



ALSTOM

Société anonyme au capital de 1 587 852 560 euros
48, rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, France
Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 389 058 447

AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20



Ce présent amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 a été déposé le 7 octobre 2020 auprès de l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017-1129, sans approbation préalable conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de titres financiers ou de l'admission de titres financiers à la négociation sur un marché réglementé s'il est complété par une note d'opération et le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au document d'enregistrement universel. L'ensemble alors formé est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) 2017-1129.

Le présent amendement (l'« **Amendement** ») complète et doit être lu conjointement avec le document d'enregistrement universel 2019/20 déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 2 juin 2020 sous le numéro D.20-0508 (le « **Document d'Enregistrement Universel 2019/20** »).

Une table de correspondance est fournie dans le présent Amendement afin de permettre de retrouver facilement les informations incorporées par référence et celles mises à jour ou modifiées.

Dans l'Amendement, « Alstom » et la « Société » désignent la société Alstom S.A. et le « Groupe » désigne la Société et l'ensemble de ses filiales consolidées.

Le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 ainsi que l'Amendement y afférent sont disponibles sur le site internet d'Alstom (www.alstom.com) dans l'onglet « Finance – Information réglementée », ainsi que sur le site de l'AMF (www.amf-france.org).

REMARQUES GENERALES

Dans le présent Amendement :

- « **Acquisition** » signifie l'acquisition par Alstom du contrôle, par l'intermédiaire d'Alstom Holdings, filiale détenue directement et indirectement à 100 % par Alstom, de l'ensemble des entités de la division Transport de Bombardier Inc. (« **Bombardier Transport** ») ;
- « **Affilié** » signifie, à propos d'une entité, toute filiale ou toute société mère de cette entité, et toute filiale de cette société mère, ainsi que toute autre entité qui, directement ou indirectement, Contrôle, est Contrôlée par, ou est sous Contrôle commun direct ou indirect avec la première entité, dans chaque cas de temps à autre. S'agissant de CDPQ, les sociétés du groupe CDPQ (composé de CDPQ et de ses Affiliés) détenues en portefeuille ne seront pas considérées comme des Affiliés.

Pour les besoins de la présente définition, « **Contrôle** » signifie le fait pour une personne de pouvoir, à l'égard d'une seconde personne (ci-après la « personne contrôlée ») :

- (a) exercer, ou contrôler l'exercice (directement ou indirectement), de plus de 50 % des droits de vote à une assemblée générale des actionnaires ou des associés de toute nature, concernant toutes (ou substantiellement toutes) les questions relevant de la compétence de ladite assemblée générale de la personne contrôlée ; ou
 - (b) nommer ou révoquer, ou contrôler la révocation ou la nomination :
 - i. de dirigeants (au sein du conseil d'administration, du conseil de surveillance ou de tout autre organe similaire) de la personne contrôlée qui sont à même (au total) d'exercer plus de 50 % des droits de vote au sein de cet organe concernant substantiellement toutes les questions ;
 - ii. de tout membre de la direction ou du management de la personne contrôlée ; ou
 - iii. dans le cas d'un *limited partnership*, du *general partner* ; ou
 - (c) exercer une influence dominante sur la personne contrôlée, en vertu de dispositions statutaires ou extrastatutaires.
- « **Assemblée Générale** » signifie l'assemblée générale mixte d'Alstom appelée à statuer sur l'Opération, convoquée pour le 29 octobre 2020 ;
 - « **Augmentation de Capital Envisagée** » signifie l'augmentation de capital d'Alstom avec maintien du droit préférentiel de souscription pour un montant, prime d'émission incluse, d'environ deux milliards d'euros, dont la réalisation est envisagée entre l'Assemblée Générale et le premier anniversaire de la Date de Réalisation ;
 - « **Bombardier Inc.** » signifie Bombardier Inc., une société de droit canadien détenant, directement ou indirectement et conjointement avec CDPQ, Bombardier Transport ;
 - « **Bombardier Transport** » signifie l'ensemble des entités de la division Transport de Bombardier Inc. (c'est-à-dire Bombardier Transport UK2 et ses filiales) ;
 - « **Bombardier Transport UK2** » signifie Bombardier Transportation (Investment) UK Limited, une société de droit anglais ;

- « **Bombardier UK** » signifie Bombardier UK Holding Limited, une société de droit anglais détenue, directement ou indirectement, par Bombardier Inc. ;
- « **CDP Investissements** » signifie CDP Investissements Inc., une société de droit québécois détenue, directement ou indirectement, par CDPQ ;
- « **CDPQ** » signifie Caisse de dépôt et de placement du Québec, une personne morale constituée en vertu des dispositions de la Loi sur la Caisse de Dépôt et Placement du Québec, détenant, directement ou indirectement, et conjointement avec Bombardier Inc., Bombardier Transport ;
- « **Date de Réalisation** » signifie la date de réalisation de l'Acquisition, qui interviendra le dernier Jour Ouvrable du second mois qui suit le dernier Jour Ouvrable du mois durant lequel sera réalisée ou levée la dernière des conditions suspensives prévues au Contrat d'Acquisition relatives aux autorisations des autorités compétentes au titre (i) du contrôle des concentrations et (ii) du contrôle des investissements étrangers (telles que détaillées au sein de la section 1.2.1 « *Présentation de l'opération d'acquisition de Bombardier Transport – Aspects juridiques de l'Opération – Acquisition de Bombardier Transport* » du présent Amendement) ;
- « **Jour Ouvrable** » signifie un jour, sauf le samedi et le dimanche, lors duquel les banques à Londres (Royaume-Uni), à Paris (France), à Montréal (Canada) et à New York (États-Unis) sont ouvertes pour affaires.

SOMMAIRE

1.	PRESENTATION DE L'OPERATION D'ACQUISITION DE BOMBARDIER TRANSPORT	6
1.1	Présentation de l'Opération.....	6
1.2	Aspects juridiques de l'Opération.....	9
2.	FACTEURS DE RISQUES.....	21
3.	INFORMATIONS FINANCIERES PRO FORMA AU 31 MARS 2020	32
4.	PRESENTATION DE BOMBARDIER TRANSPORT	33
4.1	Présentation de l'activité de Bombardier Transport.....	33
4.2	Informations financières de Bombardier Transport	33
5.	INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE DU PREMIER TRIMESTRE DE L'EXERCICE 2020/21 PUBLIEES LE 16 JUILLET 2020	37
6.	PERSPECTIVES DE MARCHE.....	41
7.	POLITIQUE DE REMUNERATION DU PRESIDENT-DIRECTEUR GENERAL.....	43
8.	ACTIONNARIAT ET GOUVERNANCE.....	45
8.1	Actionnariat.....	45
8.2	Gouvernance	45
9.	MISE A JOUR DE L'INFORMATION CONCERNANT L'EMETTEUR.....	47
9.1	Politique de distribution des dividendes.....	47
9.2	Stratégie.....	47
10.	AUTORISATIONS FINANCIÈRES	48
11.	FAITS MARQUANTS DU DEBUT DE L'EXERCICE 2020/21	57
12.	CONTENTIEUX, PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE.....	61
13.	ATTESTATIONS DES RESPONSABLES DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20	63
14.	TABLE DE CONCORDANCE.....	64
	ANNEXES.....	69
-	<u>Annexe 1</u> : Attestation d'équité de l'expert indépendant	
-	<u>Annexe 2</u> : Organigramme du Groupe Alstom à l'issue de l'Opération	
-	<u>Annexe 3</u> : Cas d'ajustement du nombre de titres émis dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à Bombardier UK	
-	<u>Annexe 4</u> : Termes et conditions des Actions de Préférence	
-	<u>Annexe 5</u> : Rapport du commissaire aux avantages particuliers relatif aux Actions de Préférence	
-	<u>Annexe 6</u> : Cas d'ajustement du nombre d'actions ordinaires émises dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à CDP Investissements	
-	<u>Annexe 7</u> : Modifications statutaires soumises à l'approbation des actionnaires	
-	<u>Annexe 8</u> : Etats financiers de Bombardier Transport	

- Annexe 9 : Informations financières relatives au secteur Transport de Bombardier Inc.
- Annexe 10 : Informations financières résumées combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020

1. PRESENTATION DE L'OPERATION D'ACQUISITION DE BOMBARDIER TRANSPORT

La section « *Acquisition de Bombardier Transport* » du chapitre 1 du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée et complétée comme suit :

1.1 *Présentation de l'Opération*

1.1.1 *Contexte de l'Opération*

A la suite de discussions entre Alstom, Bombardier Inc. et CDPQ, le conseil d'administration d'Alstom a approuvé, le 17 février 2020, le principe de l'Acquisition, ainsi que la signature d'un protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) organisant la procédure d'information-consultation des instances représentatives du personnel d'Alstom et de Bombardier Transport concernées et stipulant une clause d'exclusivité au bénéfice des parties dans le cadre de l'Acquisition envisagée.

Alstom, Alstom Holdings (filiale détenue à 100% par la Société), Bombardier Inc., Bombardier UK (filiale détenue à 100 % par Bombardier Inc.), CDPQ, CDP Investissements, BT Rail I L.P., BT Rail II L.P. (filiales détenues à 100% par CDPQ) ont conclu le 16 septembre 2020 un contrat d'acquisition d'actions (*share sale and purchase agreement*) en vue de procéder à l'Acquisition (le « **Contrat d'Acquisition** »).

Le financement de l'Acquisition sera notamment assuré par un financement bancaire mis en place en avril 2020 (voir la note 1 aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 mars 2020 dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 pour la description détaillée de ce financement) constitué d'un prêt-relais syndiqué de 2,4 milliards d'euros devant être refinancé par l'Augmentation de Capital Envisagée et une émission obligataire pouvant s'élever à environ 400 millions d'euros. Cette émission obligataire pourrait être lancée, sous réserve de l'avancement de l'Opération et des conditions de marché, à partir du quatrième trimestre 2020.

Une partie du produit de l'Acquisition sera réinvestie en capital par Bombardier UK et CDP Investissements au sein d'Alstom (à la suite d'une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement du montant du Prix d'Acquisition) par le biais d'augmentations de capital réservées à leur profit, dans les conditions suivantes :

- Bombardier UK souscrira des actions ordinaires nouvelles de la Société pour un montant maximum de 500 millions d'euros, qui pourra être porté à un maximum de 650 millions d'euros, dans les conditions prévues par un accord d'investissement (*investment agreement*) signé le 16 septembre 2020 (le « **Contrat de Réinvestissement Bombardier** ») et présentées à la section 1.2.2(a) « *Contrat de Réinvestissement Bombardier* » du présent Amendement (le « **Réinvestissement Bombardier** »). Ces actions nouvelles seront libérées par voie de compensation de créance ;
- CDP Investissements (i) réinvestira l'ensemble des sommes reçues au titre de l'Acquisition (à l'exception des sommes reçues au titre (x) de toute recapitalisation, directe ou indirecte, de Bombardier Transport par CDPQ et Bombardier Inc. entre la signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) le 17 février 2020 et la Date de Réalisation, sous réserve d'un plafond de 750 millions d'euros et (y) du rendement lié aux recapitalisations réalisées par CDPQ), ce qui équivaut à un montant total souscrit, par voie de compensation de créance, compris entre 1,93 et 2,08 milliards d'euros (en fonction du montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition (tel que ce terme est défini ci-après)) et (ii) souscrira à des actions nouvelles, libérées en numéraire, pour un montant additionnel de 700 millions d'euros. Les termes de ce réinvestissement en capital ainsi que la souscription additionnelle par CDP Investissements pour un montant de 700 millions d'euros sont régis par un accord d'investissement (*investment agreement*) signé le 16 septembre 2020 (le « **Contrat de Réinvestissement CDPQ** ») et

présentés à la section 1.2.2(b) « *Contrat de Réinvestissement CDPQ* » du présent Amendement (le « **Réinvestissement CDPQ** » et, ensemble avec le Réinvestissement Bombardier et l'Acquisition, l' « **Opération** »).

