d'être imputés à des projets.
  - De plus, certains fournisseurs de Transport ont reporté, réduit ou totalement arrêté la fabrication, l'expédition et la livraison de pièces cruciales, perturbant davantage la production.
  - Les répercussions du ralentissement de la production et d'autres perturbations sur les revenus et les résultats devraient s'amplifier alors que la situation s'est prolongée en avril et en mai 2020.<sup>(2)</sup>
  - Des perturbations sur le plan de l'ingénierie, de la production et de la chaîne d'approvisionnement ont nui aux flux de trésorerie disponibles au cours du premier trimestre, entraînant des retards dans les entrées de fonds estimés entre 200 millions \$ et 300 millions \$, principalement en raison du report d'importants jalons de production et d'homologation. Diverses mesures sont mises en place pour atténuer les incidences futures sur les flux de trésorerie.
  - Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.
- Les perspectives pour Transport demeurent positives étant donné la solidité de son carnet de commandes, lequel totalisait 33,1 milliards \$ à la fin du trimestre.<sup>(2)</sup>
  - Le ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,4 pour le premier trimestre a été plus bas que prévu, en raison partiellement de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Environ 80 % des commandes du premier trimestre provenaient de contrats de service, de projets de signalisation et d'options exercées sur des contrats de matériel roulant, lesquels comportent des risques d'exécution moindres.
- Au cours du trimestre, Bombardier et son client, Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses, ont conclu une entente commerciale qui a mené au transfert de propriété et à la prise en charge par CFF de 32 trains déjà en service commercial. Cette entente reflète l'importante amélioration de la fiabilité en service réalisée depuis la mise en service de ces trains et a réduit considérablement le solde des stocks et le financement des paiements des clients qui y sont associés.

## À propos de Bombardier

Avec plus de 60 000 employés répartis entre deux secteurs d'activité, Bombardier est un leader mondial de l'industrie du transport, créant des avions et des trains novateurs qui changent la donne sur leur marché. Nos produits et nos services offrent des expériences de transport de calibre international qui établissent de nouvelles normes en matière de confort des passagers, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de sécurité.

Avec son siège social situé à Montréal, au Canada, Bombardier a des installations de production et d'ingénierie dans plus de 25 pays, couvrant les deux secteurs Transport et Aviation. Les actions de Bombardier se négocient à la Bourse de Toronto (BBD). Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, nos revenus ont été de 15,8 milliards \$. Vous trouverez nouvelles et information à l'adresse [bombardier.com](http://bombardier.com) ou en nous suivant sur Twitter : [@Bombardier](https://twitter.com/Bombardier).

*Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ900, Global et Global 7500* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

## Pour information

Jessica McDonald  
Conseillère,  
Relations avec les médias et affaires publiques  
Bombardier Inc.  
+514 861 9481

Patrick Ghoche  
Vice-président, Stratégie d'entreprise  
et Relations avec les investisseurs  
Bombardier Inc.  
+514 861 5727

**Le rapport de gestion et les états financiers intermédiaires consolidés sont disponibles à l'adresse [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).**

ins : information non significative

pdb : point de base

- (1) 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 à la rubrique Analyse des résultats ci-dessous pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
- (2) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs à la fin de ce communiqué de presse ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs et les hypothèses en découlant de la section Sommaire du rapport de gestion du Premier rapport trimestriel pour le trimestre clos le 31 mars 2020 de la Société ainsi que les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et Énoncés prospectifs de chaque secteur isolable applicable du rapport de gestion du Rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 de la Société pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.
- (3) Voir la section Incidences de la pandémie de COVID-19 dans la section Sommaire du rapport de gestion du Premier rapport trimestriel pour le trimestre clos le 31 mars 2020 de la Société pour des détails sur la réponse de la Société à l'évolution de la pandémie COVID-19 et ses répercussions sur les employés, les activités, l'économie mondiale et la demande pour ses produits et services. Nous pensons que l'importance finale de l'incidence sur nos résultats financiers et nos résultats opérationnels sera dictée par la durée de ces circonstances, et elle dépendra de l'étendue et de la durée actuellement impossibles à connaître de la pandémie COVID-19 et de toute mesure gouvernementale ou publique prise pour y répondre. La pandémie COVID-19 rend également plus difficile pour la direction d'estimer les performances futures de nos secteurs d'activité, et particulièrement à court terme.
- (4) Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie des activités liées aux aérostructures présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 43 millions \$ au 31 mars 2020 et 51 millions \$ au 31 décembre 2019. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille de la section Aviation du rapport de gestion du Premier rapport trimestriel pour le trimestre clos le 31 mars 2020 de la Société et à la Note 17 - Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés de la Société pour plus de détails sur la transaction ainsi que sur les traitements comptables.
- (5) Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit.
- (6) Y compris 15 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 mars 2020 et 20 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2019. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions du carnet de commandes actuel.
- (7) Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre secteur isolable, annoncée au deuxième trimestre de 2019.
- (8) Les livraisons du trimestre clos le 31 mars 2019 comprennent un avion Q Series. Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited).
- (9) Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 10 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (17 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

## MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

### **Flux de trésorerie disponibles (utilisation)**

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

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

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



## Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019 <sup>(1)</sup>
<b>Revenus</b>		
Aviation	1 523 \$	1 410 \$
Transport	2 169	2 107
Siège social et Autres	(1)	(1)
	<b>3 691 \$</b>	<b>3 516 \$</b>
<b>RAII ajusté</b>		
Aviation	25 \$	144 \$
Transport	51	83
Siège social et Autres <sup>(2)</sup>	(16)	(56)
	<b>60 \$</b>	<b>171 \$</b>
<b>Éléments spéciaux</b>		
Aviation	18 \$	(520) \$
Transport	—	—
Siège social et Autres	(114)	7
	<b>(96) \$</b>	<b>(513) \$</b>
<b>RAII</b>		
Aviation	7 \$	664 \$
Transport	51	83
Siège social et Autres	98	(63)
	<b>156 \$</b>	<b>684 \$</b>

## Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAI

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
<b>RAII</b>	<b>156 \$</b>	<b>684 \$</b>
Amortissement	111	91
Éléments spéciaux <sup>(3)</sup>	(96)	(509)
<b>RAIIA ajusté</b>	<b>171 \$</b>	<b>266 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les chiffres comparatifs ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable, qui a été annoncée au deuxième trimestre de 2019.

<sup>(2)</sup> Comprend la quote-part du résultat de SCAC de 3 millions \$ et de 1 million \$ pour les premiers trimestres de 2020 et de 2019 respectivement.

<sup>(3)</sup> 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

	Trimestres clos les 31 mars			
		2020	2019	
		(par action)	(par action)	
<b>Résultat net</b>	<b>(200) \$</b>		239 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	(96)	(0,04) \$	(513)	(0,22) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	101	0,04	(79)	(0,03)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17	0,01	18	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(1)</sup>	—	—	80	0,03
Incidence fiscale des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et des autres éléments d'ajustement	9	0,00	133	0,06
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(169)</b>		(122)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(58)		(44)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)		(7)	
<b>Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>	<b>(233) \$</b>		(173) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 398 860		2 374 850	
<b>RPA ajusté (en dollars)</b>	<b>(0,10) \$</b>		(0,07) \$	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
<b>RPA dilué</b>	<b>(0,11) \$</b>	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et des autres éléments d'ajustement	0,01	(0,15)
<b>RPA ajusté</b>	<b>(0,10) \$</b>	(0,07) \$

## Rapprochement de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>(1 543)</b>	(907)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(99) \$	(137) \$
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles</b>	<b>(1 642)</b>	(1 044)

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion pour le trimestre se terminant le 31 mars 2020 pour des détails sur les éléments spéciaux.

## ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique générale, à notre contexte commercial (tels les risques liés au « Brexit », à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail, à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets de Transport; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à la mise en œuvre de notre stratégie, de notre plan de transformation, de nos améliorations visant la productivité, de nos gains d'efficacité opérationnelle et de nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projets; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; aux clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (telles les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; la diminution de la valeur résiduelle; l'augmentation des prix des produits de base; et les fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre Premier rapport trimestriel pour le trimestre clos le 31 mars 2020 et du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Les facteurs mentionnés précédemment peuvent être exacerbés par l'éclosion croissante 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; 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 budgétaire et monétaire; la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale, des clients, de la main-d'œuvre, des contreparties et des fournisseurs de services tiers; la perturbation additionnelle des activités opérationnelles, de la production, de la réalisation et la livraison de projets; les risques liés à la technologie, à la protection des renseignements personnels, à la cybersécurité et à la réputation; et d'autres événements défavorables imprévus.

*En ce qui a trait aux transactions en cours, certains facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : l'incapacité de respecter les conditions de clôture, y compris l'obtention de l'approbation des organismes de réglementation, ou le report de la réalisation de ces transactions et, à l'égard de la vente du secteur d'activité Transport, l'incapacité de signer la documentation définitive ou l'incapacité d'obtenir l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et à la réalisation des consultations des comités d'entreprise pertinents, ou tout changement défavorable pouvant survenir; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu devant découler des transactions en cours pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des conditions avantageuses; la concrétisation d'un événement qui pourrait permettre aux parties de mettre fin à leurs obligations et ententes de principe; les modifications aux modalités des transactions; l'incapacité des parties de respecter leurs obligations et ententes de principe; le risque associé à la perte et au remplacement des dirigeants et des employés clés; et l'incidence des transactions sur nos relations avec des tiers, y compris la possibilité de la perte de clients, d'employés, de fournisseurs, de partenaires d'affaires ou d'autres avantages et du goodwill de l'entreprise.*

*Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion de notre Premier rapport trimestriel pour le trimestre clos le 31 mars 2020 et de celui de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du communiqué 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.*