Aux termes du Contrat d'Acquisition, les parties se sont aussi engagées à mettre en place, dès que possible après la signature du Contrat d'Acquisition et à la demande d'Alstom, un comité regroupant des représentants d'Alstom, de Bombardier Inc. et CDPQ, chargé de préparer et planifier l'intégration de Bombardier Transport au sein du Groupe Alstom.

Les modalités de l'Opération ont fait l'objet d'une expertise indépendante demandée par Alstom sur une base volontaire. L'attestation de l'expert indépendant, Finexsi, en date du 27 septembre 2020, est présentée en Annexe 1 du présent Amendement.

1.1.2 Intérêt de l'Opération pour Alstom et ses actionnaires

Alstom est aujourd'hui un des acteurs de premier plan dans le transport ferroviaire. Pendant la période 2016-2019, et après son recentrage sur la mobilité en 2016, Alstom a connu une forte amélioration de son profil opérationnel et financier. En 2019, le groupe a présenté un nouveau plan stratégique ambitieux « Alstom in Motion », axé autour de la croissance, l'innovation verte et digitale et l'efficacité opérationnelle.

L'acquisition de Bombardier Transport, le 4^{ème} acteur dans le secteur, est une opportunité structurante pour Alstom, en lui permettant d'accélérer sa feuille de route stratégique et de répondre à la demande croissante de mobilité durable.

Bombardier Transport apportera notamment à Alstom :

- une présence géographique complémentaire permettant de renforcer l'accès d'Alstom à des marchés clefs pour le ferroviaire, en s'appuyant sur les succès et la présence historique de Bombardier en Allemagne, au Royaume-Uni et en Amérique du Nord, ainsi que sur sa présence importante en Chine ;
- des compléments attractifs au portefeuille de l'activité Matériel Roulant d'Alstom, permettant de proposer une offre complète sur l'ensemble des segments du rail, afin de mieux répondre aux besoins particuliers de chacun de ses clients en matière de solutions de mobilité, notamment sur les produits de niches très spécifiques comme le Monorail ou le *People Mover*, tout en apportant son expertise reconnue à travers le développement de solutions spécifiques locales au service de ses clients stratégiques ;
- des actifs significatifs pour l'activité Services d'Alstom, avec un accès à la plus importante flotte de trains en circulation et à un vaste réseau de sites et d'équipements de maintenance dans un segment caractérisé par une forte valeur ajoutée, ouvrant de nouvelles opportunités avec un renforcement de l'offre en matière de services et de couverture géographique ;
- une forte complémentarité dans l'activité Signalisation et un accès à des marchés stratégiques, comme l'Allemagne, afin d'accélérer le déploiement de ses solutions, en s'appuyant sur l'accès à des nouveaux marchés et sur le haut degré de qualification des employés, pour consolider les ambitions d'Alstom dans ce segment stratégique ;
- un portefeuille d'innovations complet et des ressources significatives en matière de Recherche & Développement et d'ingénierie pour renforcer davantage son positionnement technologique dans les solutions de mobilité intelligente et durable ;

- une présence industrielle dans des pays offrant une base de coûts attractive comme l'Europe de l'Est, le Mexique ou la Chine et une complémentarité dans les pays matures comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni.

Alstom a pour objectif de rétablir le potentiel opérationnel et la rentabilité de Bombardier Transport, avec pour objectif de restaurer la marge et d'améliorer la qualité d'exécution, en ligne avec les standards d'Alstom. Pour atteindre cet objectif, Alstom s'appuiera sur des leviers clairement identifiés :

- l'attention particulière portée à l'amélioration des indicateurs opérationnels et à l'exécution du carnet de commandes (*backlog*) en s'appuyant sur le déploiement systématique du savoir-faire et des bonnes pratiques développées chez Alstom ;
- la mise en place d'un plan d'actions pour promouvoir une intégration réussie et le déploiement des procédés et technologies d'Alstom à l'échelle mondiale ;
- la discipline financière d'Alstom et son expérience réussie en matière de redressement des marges ;
- la proximité culturelle et la très bonne connaissance de Bombardier Transport développées au travers de nombreux projets communs.

De plus, des synergies concrètes ont été identifiées et Alstom se fixe pour objectif de générer 400 millions d'euros de synergies de coûts par an à partir de la quatrième ou cinquième année suivant la réalisation de l'Acquisition.

Alstom se fixe enfin pour objectif que l'Opération conduise à une relation à deux chiffres du Bénéfice Net par Action (BNPA) pour les actionnaires d'Alstom à partir de la seconde année suivant la réalisation de l'Acquisition. Cette relation, qui se calcule après synergies de coûts et coûts de mise en œuvre, et avant amortissement du *purchase price allocation* (PPA), serait notamment une conséquence de l'efficacité accrue ainsi que du renforcement du profil opérationnel du Groupe combiné du fait de l'Opération.

Les clients d'Alstom bénéficieront également de l'expertise renforcée et du portefeuille élargi du nouveau groupe combiné.

1.1.3 Calendrier prévisionnel de l'Opération

Si l'Augmentation de Capital Envisagée intervient préalablement à la Date de Réalisation

Date prévue	Etape de l'Opération
29 octobre 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Assemblée Générale
Deuxième semestre 2020 – 1 ^{er} trimestre 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement de l'Augmentation de Capital Envisagée, sous réserve des conditions de marché
1 ^{er} trimestre 2021 (sous réserve des autorisations des autorités de régulation et des conditions usuelles préalables)	<ul style="list-style-type: none"> • Date de Réalisation • Augmentation de capital réservée à Bombardier UK, par l'émission d'actions ordinaires • Augmentation de capital réservée à CDP Investissements, par l'émission d'Actions de Préférence immédiatement converties en actions ordinaires, ou d'actions ordinaires

Si l'Augmentation de Capital Envisagée intervient postérieurement à la Date de Réalisation

Date prévue	Étape de l'Opération
29 octobre 2020	<ul style="list-style-type: none"> Assemblée Générale
1 ^{er} trimestre 2021 (sous réserve des autorisations des autorités de régulation et des conditions usuelles préalables)	<ul style="list-style-type: none"> Date de Réalisation Augmentation de capital réservée à Bombardier UK, par l'émission d'actions ordinaires Augmentation de capital réservée à CDP Investissements, par l'émission d'Actions de Préférence
Post-Date de Réalisation (1 ^{er} semestre 2021)	<ul style="list-style-type: none"> Lancement de l'Augmentation de Capital Envisagée, sous réserve des conditions de marché Conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires à la date du règlement-livraison de l'Augmentation de Capital Envisagée
Un an à compter de la Date de Réalisation	<ul style="list-style-type: none"> Conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires, si l'Augmentation de Capital Envisagée n'a pas été réalisée

1.2 Aspects juridiques de l'Opération

1.2.1 Acquisition de Bombardier Transport

Conformément au Contrat d'Acquisition, il est prévu qu'Alstom, par l'intermédiaire de sa filiale Alstom Holdings (filiale à 100% de la Société), acquière Bombardier Transport. Un organigramme du Groupe Alstom à l'issue de la réalisation de l'Opération est présenté en Annexe 2 au présent Amendement.

Le Contrat d'Acquisition prévoit à la charge des parties des garanties et engagements usuels, ainsi que, s'agissant de Bombardier Inc., des indemnités en matière fiscale et de conformité, dont l'indemnisation totale par Bombardier Inc. au titre d'une violation ou d'un manquement (hors garanties fondamentales, relatives notamment à la propriété des titres qui sont l'objet de l'Acquisition, à la capacité des vendeurs, à leur organisation, à l'accord des autorités gouvernementales et à l'absence de procédure d'insolvabilité) ou par CDPQ (qui est responsable uniquement au titre d'une violation ou d'un manquement relatif à la garantie sur la mise en place de barrières à l'information au sein du groupe CDPQ) est plafonnée à un montant total de 100 millions d'euros. La responsabilité de Bombardier Inc. et CDPQ, s'agissant de toute violation à leurs garanties fondamentales respectives, et d'Alstom, s'agissant de toute violation à ses garanties, est limitée au Prix d'Acquisition.

Le Contrat d'Acquisition comprend des engagements de porte-fort des vendeurs à l'égard des entités de Bombardier Transport concernant la conduite de leurs activités dans le cadre normal des affaires jusqu'à la date de réalisation de l'Acquisition, et notamment :

- (i) des obligations de *reporting*, en matière d'informations financières et opérationnelles, (x) sur une base hebdomadaire, à compter de la réalisation de la dernière des conditions relatives à l'autorisation de l'Acquisition par les autorités compétentes en matière de contrôle des concentrations et de contrôle des investissements étrangers, en ce qui concerne l'état des flux de trésorerie et l'utilisation des lignes de crédit renouvelable, (y) sur une base mensuelle en ce qui concerne notamment les indicateurs d'EBIT et d'EBITDA, la position de trésorerie et la situation des principaux contrats clients, et (z) sur une base trimestrielle s'agissant par exemple des états financiers, de la position de trésorerie ou des principaux contrats clients ;

- (ii) une obligation de ne pas réaliser ou s'engager à réaliser des opérations significatives, hors la conduite de leurs activités dans le cadre normal des affaires et/ou de nature à affecter la valeur des sociétés de Bombardier Transport, sans le consentement d'Alstom (qui ne peut être refusé ou retardé de manière déraisonnable). Par exemple, toute décision relative à une modification d'un contrat significatif ou d'un contrat de financement significatif (sous réserve de certaines exceptions), à un acte résultant en une variation des dépenses supérieure à 10 % du budget ou à une omission de prendre des mesures raisonnables en vue d'éviter une telle variation, au commencement d'un litige portant sur une somme supérieure à 10 millions d'euros, ou encore à toute opération de cession et d'acquisition d'activités portant sur un montant supérieur à 10 millions d'euros est soumise à l'autorisation préalable d'Alstom (qui ne peut être refusée ou retardée de manière déraisonnable) ;
- (iii) la mise en place d'un comité de supervision (*Review Committee*) composé du directeur général (*CEO*) et du directeur financier (*CFO*) de Bombardier Transport UK2, ainsi que de deux représentants nommés par CDPQ, Alstom n'ayant pas de représentant au sein de ce comité. Dans le cadre du comité, le directeur général (*CEO*) et le directeur financier (*CFO*) de Bombardier Transport UK2 sont chargés de rendre compte audit comité notamment des performances de Bombardier Transport, au regard des objectifs opérationnels généraux de Bombardier Transport, de ses obligations aux termes des contrats les plus importants ainsi que des actions prises eu égard à la situation sanitaire liée à la Covid-19, sur la base desquelles le comité de supervision est chargé, le cas échéant, de formuler des recommandations. La documentation présentée au comité de supervision (*Review Committee*) s'agissant de la situation sanitaire liée au coronavirus est également transmise à Alstom, sauf disposition contraire de la réglementation applicable.

Le Contrat d'Acquisition stipule par ailleurs des conditions suspensives, qui devront être satisfaites préalablement à la réalisation de l'Acquisition (les « **Conditions Suspensives** »). Ces Conditions Suspensives sont les suivantes :

- (i) l'autorisation de l'Acquisition par la Commission européenne au titre du contrôle des concentrations, ainsi que par les autorités de la concurrence compétentes en Australie, au Canada, en Chine, en Russie, en Afrique du Sud, à Taiwan, aux Etats-Unis ainsi qu'au Brésil, en Inde, en Israël, au Mexique, au Maroc, à Singapour et en Turquie. Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son autorisation à l'Acquisition sous condition de respect de certains engagements, qui avaient été proposés par Alstom (voir ci-dessous) et les autorisations des autres juridictions ont été obtenues à la date du présent Amendement à l'exception du Canada, de la Chine, de l'Afrique du Sud, des Etats-Unis, du Mexique et du Maroc ;
- (ii) l'autorisation de l'Acquisition par les autorités réglementaires compétentes au titre du contrôle des investissements étrangers du Canada (où l'autorisation visée a été obtenue à la date du présent Amendement), des Etats-Unis (où l'autorisation visée a été obtenue le 20 juillet dernier) ainsi qu'en Australie ;
- (iii) la résiliation du pacte d'associés relatif à Bombardier Transport liant Bombardier Inc. et CDPQ ;
- (iv) l'absence de manquement significatif aux garanties fondamentales faites par Bombardier Inc. et CDPQ (auquel il n'aurait pas été remédié avant l'expiration du Délai de Satisfaction des Conditions Suspensives (tel que ce terme est défini ci-après)) ;
- (v) l'absence de manquement par Bombardier Transport à ses engagements au titre de la période intermédiaire avant la réalisation de l'Acquisition (tels que décrits ci-avant), ayant pour effet un changement défavorable significatif, lequel consiste pour les fins de cette condition, et sous réserve de certaines exceptions, en (i) une diminution de la valeur des actifs nets consolidés de Bombardier Transport d'au moins 500 millions d'euros, (ii) une diminution du résultat

consolidé avant intérêt et impôts de Bombardier Transport d'au moins 275 millions d'euros au titre d'un exercice ou (iii) la résiliation du financement mis en place par Alstom ou Alstom Holdings dans le cadre de l'Acquisition ;

- (vi) l'absence de changement défavorable significatif, c'est-à-dire, sous réserve de certaines exceptions, un changement entraînant (i) une diminution de la valeur des actifs nets consolidés de Bombardier Transport d'au moins un milliard d'euros, (ii) une diminution du résultat consolidé avant intérêt et impôts de Bombardier Transport d'au moins 550 millions d'euros au titre d'un exercice ou (iii) la résiliation du financement mis en place par Alstom dans le cadre de l'Acquisition ; étant précisé qu'en vertu des exceptions susmentionnées, ne constituera pas un tel changement défavorable significatif un changement (quand bien même il répondrait aux critères précédents) résultant de modifications dans les conditions générales de l'industrie ou d'une perturbation macroéconomique (y compris en raison de la propagation d'un virus ou d'une maladie), à moins que ce changement n'affecte Bombardier Transport d'une manière matériellement disproportionnée par rapport à ses concurrents ;
- (vii) l'adoption par l'Assemblée Générale des résolutions liées à l'Opération visant à autoriser tant l'Augmentation de Capital Envisagée que les augmentations de capital réservées à Bombardier UK et CDPQ au titre, respectivement, du Réinvestissement Bombardier et du Réinvestissement CDPQ (voir la sous-section 1.2.2 « *Réinvestissement de Bombardier Inc. et de CDPQ* » ci-après), étant précisé qu'Alstom s'est engagé à convoquer et tenir cette Assemblée Générale avant le 31 octobre 2020 ;
- (viii) la signature du Contrat de Réinvestissement Bombardier et du Contrat de Réinvestissement CDPQ (qui est intervenue le 16 septembre 2020) et la satisfaction des conditions suspensives prévues par ces derniers (telles que détaillées ci-après, dans la sous-section 1.2.2 « *Réinvestissement de Bombardier Inc. et de CDPQ* ») ; et
- (ix) l'absence d'interdiction ou de limitation de la réalisation de l'Opération par une autorité gouvernementale ou une juridiction compétente.

Le Contrat d'Acquisition prévoit que l'ensemble des Conditions Suspensives doit avoir été réalisé dans un délai de 18 mois à compter de sa signature (le « **Délai de Satisfaction des Conditions Suspensives** ») (ce délai pouvant être prorogé de 90 jours sur accord des parties en cas de manquement à certaines garanties données par Bombardier Inc. et CDPQ et auquel il peut être remédié). Alstom, Bombardier Inc. et CDPQ peuvent ensemble convenir de renoncer à l'une ou plusieurs des Conditions Suspensives, à l'exception de celles visées aux points (iii) à (vi) ci-dessus, qui sont stipulées au seul bénéfice d'Alstom.

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son autorisation à l'Acquisition, sous réserve du respect des engagements suivants :

- Un transfert de la contribution de Bombardier Transport à la coopération sur le train à très grande Vitesse V300 ZEFIRO et une offre des licences portant sur la propriété intellectuelle à Hitachi, concernant le train développé conjointement par Hitachi et Bombardier Transport pour utilisation dans le cadre des futurs appels d'offres pour des trains à très grande vitesse au Royaume-Uni ;
- La cession du Coradia Polyvalent d'Alstom et du site de production de Reichshoffen en France ;
- La cession du Bombardier TALENT 3 et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne ;

- La fourniture d'accès à des tiers à certaines interfaces et à certains produits des différentes unités de signalisation embarquée et des systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS) de Bombardier Transport.

Ces engagements correspondent à ceux qui avaient été proposés par Alstom à la Commission européenne le 9 juillet 2020 et la réalisation de l'Opération n'est pas conditionnée à la mise en œuvre de ces engagements avant la Date de Réalisation.

Le Contrat d'Acquisition prévoit par ailleurs des indemnités de rupture en cas de non-réalisation de l'Acquisition dans les circonstances suivantes :

- Alstom sera tenu de verser une indemnité de rupture de 150 millions d'euros si (i) l'assemblée générale extraordinaire chargée d'approuver les augmentations de capital prévues dans le cadre de l'Opération ne s'est tenue ou n'a pas approuvé les résolutions correspondantes avant l'expiration du Délai de Satisfaction des Conditions Suspensives, ou (ii) Alstom n'a pas mis en place ou maintenu les financements nécessaires à la réalisation de l'Opération ;
- Alstom sera tenu de verser une indemnité de rupture de 200 millions d'euros en cas d'absence d'autorisation d'une autorité de la concurrence, sous réserve de certaines exceptions limitées ; et
- Bombardier Inc. sera tenu de verser à Alstom une indemnité de rupture de 150 millions d'euros en cas de certaines interdictions ou injonctions de ne pas réaliser l'Acquisition, s'il s'avère que cette interdiction ou injonction n'a pas été purgée avant l'expiration du Délai de Satisfaction des Conditions Suspensives.

Le Contrat d'Acquisition prévoit le versement du prix d'acquisition (le « **Prix d'Acquisition** ») par Alstom Holdings en deux temps :

- A la Date de Réalisation de l'Acquisition, Alstom devra payer le montant de la première tranche du Prix d'Acquisition (la « **Première Tranche du Prix d'Acquisition** ») correspondant au prix plancher prévu par le Contrat d'Acquisition et détaillé ci-après (le « **Prix Plancher** »), le cas échéant (i) diminué de l'estimation de toute position de liquidité négative de Bombardier Transport au 31 décembre 2020, calculée comme la différence entre, d'une part, la trésorerie (*Cash*)¹ de Bombardier Transport et, d'autre part, l'endettement financier, augmenté de l'excédent des montants relatifs aux dettes fournisseurs exigibles (*Overdue Payable*), à l'affacturage inversé (*Reverse Factoring*) et à l'affacturage des créances clients (*AR Factoring*) par rapport à certains seuils (l'« **Ajustement Relatif à la Position de Liquidité** ») et (ii) augmenté de toute recapitalisation de Bombardier Transport réalisée par Bombardier Inc. et CDPQ entre la signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) et la Date de Réalisation (dans la limite de 750 millions d'euros). Ces éléments sont déterminés pour les besoins de la Première Tranche du Prix d'Acquisition sur la base des comptes préliminaires préparés par Bombardier Inc. et revus par Alstom (sans que Bombardier Inc. ait l'obligation de tenir compte de la revue d'Alstom ou de ses commentaires pour les besoins du paiement de la Première Tranche du Prix d'Acquisition). Ces comptes préliminaires doivent être établis selon les principes convenus dans le Contrat d'Acquisition, lesquels seront aussi suivis par

¹ Etant précisé que les recapitalisations de Bombardier Transport réalisées par Bombardier Inc. et CDPQ entre la signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) et la Date de Réalisation sont soustraites de la position de trésorerie de Bombardier Transport pour le calcul de l'Ajustement Relatif à la Position de Liquidité dans la limite de 750 millions d'euros)

Alstom afin d'établir les comptes définitifs relatifs à Bombardier Transport qui permettront de calculer le montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition (voir ci-après).

Le Prix Plancher est égal à 5,5 milliards d'euros, le cas échéant (i) ajusté à la baisse de certaines sommes provenant de Bombardier Transport qui auraient pu être encaissées par Bombardier Inc. et CDPQ après le 1^{er} janvier 2021 et (ii) ajusté à la hausse, si la Date de Réalisation intervient après le 1^{er} janvier 2021 d'un montant calculé *pro rata temporis* sur la base d'une augmentation de 50 millions d'euros par trimestre.

Le Prix d'Acquisition de référence de Bombardier Transport sera déterminé sur la base des derniers comptes disponibles mis à jour à la suite de l'Acquisition (le « **Prix de Référence** ») et sera égal à un montant de 7,15 milliards d'euros, le cas échéant (i) diminué de l'endettement net de Bombardier Transport (calculé comme la différence entre, d'une part, l'endettement de Bombardier Transport et, d'autre part, la trésorerie de Bombardier Transport, diminuée de certains actifs de Bombardier Transport), (ii) diminué de certains passifs liés aux engagements de retraite de Bombardier Transport et (iii) ajusté à la hausse ou à la baisse du fonds de roulement net (*net working capital*) de Bombardier Transport par rapport à une situation de référence convenue entre Alstom, Bombardier Inc. et CDPQ.

Le Prix d'Acquisition sera égal au Prix de Référence, sauf à ce que ce dernier soit (i) inférieur au Prix Plancher (tel que défini ci-dessus), auquel cas le Prix d'Acquisition sera égal au Prix Plancher ou (ii) supérieur au Prix Plafond (tel que défini ci-après), auquel cas le Prix d'Acquisition sera égal au Prix Plafond.

Le prix plafond prévu par le Contrat d'Acquisition (le « **Prix Plafond** ») est égal à 5,9 milliards d'euros, le cas échéant (i) ajusté à la baisse de certaines sommes provenant de Bombardier Transport qui auraient pu être encaissées par Bombardier Inc. et CDPQ après le 1^{er} janvier 2021 et (ii) ajusté à la hausse si la Date de Réalisation intervient après le 1^{er} janvier 2021, d'un montant calculé *pro rata temporis* sur la base d'une augmentation de 100 millions d'euros par trimestre.

Le montant des recapitalisations de Bombardier Transport réalisées par Bombardier Inc. et CDPQ entre la signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) et la Date de Réalisation (dans la limite de 750 millions d'euros), qui est pris en compte dans le calcul de la Première Tranche du Prix d'Acquisition, pourrait aboutir à ce que la Première Tranche du Prix d'Acquisition excède le Prix Plafond (c'est-à-dire que, si le montant de ces recapitalisations, ajouté au montant du Prix Plancher, ajusté, le cas échéant de l'Ajustement Relatif à la Position de Liquidité, excède le Prix Plafond, le prix d'acquisition payé par Alstom Holdings excèdera ce Prix Plafond (dans la limite de 750 millions d'euros)), étant précisé que les vendeurs doivent faire leurs efforts raisonnables afin d'éviter un tel excès.

- A compter de la réalisation de l'Acquisition, Alstom pourra établir les comptes définitifs relatifs à Bombardier Transport prenant en compte l'Acquisition, qui permettront de calculer le montant de la deuxième tranche de paiement du Prix d'Acquisition (la « **Seconde Tranche du Prix d'Acquisition** »).

La Première Tranche du Prix d'Acquisition sera versée à la Date de Réalisation :

- à CDPQ, (i) en actions de la Société libérées par voie de compensation de créance (à la suite d'une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement du montant du Prix d'Acquisition, pour un montant égal à environ 1,93 milliards d'euros), et (ii) en numéraire pour un montant égal à la portion des recapitalisations précitées de Bombardier Transport par CDPQ (dans la limite d'un plafond de 750 millions d'euros applicable aux recapitalisations par CDPQ et par Bombardier Inc.) au-delà de 100 millions d'euros, augmenté du rendement lié à ces recapitalisations ; et

- à Bombardier Inc. pour le solde de la Première Tranche du Prix d'Acquisition, (i) en actions de la Société libérées par voie de compensation de créance (à la suite d'une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement du montant du Prix d'Acquisition, pour un montant maximum de 650 millions d'euros (voir ci-après la section 1.2.2(a) « *Contrat de Réinvestissement Bombardier* » concernant ce réinvestissement)) et (ii) en numéraire pour le solde (incluant, le cas échéant, le montant des recapitalisations précitées de Bombardier Transport par Bombardier Inc. (dans la limite d'un plafond de 750 millions d'euros applicable aux recapitalisations par CDPQ et par Bombardier Inc.) et tout montant jusqu'à 100 millions d'euros lié aux recapitalisations précitées de Bombardier Transport par CDPQ).

La Seconde Tranche du Prix d'Acquisition sera égale au Prix d'Acquisition, tel que définitivement déterminé, (i) diminué, le cas échéant, de l'Ajustement Relatif à la Position de Liquidité, tel que définitivement déterminé, (ii) diminué du montant de la Première Tranche du Prix d'Acquisition et (iii) augmenté de toute recapitalisation de Bombardier Transport réalisée par Bombardier Inc. et CDPQ entre la signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) et la Date de Réalisation (dans la limite d'un plafond de 750 millions d'euros applicable aux recapitalisations par CDPQ et par Bombardier Inc.), dans la mesure où ces montants n'auraient pas été pris en compte dans le cadre de la Première Tranche du Prix d'Acquisition.

Si le montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition est positif, il sera versé, à l'issue d'une période de revue des comptes définitifs relatifs à Bombardier Transport d'un délai maximum d'environ 10 mois à compter de la Date de Réalisation (sous réserve de tout délai additionnel lié à l'éventuelle nomination d'un expert indépendant, en cas de désaccord entre les parties) par Alstom Holdings à CDP Investissements en actions (à hauteur de 150 millions d'euros maximum) et à Bombardier UK en numéraire (en cas de surplus). A l'inverse, si le montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition est négatif, il correspondra à un montant en numéraire que Bombardier UK devra rembourser à Alstom Holdings dans les mêmes délais.

Tout paiement en numéraire effectué par Alstom Holdings à Bombardier Inc. sera réalisé en dollars (à l'exception du paiement de tout montant lié aux recapitalisations de Bombardier Transport par Bombardier Inc. et CDPQ entre le 17 février 2020 (date de signature du protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*)) et la Date de Réalisation (dans la limite de 750 millions d'euros), qui sera réalisé en euros). Le paiement en dollars sera effectué sur la base d'un taux de change déterminé le jour de la signature du Contrat d'Acquisition (d'environ 1,17 dollar par euro) et prenant en compte les coûts liés à la couverture et les autres coûts y afférent, lesquels seront à la charge de Bombardier Inc.

1.2.2 Réinvestissement de Bombardier Inc. et de CDPQ

(a) *Contrat de Réinvestissement Bombardier*

Aux termes du Contrat de Réinvestissement Bombardier, Bombardier UK, une filiale de Bombardier Inc. détenue à 100 %, s'est engagé à souscrire, directement ou indirectement, à une augmentation de capital réservée d'Alstom à hauteur d'un montant fixe de 500 millions d'euros, étant précisé que le Contrat d'Acquisition et le Contrat de Réinvestissement Bombardier prévoient que, si les sommes dues par les sociétés de Bombardier Transport à des établissements de crédit au titre d'avances consenties par ces derniers (dans le cadre de contrats dits *construction advance agreements* et *forfeiting agreements*) excèdent 575 millions d'euros, alors un montant égal au montant excédant ledit seuil, dans la limite de 150 millions d'euros, ne sera pas versé à Bombardier UK en numéraire, mais en actions Alstom. Dans ces circonstances, l'augmentation de capital réservée d'Alstom au bénéfice de Bombardier UK pourrait être portée de 500 millions d'euros à un maximum de 650 millions d'euros. Le prix de souscription des actions Alstom souscrites en vertu du Contrat de Réinvestissement Bombardier est de 47,50 euros par action Alstom. Le nombre de titres émis pourra être ajusté en cas de réalisation d'opérations dilutives sur le capital d'Alstom préalablement à la Date de Réalisation, telles

que l'Augmentation de Capital Envisagée, étant précisé que ces ajustements n'auront pas d'impact sur le montant total souscrit par Bombardier Inc. Pour une description de ces cas d'ajustements, le lecteur est invité à se reporter à l'Annexe 3 du présent Amendement.

Le Contrat de Réinvestissement Bombardier prévoit un engagement de conservation des actions Alstom par Bombardier UK pendant une période de 3 mois à compter de la Date de Réalisation (*lock up*), sous réserve (i) des transferts aux Affiliés de Bombardier UK, (ii) des transferts effectués à la suite du dépôt d'une offre publique, (iii) des transferts autorisés par Alstom, (iv) des transferts effectués à la suite de l'ouverture d'une procédure prévue au Livre VI du Code de commerce concernant Alstom (étant précisé que cet engagement ne concerne pas les éventuels droits préférentiels de souscription attachés aux actions Alstom).

Le Contrat de Réinvestissement Bombardier prévoit que cette augmentation de capital sera réalisée par compensation de la créance de prix dans le cadre de l'Acquisition (après une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement de cette créance due par Alstom Holdings) concomitamment à la réalisation de l'Opération, sous réserve de la satisfaction des conditions suspensives suivantes :

- (i) l'approbation par l'assemblée générale extraordinaire d'Alstom de l'augmentation de capital réservée au bénéfice de Bombardier UK et de l'augmentation de capital réservée au bénéfice de CDP Investissements (sur cette dernière, voir ci-après la section 1.2.2(b)) ;
- (ii) la convocation de l'assemblée générale extraordinaire d'Alstom appelée à se prononcer sur l'Augmentation de Capital Envisagée ;
- (iii) la satisfaction des Conditions Suspensives au Contrat d'Acquisition ;
- (iv) l'absence de manquements significatifs à certaines garanties fondamentales stipulées dans le Contrat de Réinvestissement Bombardier ; et
- (v) l'absence de jugement ou injonction faisant obstacle à l'Opération ou à l'augmentation de capital réservée au bénéfice de Bombardier UK.

Alstom et Bombardier Inc. peuvent ensemble convenir de renoncer à une ou plusieurs des conditions suspensives susvisées, à l'exception de celle visée au point (iv) ci-dessus, qui est stipulée au seul bénéfice de la partie qui n'est pas à l'origine du ou des manquements significatifs à certaines garanties fondamentales prévues par le Contrat de Réinvestissement Bombardier.

(b) Contrat de Réinvestissement CDPQ

Le Contrat de Réinvestissement CDPQ prévoit que CDP Investissements réinvestira le produit du prix de cession dû par Alstom Holdings à la Date de Réalisation (à l'exception des montants investis par CDPQ au titre de la recapitalisation de Bombardier Transport et du rendement lié à ces recapitalisations), ce qui équivaut à un montant total souscrit compris entre 1,93 et 2,08 milliards d'euros (en fonction du montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition (tel que ce terme est défini ci-avant)) par le biais d'une augmentation de capital d'Alstom réservée à CDP Investissements, souscrite par voie de compensation de créance (après une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement du prix de cession dû par Alstom Holdings), augmenté d'un montant additionnel de 700 millions d'euros. Si le montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition est positif et doit être versé par Alstom Holdings à CDPQ, cette créance de prix sera également compensée par la souscription par CDP Investissements d'actions nouvelles émises par Alstom après délégation à Alstom au titre du paiement de cette créance. Le réinvestissement serait réalisé dans le cadre d'augmentations de capital réservées par voie d'émission (i) d'actions de préférence de catégorie B obligatoirement convertibles en actions ordinaires nouvelles (les « **Actions de Préférence** ») ou, selon la structure finalement retenue, (ii) d'actions ordinaires.

Ces deux structures sont en cours d'étude. Il est toutefois précisé que ces deux résolutions sont alternatives, et que le choix de l'une ou l'autre de ces structures par le conseil d'administration sera sans impact sur la situation des actionnaires de la Société. Le lecteur est invité à se reporter au rapport du conseil d'administration de la Société à l'assemblée générale des actionnaires convoquée pour le 29 octobre 2020, accessible sur le site internet de la Société (www.alstom.com/Fr/Finance/assemblees-generales), qui présente les modalités de ces résolutions.

Le Contrat de Réinvestissement CDPQ prévoit que les Actions de Préférence ou les actions ordinaires pourront être transférées à CDPQ à la suite de leur souscription.

Le Réinvestissement CDPQ est également soumis à la satisfaction de conditions suspensives, notamment liées à l'obtention d'autorisations des autorités de la concurrence et réglementaires.

Emission des Actions de Préférence

Caractéristiques des Actions de Préférence

Le nombre d'Actions de Préférence susceptibles d'être émises au bénéfice de CDP Investissements à la Date de Réalisation et, le cas échéant, au jour du paiement du montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition, sera calculé sur la base (i) du montant du prix de cession et, le cas échéant, de l'ajustement du prix de cession, et (ii) du prix d'émission unitaire des Actions de Préférence, qui est fixé à 44,45 euros.

Comme indiqué, Alstom Holdings, l'entité du Groupe Alstom acquéreuse dans le cadre de l'Acquisition, délèguera à Alstom tout ou partie de la dette de prix correspondante envers CDPQ et Bombardier Inc. Ainsi, l'augmentation de capital réservée sera libérée (i) par compensation de créance et (ii) pour le solde (à hauteur de 700 millions d'euros) par versement en numéraire à la Date de Réalisation.

Les termes et conditions des Actions de Préférence (les « **Termes et Conditions** ») sont présentés en Annexe 4 au présent Amendement et soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'Assemblée Générale. Ces termes et conditions ont fait l'objet du rapport d'un commissaire aux avantages particuliers, dont le rapport figure en Annexe 5 au présent Amendement.

Les Actions de Préférence auront une valeur nominale de sept euros chacune. Sous réserve des droits particuliers dont les Actions de Préférence bénéficient, celles-ci bénéficieront des mêmes droits et obligations que ceux attachés aux actions ordinaires d'Alstom. Chaque Action de Préférence donnera notamment droit au porteur de voter aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires des titulaires d'actions ordinaires d'Alstom à raison d'un droit de vote par Action de Préférence.

Chaque Action de Préférence donnera droit, à tout moment, dans la propriété de l'actif social et la distribution de dividendes (à l'exclusion des distributions de prime et/ou de réserve) au produit (i) du droit attaché à une action ordinaire de la Société conformément aux articles 21 (*Bénéfices*) et 23 (*Liquidation – Nomination – Pouvoirs des liquidateurs*) des statuts de la Société par (ii) le nombre d'action(s) ordinaire(s) auxquelles ou à laquelle ladite Action de Préférence donnerait droit lors de sa conversion si la conversion de ladite Action de Préférence avait lieu à la date de la décision de distribution.

Les Actions de Préférence ne comporteront pas de droit préférentiel de souscription.

Dates de conversion des Actions de Préférence

Si l'Augmentation de Capital Envisagée est réalisée avant la date de l'émission des Actions de Préférence (laquelle interviendra à la Date de Réalisation et, le cas échéant, en cas de Seconde Tranche du Prix d'Acquisition, à la date de paiement du montant de cette Seconde Tranche du Prix

d'Acquisition), les Actions de Préférence seront automatiquement converties en actions ordinaires d'Alstom à leur date d'émission (soit, respectivement, à la Date de Réalisation et, le cas échéant, à la date de paiement du montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition).

Si l'Augmentation de Capital Envisagée n'est pas réalisée avant la date de leur émission, les Actions de Préférence seront automatiquement converties en actions ordinaires d'Alstom, et les actions ordinaires résultant de cette conversion porteront jouissance courante, à la plus proche des deux dates suivantes : (i) le premier anniversaire de la Date de Réalisation et (ii) la date du règlement livraison de l'Augmentation de Capital Envisagée.

Ajustements du nombre d'actions ordinaires issues de la conversion des Actions de Préférence

Le nombre d'actions ordinaires susceptibles de résulter de la conversion des Actions de Préférence serait déterminé par application d'un ratio de conversion d'une action ordinaire nouvelle pour une Action de Préférence (sous réserve des ajustements décrits ci-après), étant précisé que le montant maximum d'actions ordinaires émises sur conversion des Actions de Préférence ne pourra excéder le seuil de 29,90 % du capital social ou des droits de vote de la Société à la date de la conversion. Dans toutes les circonstances où l'application de ce seuil de 29,90 % n'a pas permis l'émission d'actions ordinaires qui auraient dû être émises sans l'application dudit seuil, alors Alstom devra verser à CDP Investissements, à la Date de Réalisation, un montant en euros égal au produit (i) du nombre d'actions ordinaires non émises du fait de l'application dudit seuil et (ii) du prix d'une action ordinaire Alstom à la clôture du jour de bourse précédant la Date de Réalisation.

Ce ratio de conversion fera l'objet d'ajustements afin de protéger les titulaires des Actions de Préférence en cas de réalisation de certaines opérations sur le capital à compter du 17 février 2020 et notamment de la dilution induite par l'Augmentation de Capital Envisagée.

Les modalités d'ajustement du ratio de conversion dans le cadre de l'Augmentation de Capital Envisagée sont présentées à visées à la section « Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B » des Termes et Conditions. Les autres cas et modalités d'ajustement figurent à l'Annexe B des Termes et Conditions.

En cas d'opérations donnant lieu à ces ajustements en amont de la conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires et pour autant que CDPQ et ses Affiliés détiennent au moins 50 % des Actions de Préférence, toute résolution devant être présentée à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires ne pourra être adoptée qu'avec le vote positif des porteurs d'Actions de Préférence.

Les nouvelles actions ordinaires qui seraient émises dans le cadre de ces ajustements seraient libérées en utilisant la prime d'émission qui résultera du prix de souscription des Actions de Préférence. Cette prime sera affectée à un « compte de prime » (le « **Compte Indisponible** ») qui sera indisponible avant la conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires d'Alstom. Si la mise en exécution d'une opération déclenchant un ou plusieurs ajustement(s), était susceptible de résulter en une impossibilité d'émettre toutes les actions ordinaires à la conversion des Actions de Préférence en utilisant uniquement le Compte Indisponible, la Société devrait transférer dans un autre compte de réserves (le « **Compte Indisponible Additionnel** ») le montant de primes ou de réserves raisonnablement nécessaire pour permettre la conversion en totalité des Actions de Préférence en un nombre suffisant d'actions ordinaires, le montant des primes ou réserves ainsi transférées devenant indisponible.

Les Actions de Préférence ne seront pas admises aux négociations à la date de leur émission, étant précisé que CDP Investissements sera en droit de solliciter qu'Alstom demande une telle admission aux négociations sur Euronext Paris dans tous les cas où CDP Investissements ou CDPQ serait en droit et souhaiterait transférer à un tiers (autre qu'un Affilié) ses Actions de Préférence pendant la période d'inaliénabilité (*lock up*) (telle que décrite ci-dessous).

Sous réserve (i) des transferts à CDPQ, (ii) des transferts aux Affiliés de CDPQ, (iii) des transferts effectués à la suite du dépôt d'une offre publique, (iv) des transferts autorisés par Alstom à la suite d'une demande de CDPQ, (v) des transferts effectués à la suite de l'ouverture d'une procédure prévue au Livre VI du Code de commerce concernant Alstom, et (vi) des transferts effectués afin d'autoriser CDPQ et ses Affiliés à descendre à un niveau de participation non inférieur à 19,8 % en amont d'une distribution (les « **Transferts Autorisés** »), les Actions de Préférence ne pourront pas être transférées.

Les actions ordinaires issues de la conversion seraient soumises à une période d'inaliénabilité (*lock up*) de 21 mois (hors Transferts Autorisés) à compter de la Date de Réalisation. Après la période d'inaliénabilité les actions ordinaires détenues par CDPQ et ses Affiliés ne pourraient être transférées hors marché à des concurrents d'Alstom (tels que définis dans la documentation) sans l'accord préalable d'Alstom, étant précisé que CDPQ et ses Affiliés resteraient libres, après l'expiration de la période d'inaliénabilité, de céder leurs actions Alstom sur le marché ou par le biais d'une procédure de constitution accélérée d'un livre d'ordres (*accelerated book building*) (sans qu'aucune restriction ne s'applique à cette procédure).

Par ailleurs, CDPQ s'est engagé dans le cadre du Contrat de Réinvestissement CDPQ, pendant une période de dix (10) ans à compter de la date de signature, à ce que sa participation en capital n'excède pas, sans l'accord d'Alstom, le plus élevé des deux montants suivants (*standstill*) : (i) 22 % et (ii) sa participation après la Date de Réalisation augmentée de 2 %. En cas de dépassement, CDPQ devra régulariser sa situation dans une période de six mois.

Emission d'actions ordinaires

Alstom pourra également décider de l'émission au profit de CDP Investissements d'actions ordinaires, en lieu et place de l'émission des Actions de Préférence, CDP Investissements s'engageant alors à souscrire à ladite émission d'actions ordinaires, étant précisé que, dans ce cas, le nombre d'actions ordinaires à émettre sera égal au nombre d'Actions de Préférence qui auraient dû être émises à la Date de Réalisation et, le cas échéant, au jour du paiement du montant de la Seconde Tranche du Prix d'Acquisition, sous réserve des cas d'ajustements qui seraient intervenues entre le 17 février 2020 et la Date de Réalisation, figurant en Annexe 6 au présent Amendement.

Le lecteur est invité à se reporter au rapport du conseil d'administration de la Société à l'assemblée générale des actionnaires convoquée pour le 29 octobre 2020, accessible sur le site internet de la Société (www.alstom.com/Fr/Finance/assemblees-generales), qui présente les modalités de ces émissions.

Gouvernance

Aux termes de l'Opération, CDPQ deviendrait le premier actionnaire d'Alstom. CDPQ bénéficierait de la possibilité de nommer un censeur et deux administrateurs au conseil d'administration d'Alstom tant que sa participation en capital sera égale ou supérieure au plus faible des pourcentages suivants (x) le pourcentage de participation en capital détenu après la Date de Réalisation et (y) 19,80 %. Cette représentation serait limitée à deux administrateurs si sa participation en capital se situe entre 12,50 % (inclus) et le pourcentage de participation en capital détenu après la réalisation de l'Opération (exclu) et à un administrateur si sa participation en capital se situe entre 7,50 % (inclus) et 12,50 % (exclu).

L'un des administrateurs proposé par CDPQ sera également membre du comité d'audit tant que CDPQ détiendra plus de 12,50 % du capital d'Alstom (étant précisé que la Société continuera à respecter les recommandations du code AFEP-MEDEF sur la composition du comité d'audit qui pourrait, le cas échéant, être modifiée afin de permettre cette nomination dans le respect du code AFEP-MEDEF).

Par ailleurs, un comité d'intégration, chargé de faciliter et de surveiller le processus d'intégration de Bombardier Transport au sein du Groupe Alstom, serait créé pour une période de deux ans à compter de la Date de Réalisation. Le comité d'intégration serait composé de deux administrateurs indépendants, choisis parmi les administrateurs indépendants du conseil d'administration d'Alstom, et d'un

administrateur désigné par CDPQ. Ce comité constituera un comité du conseil d'administration au sens de l'article 5 du règlement intérieur du conseil d'administration d'Alstom.

Droit d'information de CDPQ

Dans l'hypothèse où elle envisagerait une distribution exceptionnelle d'actions, Alstom s'est engagée à informer CDPQ au moins trente jours avant la soumission de la proposition de distribution exceptionnelle afin de permettre à CDPQ de réduire, si elle le souhaite, sa participation en capital en dessous de 20 %.

Ce droit d'information s'exercera dans le respect de la réglementation applicable aux abus de marché.

Durée du Contrat de Réinvestissement CDPQ

Le Contrat de Réinvestissement CDPQ est conclu pour une période de vingt ans et automatiquement prorogé pour des périodes supplémentaires de cinq ans, sauf résiliation par écrit par l'une ou l'autre des parties au moins six mois avant la date d'expiration. Une résiliation anticipée est prévue en cas de résiliation du Contrat d'Acquisition, de survenance d'un événement rendant impossible la satisfaction des conditions suspensives avant l'expiration du Délai de Satisfaction des Conditions Suspensives ou en cas de dépôt d'une offre publique recommandée par le conseil d'administration d'Alstom avant la Date de Réalisation. Dans ce dernier cas, les montants dus par Alstom au titre du Contrat d'Acquisition seraient payés en numéraire.

(c) Gouvernance de l'entité combinée

Bouygues a apporté son soutien à l'Opération et a pris les engagements suivants le 17 février 2020 :

- demeurer un actionnaire d'Alstom et ne pas transférer, sans l'accord d'Alstom, les actions d'Alstom que Bouygues S.A. détient au 17 février 2020 jusqu'à la première des dates suivantes : (i) l'Assemblée Générale et (ii) le 31 octobre 2020 ;
- voter en faveur des résolutions proposées lors de l'Assemblée Générale aux actionnaires d'Alstom pour approuver l'Opération ;
- sous réserve de la conformité aux lois applicables et aux obligations incombant aux administrateurs, faire en sorte que ses représentants au conseil d'administration d'Alstom votent en faveur de toute décision nécessaire à la mise en œuvre de l'Opération.

Les résolutions relatives à la nomination des administrateurs représentant CDPQ seront soumises au vote des actionnaires lors de l'Assemblée Générale, sous condition suspensive de la réalisation de l'Opération.

Il est rappelé que, suite à la loi visant à reconquérir l'économie réelle (dite « loi Florange ») promulguée le 29 mars 2014, les droits de vote double sont applicables de plein droit pour les actions inscrites au nominatif depuis au moins deux ans dans toute société dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé, sauf clause statutaire contraire adoptée postérieurement à la loi. Au sein d'Alstom, en l'absence de toute clause contraire des statuts, les droits de vote double sont automatiques depuis le 31 mars 2016.

Dans le cadre de l'Opération, il est proposé d'introduire dans les statuts d'Alstom une clause prévoyant l'absence de droits de vote double au sein de la société sous condition suspensive de la réalisation de l'Opération et avec effet à la Date de Réalisation. Des résolutions proposant cette modification seront présentées à l'assemblée spéciale des porteurs d'actions à droit de vote double et à l'Assemblée Générale.

Les statuts intégreront l'ensemble des modifications soumises à l'approbation des actionnaires d'Alstom dans le cadre de l'Assemblée Générale, qui seraient applicables à l'issue de la réalisation de l'Opération à la Date de Réalisation (telles que figurant en Annexe 7 au présent Amendement).

2. FACTEURS DE RISQUES

Le facteur de risque « Covid-19 (*) » inclus dans la section « Risques opérationnels et stratégiques » du chapitre 4 du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendé comme suit :

Covid-19 (*)

Le groupe Alstom est présent dans de nombreux pays particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 et suit l'évolution de la situation avec grande attention tout en mettant en place les mesures nécessaires pour protéger ses salariés, l'activité de ses fournisseurs et sous-traitants mais aussi tenter de réduire les impacts économiques et financiers de cette crise hors norme.

Les principaux facteurs de risques identifiés à ce jour, sans que cette liste soit exhaustive, concernent :

- la perturbation temporaire ou durable des chaînes de production dans les différents pays touchés par l'épidémie ;
- l'impact sur le trafic ferroviaire ;
- les impacts sanitaires sur la santé et l'activité des salariés et prestataires du Groupe ;
- les impacts à terme de la réduction des investissements publics dans un contexte prévisible de crise économique globale et forte augmentation du niveau d'endettement des États affectant le nombre et le timing des projets d'investissements des clients du Groupe.

Les impacts attendus peuvent être de plusieurs ordres, qu'il s'agisse de la santé des collaborateurs du Groupe, celle de ses sous-traitants et fournisseurs, d'un arrêt partiel ou total de sites de production pouvant entraîner le cas échéant un retard dans l'exécution des contrats, ou du report de décision quant à l'attribution de nouveaux marchés dans le cadre d'appel d'offres, voire de leur annulation.

À la date de la publication du présent Amendement, le Groupe constate que :

- les principaux sites industriels en France, Italie, Espagne, Afrique du Sud, Moyen-Orient et Asie Centrale, en Inde ont dû être mis à l'arrêt ou ont vu leur activité lourdement impactée au printemps 2020. Leur reprise d'activités a été planifiée en fonction de la date de fin du confinement prescrite par les différents États concernés et est en cours depuis fin avril 2020 ;
- la majorité de ses fournisseurs ont dû eux aussi stopper leurs activités et ont entamé une reprise progressive à compter de fin avril 2020 ;
- les opérations d'Alstom étaient proches d'un niveau normalisé en septembre 2020, hors baisse structurelle de l'activité système.

Cependant, le Groupe ne peut pas exclure que des sites d'Alstom ou de ses fournisseurs soient, à l'avenir, contraints de réduire ou cesser à nouveau leurs activités, notamment en cas de survenance de « seconde vague » dans les pays d'implantation du Groupe.

Depuis le début de l'exercice 2020/2021, la crise de la Covid-19 pèse sur la dynamique de marché et donc sur les perspectives de commandes pour lesquelles le Groupe constate en particulier des décalages sur le second semestre. L'ampleur de l'impact négatif de la crise de la Covid-19 sur la performance financière de l'exercice 2020/21 dépendra des conditions et du calendrier du retour à la normale de l'activité, que le Groupe ne peut pas prédire à la date du présent Amendement. La reprise de l'activité dépendra de l'évolution de la crise de la Covid-19, et notamment de la durée des mesures de confinement, de l'intensité de la récession économique ainsi que de la réponse du marché. Après la crise actuelle, le Groupe s'attend à un rebond du marché ferroviaire, soutenu par des fondamentaux solides et une demande accrue pour les solutions de mobilité durable.

Le lecteur est invité à se reporter à la section 6 « *Perspectives de marché* » du présent Amendement sur les perspectives de croissance du marché ainsi qu'aux notes aux états financiers ainsi qu'au rapport de gestion inclus dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et aux résultats du premier trimestre de l'exercice 2020/21 décrits à la section 5 « *Informations financières de la Société du premier trimestre de l'exercice 2020/21 publiées le 16 juillet 2020* » du présent Amendement pour l'évaluation des impacts financiers de la crise sur les comptes du Groupe.

La section « *Risques liés aux acquisitions, cessions et autres opérations de croissance externe* » du chapitre 4 du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée et complétée comme suit :

Risques liés à l'acquisition de Bombardier Transport (*)

Risque lié à la non-réalisation de l'Acquisition

Si l'Acquisition n'intervient pas du fait de la résiliation du Contrat d'Acquisition, notamment du fait de la non-réalisation des différentes conditions suspensives (voir la section 1 « *Présentation de l'Opération d'Acquisition de Bombardier Transport* » du présent Amendement), les activités courantes d'Alstom pourraient être défavorablement et significativement affectées et Alstom serait exposé à un certain nombre de risques, parmi lesquels :

- être tenu, dans certaines circonstances, de verser une indemnité de rupture à Bombardier Inc. et à CDPQ d'un montant total pouvant atteindre un maximum de €200 millions dans certaines hypothèses prévues dans le cadre du Contrat d'Acquisition (voir « *Présentation de l'Opération* » pour une description de ces indemnités de rupture) ;
- avoir engagé et continuer d'engager des coûts et frais importants dans le cadre de l'Acquisition envisagée (qui seront « à perte » en cas de non-réalisation de l'Acquisition) ; les montants estimés de ces frais et coûts engagés par Alstom à la date du présent Amendement sont présentés au point 5(a) de la section 3 « *Informations financières pro forma au 31 mars 2020* » de l'Amendement ;
- subir les effets d'une réaction négative des marchés financiers, et notamment un effet négatif sur son cours de bourse qui aurait pu anticiper les bénéfices attendus de l'Acquisition ;
- faire face à des réactions négatives de la part de ses clients, autorités de régulation et salariés ; et
- avoir consacré du temps et des ressources importantes de la direction et des équipes d'Alstom aux questions relatives à l'Acquisition qui auraient autrement été consacrés aux opérations courantes ainsi qu'à d'autres opportunités qui auraient pu profiter à Alstom.

En outre, Alstom pourrait faire l'objet d'un litige à raison du défaut de réalisation de l'Acquisition. Si l'Acquisition n'intervient pas, ces risques pourraient se matérialiser et avoir un effet défavorable significatif sur les activités, la situation financière, les résultats financiers, les perspectives et le cours de bourse d'Alstom.

La réalisation de l'Acquisition reste soumise à la satisfaction de plusieurs conditions suspensives ou à la renonciation par Alstom à celles-ci, et la non-réalisation ou la réalisation tardive de ces conditions pourrait avoir un impact défavorable sur Alstom

La réalisation de l'Acquisition est soumise à plusieurs conditions suspensives (voir « *Présentation de l'Opération* »), dont certaines sont hors du contrôle d'Alstom, de Bombardier Inc. ou de CDPQ. Aucune garantie ne peut être donnée quant au fait que les conditions suspensives à l'Acquisition seront réalisées ou levées en temps utile, si tant est qu'elles soient réalisées ou levées. Toute défaillance ou tout retard

dans la réalisation des conditions suspensives pourrait empêcher ou retarder la réalisation de l'Acquisition, ce qui réduirait les synergies et les avantages qu'Alstom compte obtenir dans le cadre de l'Acquisition et de l'intégration des activités de Bombardier Transport.

L'Acquisition est notamment soumise aux approbations des autorités de la concurrence et de régulation de l'Union européenne, des États-Unis, de la Chine ainsi que d'autres juridictions. Les autorités concernées pourraient imposer des mesures ou des conditions, comme la cession d'actifs ou d'activités (éventuellement significatives) d'Alstom et/ou de Bombardier Transport, et aucune garantie ne peut être donnée qu'Alstom, Bombardier Inc. et CDPQ obtiennent les accords, décisions et approbations nécessaires de ces autorités. Bien que la Commission européenne ait accordé son autorisation à l'Acquisition sous condition du respect des engagements proposés par Alstom, il n'existe aucune certitude qu'il en ira de même des autres autorités de la concurrence compétentes. Ainsi, en dépit des engagements proposés par Alstom, les autorités concernées pourraient conditionner leur accord, décision ou approbation à des mesures significatives additionnelles qu'Alstom et/ou Bombardier Inc. ne serai(en)t pas en mesure d'accepter. En tout état de cause, toute condition et cession exigée par ces autorités (ainsi que les conditions notamment financières de ces cessions) pourrait avoir une incidence défavorable significative sur les activités, les résultats d'exploitation, la situation financière, les synergies liées à l'Acquisition, les perspectives et le cours de bourse d'Alstom.

Par ailleurs, l'Acquisition est également soumise à l'approbation par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires d'Alstom des résolutions relatives à l'Opération et notamment liées aux augmentations de capital réservées à Bombardier Inc. et CDPQ ainsi qu'à l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription.

Risque lié à la performance et aux passifs imprévus de Bombardier Transport

Bombardier Transport est confronté à des difficultés financières et opérationnelles, conduisant notamment à la réalisation d'un taux de marge inférieur à celui d'Alstom (et notamment un taux de marge d'exploitation ajustée de 0,8 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et de 2,4 % et (25,9 %) respectivement aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres 2020, par rapport à un taux de marge d'exploitation ajustée de 7,7 % pour Alstom pour l'exercice clos le 31 mars 2020). Ses objectifs de performance ont été revus à la baisse dans le cadre de l'avertissement sur les résultats émis le 16 janvier 2020 à l'occasion de la publication des résultats du quatrième trimestre 2019 de Bombardier Inc., avec notamment des flux de trésorerie disponibles, sur base consolidée sur le périmètre de Bombardier Inc., estimés à environ 1,0 milliard \$, soit inférieurs de près de 650 millions \$ aux prévisions. Dans son rapport semestriel pour le premier semestre 2020, en date du 6 août 2020, Bombardier Inc. a indiqué que les revenus de Bombardier Transport avaient baissé de 577 millions \$ (compte non tenu de l'incidence négative des taux de change) par rapport au premier semestre 2019. Les revenus pour le deuxième trimestre 2020 se sont élevés à 1,479 milliard \$, reflétant une baisse de la production, alors que les activités opérationnelles exercées aux principales installations en Europe et dans les Amériques ont été suspendues temporairement en raison de la pandémie mondiale de Covid-19. Par ailleurs, le résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat (RAII) ajusté de Bombardier Transport, négatif à hauteur de 383 millions \$ pour le deuxième trimestre 2020, s'est avéré nettement inférieur à celui prévu, reflétant une charge additionnelle de 435 millions \$ liée en grande partie à des coûts additionnels d'ingénierie, de certification et de rattrapage associés à un certain nombre de projets en voie d'achèvement principalement au Royaume-Uni et en Allemagne. A la suite de la publication de ces résultats semestriels, les termes du Contrat d'Acquisition ont été adaptés à la situation actuelle de Bombardier Transport. La performance et les indicateurs opérationnels et financiers de Bombardier Transport pourraient continuer à se détériorer, notamment dans le contexte actuel lié à la Covid-19 et rien ne garantit que l'amélioration de la performance de Bombardier Transport anticipée à la date de l'annonce de l'Acquisition puisse être réalisée, ce qui aurait un impact défavorable significatif sur les résultats, les flux de trésorerie, la rentabilité et la situation financière d'Alstom à l'issue de la réalisation de l'Acquisition.

Par ailleurs, Alstom a mené des diligences limitées sur Bombardier Transport avant de conclure le protocole d'accord le 17 février 2020 et le Contrat d'Acquisition (dont certaines ont été conduites avant la signature du Contrat d'Acquisition). Alstom ne peut garantir que les documents et informations fournis dans le cadre de la procédure de *due diligence* aient été complets, adaptés ou exacts et, de ce fait, que les travaux de *due diligence* aient permis d'identifier ou évaluer tous les éventuels problèmes, risques ou passifs importants au sein de Bombardier Transport. Par conséquent, après la réalisation de l'Acquisition, des difficultés opérationnelles et/ou des passifs imprévus importants de Bombardier Transport pourraient survenir et avoir un impact négatif sur la rentabilité, le résultat d'exploitation, la situation financière, la capitalisation boursière et le cours de bourse des actions Alstom, alors que ces difficultés et/ou passifs auraient pu, le cas échéant, être identifiés par Alstom dans le cadre d'un processus de diligences plus exhaustif. De même, des difficultés opérationnelles ou d'autres éléments de risque identifiés dans le cadre des diligences menées pourraient se révéler sous-provisionnés ou autrement plus importants qu'initialement estimés ou Alstom pourrait ne pas être en mesure d'y remédier, ce qui pourrait avoir un impact défavorable significatif sur les résultats, les flux de trésorerie, la rentabilité, la situation financière et la réputation du Groupe.

Les principaux sujets identifiés à cet égard dans le cadre des diligences comprennent notamment :

- des problèmes opérationnels dans certains projets complexes (notamment au Royaume-Uni et en Allemagne), ayant conduit à des surcoûts et des retards dans le développement et la production, à des problèmes de qualité ainsi qu'à des réclamations et litiges de la part de clients ;
- l'arrivée à échéance à court ou moyen terme de contrats importants, y compris relatifs aux partenariats ou joint-ventures (risque de non-renouvellement) ;
- l'identification de certains risques fiscaux et l'existence de différents types de contentieux et procédures (voir aussi le facteur de risque « *Des allégations relatives au comportement de Bombardier Transport ou de ses partenaires commerciaux tiers pourraient exposer Alstom à un risque de perte ou d'atteinte à sa réputation* » de la présente section) ;
- certaines initiatives de financement du fonds de roulement (notamment la vente de créances et les arrangements visant les avances de tiers), pour des montants importants ; et
- le niveau de financement des obligations liées aux engagements de retraite (*pensions*).

En outre, les dispositions relatives à l'indemnisation d'Alstom dans le cadre de l'Acquisition, y compris concernant des risques spécifiques identifiés dans le cadre des diligences effectuées avant la signature du Protocole d'Accord, sont sujettes, en application du Contrat d'Acquisition, à des limitations quantitatives (les demandes d'Alstom ne sont indemnisables que si, notamment, (i) elles portent collectivement sur au moins 25 millions d'euros et (ii) dans la limite d'un plafond de 100 millions d'euros, à l'exception des demandes afférentes à des violations des garanties fondamentales – relatives notamment à la propriété des titres, à la capacité des vendeurs, à leur organisation, à l'accord des autorités gouvernementales et à l'absence de procédure d'insolvabilité – pour lesquelles le plafond est égal au Prix d'Acquisition) et/ou temporelles (prescription de droit commun pour les garanties fondamentales, deux ans pour les demandes relatives aux violations d'autres garanties ou aux indemnités en matière fiscale et de conformité) et aucune assurance ne peut donc être donnée qu'elles couvriraient efficacement tous les passifs relatifs à Bombardier Transport qui apparaîtraient postérieurement à l'Acquisition ou des passifs connus à cette date mais qui s'aggravaient ultérieurement.

Risque lié à l'intégration des activités de Bombardier Transport et à la non-réalisation des synergies attendues

Les bénéfices attendus dans le cadre de l'Acquisition envisagée dépendront, en partie, du succès de l'intégration des activités du Groupe avec celles de Bombardier Transport. L'Acquisition impliquera l'intégration de deux groupes complexes de taille importante qui exercent actuellement une vaste gamme d'activités et fonctionnent indépendamment, dont l'un au sein d'un groupe plus large. Les sociétés pourraient rencontrer des difficultés importantes lors de la mise en œuvre d'un plan d'intégration, dont certaines pourraient ne pas avoir été prévues ou être hors du contrôle d'Alstom et de Bombardier Transport, notamment quant aux divergences entre les normes, contrôles, procédures et règles, la culture d'entreprise, l'historique d'investissements technologiques et l'organisation du Groupe et de Bombardier Transport, et la nécessité d'intégrer et d'harmoniser les différents systèmes opérationnels et les procédures spécifiques aux deux groupes, comme les systèmes financiers et comptables et autres systèmes informatiques.

A ce titre, Alstom pourrait avoir des difficultés à conserver certains de ses employés clés ou ceux de Bombardier Transport. Dans le cadre du processus d'intégration, Alstom devra traiter des problématiques inhérentes à la gestion et à l'intégration d'un plus grand nombre d'employés ayant des parcours, des profils, des structures de rémunérations et des cultures distinct(e)s, ce qui pourrait perturber sa capacité à gérer ses activités comme prévu.

En outre, le processus d'intégration sera long et complexe et nécessitera un temps et des ressources significatifs. Cela pourrait détourner l'attention et les ressources de la direction d'autres opportunités stratégiques et de la gestion opérationnelle quotidienne durant le processus d'intégration. Les efforts d'intégration pourraient également entraîner des coûts importants, ce qui pourrait avoir un impact défavorable significatif sur la situation financière, le résultat d'exploitation et le cours de bourse d'Alstom. Tout échec de l'intégration attendue pourrait avoir un impact défavorable sur les activités, la situation financière, la rentabilité et les perspectives d'Alstom. Du fait des contraintes en droit de la concurrence, les travaux d'intégration n'ont pas commencé avant la récente signature du Contrat d'Acquisition, ce qui accroît le risque actuel de complication et de retard dans le processus. Par ailleurs, l'intégration pourrait entraîner des coûts et des investissements significatifs pour l'intégration technologique de Bombardier Transport. De surcroît, l'intégration des activités de Bombardier Transport avec celles d'Alstom pourrait avoir comme conséquence l'annulation de certaines commandes comprises dans les carnets de commandes des deux entités du fait d'un souhait de diversification de la part des clients présents dans les deux carnets. Au surplus, l'intégration des activités de Bombardier Transport réalisées en Chine, notamment par le biais d'une joint-venture, va entraîner une exposition accrue d'Alstom au risque de change entre l'euro et le yuan chinois (voir aussi le facteur de risque « *Risques financiers* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20).

Enfin, Alstom s'attend à ce que l'Acquisition conduise à une création de valeur importante par le biais des synergies réalisées à moyen terme et ultérieurement ainsi que d'importantes synergies de coûts (voir la section 1.1.2. « *Présentation de l'Opération – Intérêt de l'Opération pour Alstom et ses actionnaires* » du présent Amendement), mais aucune garantie ne peut être donnée quant à l'existence ou l'atteinte dans les délais prévus des synergies, car la réalisation et la portée éventuelles des synergies attendues dépendent d'une série de facteurs et d'hypothèses dont beaucoup sont hors du contrôle d'Alstom et de Bombardier Transport. Tout décalage de la réalisation de l'Opération ainsi que la situation sanitaire liée à la Covid-19 sont susceptibles d'impacter l'atteinte des synergies attendues. Par ailleurs, les coûts engagés en vue de permettre la réalisation de ces synergies pourraient être plus élevés que prévus ou des coûts additionnels imprévus, voire même supérieurs aux synergies attendues, pourraient survenir, entraînant une réduction de valeur pour les actionnaires. La non-réalisation des synergies attendues et/ou l'augmentation de coûts engendrée dans ce cadre pourrai(en)t diminuer le retour sur investissement et la création de valeur de l'Acquisition pour Alstom (y compris pour ses actionnaires) et plus généralement avoir une incidence défavorable significative sur les activités d'Alstom, son résultat d'exploitation, sa situation financière, ses perspectives et son cours de bourse.

Risque lié à la mise en œuvre de clauses de changement de contrôle

Bombardier Transport est partie à des contrats (avec des clients, fournisseurs, partenaires dans le cadre de joint-ventures (en Chine par exemple) ou de consortiums, ainsi que des contrats de financement), dont certains comprennent des clauses de changement de contrôle. Certaines de ces clauses pourraient être déclenchées par l'Acquisition dans la mesure où Bombardier Inc. ne sera plus l'actionnaire contrôlant de Bombardier Transport. Le déclenchement de ces clauses pourrait entraîner la perte de droits et avantages contractuels ou entraîner la mise en œuvre d'autres clauses, telles que des promesses de vente et/ou des options d'achat portant sur des titres détenus par Bombardier Transport, la résiliation de contrats ou leur renégociation. Bien que Bombardier Inc. se soit engagé dans le Contrat d'Acquisition à essayer d'obtenir le consentement des contreparties à certains contrats particulièrement importants (dont certains contrats de joint-venture ainsi que des contrats de financement dans le cadre de contrats clients) avant la réalisation de l'Acquisition, ledit contrat ne contient pas de condition suspensive au titre des contrats contenant des clauses de changement de contrôle. A la suite de l'Acquisition, Bombardier Transport pourrait donc ne plus bénéficier de certains de ces contrats si les contractants concernés venaient à les résilier ou se voir imposer des conditions financières plus onéreuses, en cas de renégociation avec les contreparties concernées dans le cadre de l'octroi de leur consentement, ce qui pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la situation financière, son résultat d'exploitation, les perspectives et le cours de bourse du groupe Alstom.

Risque de litiges liés à l'Acquisition

Dans le cadre de l'Acquisition ou à la suite de celle-ci, Alstom pourrait faire face à de nouvelles réclamations et à de nouveaux litiges, notamment de la part de clients, partenaires, fournisseurs, actionnaires ou porteurs d'obligation du groupe Alstom ou du groupe de Bombardier Inc.. De tels litiges pourraient retarder ou empêcher la réalisation de l'Acquisition (voir « *Risque lié la non-réalisation de l'Acquisition* ») et/ou avoir un effet défavorable sur le cours de bourse des actions et sur la situation financière, les résultats ou les perspectives d'Alstom.

Des allégations relatives au comportement de Bombardier Transport ou de ses partenaires commerciaux tiers pourraient exposer Alstom à un risque de perte ou d'atteinte à sa réputation.

L'application des lois anticorruption au niveau mondial s'est considérablement renforcée ces dernières années, avec de nombreuses enquêtes et procédures extraterritoriales à grande échelle menées par les autorités gouvernementales, dont certaines qui ont abouti à l'imposition d'amendes et de sanctions importantes contre des entreprises et des particuliers. La nature des activités menées par Alstom et Bombardier Transport comporte un risque de paiements ou d'offres de paiement illégaux par leurs employés, consultants ou agents. Par exemple, en 2014, Alstom a plaidé coupable à des accusations de corruption dans le cadre d'une procédure pénale conduite par le Ministère de la Justice des États-Unis (le « **DOJ** ») concernant des faits impliquant une division cédée depuis et a payé une amende d'environ 770 millions de dollars (voir aussi la section « *Risques légaux et réglementaires – Règlementations juridiques et conformité* » du chapitre 4 « *Facteurs de risques, contrôle interne et gestion des risques* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20). Bombardier Transport fait actuellement l'objet d'une vérification de la Vice-Présidence de l'Intégrité de la Banque Mondiale (« **INT** ») et participe à diverses enquêtes relatives à des allégations de corruption, notamment conduites par les autorités pénales suédoises, l'Unité spéciale d'investigation (l'« **USI** ») en Afrique du Sud et le DOJ.

Le principal dossier sous enquête concerne un contrat conclu en 2013 portant sur la fourniture d'équipement et de services à Azerbaijan Railways d'un montant d'environ 340 millions de dollars (principalement financés par la Banque Mondiale), accordé à un consortium composé de la filiale suédoise de Bombardier Transport (« **BT Suède** »), d'une entité russe affiliée de Bombardier Transport (détenue avec d'autres actionnaires non-liés) et d'un partenaire tiers (le « **contrat ADY** »). La participation de Bombardier Transport dans l'entité russe a par la suite été vendue à une entité bien établie sur le marché russe et les pays de la Communauté des États Indépendants (« **CEI** »), avec laquelle

BT Suède avait des relations historiques, et dont un affilié avait été désigné après l'approbation de l'offre en tant que sous-traitant du projet. Il demeure une incertitude quant aux services fournis par ces entités en contrepartie d'une partie des paiements reçus ; la revue interne par Bombardier du contrat ADY est toujours en cours.

Les autorités suédoises ont ouvert une enquête en relation avec le contrat ADY en 2016 et ont engagé des poursuites en 2017 contre l'ancien directeur des ventes pour la région nord de la division des solutions de contrôle ferroviaire de BT Suède (l'« **ex-employé de BTS** ») pour corruption aggravée et, subsidiairement, pour trafic d'influence. Les autorités soutiennent que l'ex-employé de BTS entretenait des contacts et une correspondance avec un représentant de l'entité tierce du consortium qui était également employé par Azerbaijan Railways pendant la période d'appel d'offres en vue d'influencer illicitement son résultat. A l'issue d'un procès, en octobre 2017, l'ex-employé de BTS a été acquitté des deux chefs d'accusation. Les autorités ont fait appel de cette décision, et à ce jour seule l'accusation de corruption aggravée demeure pendante. Bien qu'aucune accusation n'ait été portée contre BT Suède à ce jour, les autorités suédoises ont enquêté sur d'autres anciens employés de BT Suède et ont formulé des demandes d'entraide judiciaire aux autorités de plusieurs pays. Les autorités suédoises ont récemment annoncé avoir clos leur enquête concernant les autres anciens employés de BT Suède, et il est toujours possible qu'elles engagent des poursuites contre l'un d'eux ou fassent des demandes additionnelles.

La Banque Mondiale a entrepris une vérification du contrat ADY et, en novembre 2018, l'INT a envoyé à Bombardier une lettre (strictement confidentielle) de « demande de justification » qui a été révélée publiquement. Cette lettre expose la position de l'INT concernant des allégations de collusion, de corruption et de fraude dans le cadre du contrat ADY et fait état d'obstruction à l'enquête de l'INT. Cette vérification pourrait conduire à l'exclusion de Bombardier Transport et BT Suède, ou conditionner leur participation, quant à des appels d'offres futurs pour des contrats financés par la Banque Mondiale (et d'autres banques de développement ayant conclu des accords d'exécution mutuelle avec la Banque Mondiale) et ce, pour un certain nombre d'années.

Enfin, et comme indiqué dans les états financiers de Bombardier du premier semestre 2020, le 10 février 2020, le DOJ a avisé Bombardier qu'il avait ouvert une enquête. En réponse aux demandes du DOJ, Bombardier lui fournit volontairement depuis le mois de mars des documents et des informations concernant le contrat ADY, et pourrait prochainement devoir faire de même quant à d'autres projets dans les pays de la CEI. Le DOJ a indiqué qu'il pourrait demander des informations relativement à d'autres affaires et d'autres pays dans le cadre de son enquête.

Le contrat de Bombardier Transport Afrique du Sud pour la fourniture de locomotives à Transnet Freight Rail est l'une des nombreuses affaires faisant l'objet d'une enquête de la Commission judiciaire sud-africaine d'enquête sur les allégations de corruption d'État (*State capture*) (la « **Commission Zondo** ») et de l'USI. Bombardier Transport fournit des informations à l'USI et l'enquête est en cours.

Dans le cadre de l'Acquisition, Alstom a conduit des revues diligentes relativement aux enquêtes en cours concernant Bombardier Transport ainsi qu'à son programme de conformité et de contrôle interne. Bien qu'Alstom ait obtenu un certain nombre de protections contractuelles dans le cadre de l'Acquisition afin d'atténuer les risques correspondants, ces protections pourraient s'avérer insuffisantes pour maîtriser les conséquences financières, réputationnelles, opérationnelles (par exemple, l'éligibilité à participer à des appels d'offres dans le cadre de marchés publics) ou les autres conséquences négatives indirectes qui pourraient être encourues par Alstom (y compris en raison d'une éventuelle responsabilité du fait d'autrui ou en qualité de successeur) à la suite de l'Acquisition.

Risque lié à la période transitoire entre l'annonce de l'Acquisition envisagée et sa réalisation

Pendant la période transitoire entre l'annonce de l'Acquisition envisagée et sa réalisation, l'Acquisition sera soumise à une importante incertitude susceptible d'avoir un effet négatif sur les relations avec certains clients, et notamment des clients potentiels dans le cadre d'appels d'offres, les partenaires

stratégiques et les salariés d'Alstom et de Bombardier Transport. Certains partenaires stratégiques, fournisseurs ou clients pourraient décider de retarder des décisions opérationnelles ou stratégiques dans l'attente d'une plus grande certitude quant à la réalisation de l'Opération. L'Acquisition pourrait conduire les clients d'Alstom et/ou de Bombardier Transport à décider de travailler avec d'autres acteurs du secteur ou avoir un effet négatif sur les relations d'Alstom et/ou Bombardier Transport avec leurs clients. De tels effets négatifs sur les relations des sociétés pourraient avoir une incidence négative sur le chiffre d'affaires, les bénéfices et les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles d'Alstom et sur le cours de bourse des actions Alstom.

Risque lié aux résultats opérationnels et à la situation financière futurs présentés dans les informations financières combinées pro forma

Les informations financières combinées pro forma non auditées² pour l'exercice clos au 31 mars 2020 figurant dans le présent Amendement ont été préparées pour illustrer l'impact de l'Acquisition et des opérations de financement associées comme si elles avaient eu lieu soit le 31 mars 2020 (pour le bilan) soit le 1^{er} avril 2019 (pour le compte de résultat). Ces informations financières combinées pro forma non auditées se fondent sur des estimations préliminaires et des hypothèses qu'Alstom juge raisonnables et ne sont fournies qu'à des fins d'illustration. Les estimations et hypothèses utilisées pour établir les informations financières combinées pro forma non auditées exposées dans le présent document peuvent différer sensiblement des résultats actuels et futurs du Groupe. En conséquence, les informations financières combinées pro forma non auditées incluses dans le présent document n'ont pas pour vocation d'indiquer les résultats qui auraient été effectivement atteints en cas de finalisation des transactions à la date supposée ou sur les périodes présentées, ou qui pourraient être enregistrés à l'avenir. Par ailleurs, les informations financières combinées pro forma non auditées ne font suite à aucun événement autre que ceux mentionnés dans lesdites informations financières combinées pro forma non auditées et leurs notes annexes.

En outre, par définition, les informations combinées pro forma non-auditées incluses dans le présent Amendement ne couvrent que les informations de nature comptable (à l'exclusion des informations extra-comptables, comme le « carnet de commandes »). Des différences entre la méthodologie de calcul de cet indicateur entre Bombardier Transport et Alstom (notamment la prise en compte de l'obtention du financement relatif au projet concerné) pourraient entraîner des ajustements à la baisse des indicateurs retenus par Bombardier Transport après l'Acquisition.

De même, des différences entre les méthodes comptables utilisées peuvent exister entre Bombardier Transport et Alstom. Alstom et Bombardier n'ont pas été en mesure de partager les informations pertinentes nécessaires à la réalisation d'estimations fiables et ne sont pas en mesure d'identifier, estimer et enregistrer tous les ajustements pertinents dans les informations financières résumées combinées pro forma non auditées.

Les informations financières combinées pro forma n'ont pas été auditées par les commissaires aux comptes d'Alstom et sont basées (outre les états financiers consolidés audités d'Alstom au, et pour l'exercice clos le, 31 mars 2020) sur des informations préparées par Bombardier Transport pour la période du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020, c'est-à-dire pour le compte de résultat en combinant les états financiers annuels pour l'exercice de douze mois clos le 31 décembre 2019, duquel ont été déduits les éléments liés au 1^{er} trimestre 2019 et auquel ont été ajoutés les éléments liés au 1^{er} trimestre 2020.

Enfin, des informations financières plus récentes ont été publiées par Bombardier Inc./Bombardier Transport, dont notamment les comptes semestriels de Bombardier Transport au 30 juin 2020 et l'analyse des résultats du segment Transport de Bombardier Inc. dans son rapport financier semestriel

² Les informations financières pro forma ont fait l'objet de diligences *ad hoc* et d'un rapport des commissaires aux comptes d'Alstom conformément à l'annexe 20, section 3, du règlement délégué (UE) n° 2019/980.

publié le 6 août 2020, qui présentent des informations plus récentes et plus détaillées de Bombardier Transport.

Il en résulte qu'il convient de ne pas se fonder outre mesure sur les informations financières combinées pro forma non auditées exposées dans le présent Amendement, qui au-delà de leur caractère illustratif, pourraient ne pas refléter fidèlement les performances actuelles ou futures de l'ensemble combiné. Voir « *Informations financières combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020* ».

Risque lié à l'enregistrement par Alstom d'un écart d'acquisition important

L'Acquisition donnera lieu à l'enregistrement par Alstom d'un écart d'acquisition important qui sera comptabilisé sur la base de l'excédent du coût d'acquisition de Bombardier Transport rapporté à la juste valeur des actifs nets à la date d'acquisition. Pour les besoins des informations financières combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020, un écart d'acquisition provisoire de 6 162 millions € a été comptabilisé suite à la conclusion de l'Acquisition. Ce montant est provisoire et le montant définitif devra être déterminé à sa juste valeur à la date d'acquisition. Le montant définitif de l'écart d'acquisition comptabilisé dans les prochains états financiers consolidés d'Alstom pourrait être significativement différent. Voir la note 4.2 des informations financières combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020 (figurant en Annexe 10 « *Informations Financières Résumées Pro Forma Combinées Non Auditées au 31 mars 2020* » du présent Amendement).

De surcroît, après la comptabilisation du montant définitif de l'écart d'acquisition, Alstom pourrait ultérieurement rencontrer des problématiques imprévues du fait des activités acquises ou les conditions de marché pourraient se dégrader, ce qui serait susceptible d'affecter négativement les rendements anticipés des activités ou la valeur des actifs incorporels ainsi que d'entraîner une dépréciation de l'écart d'acquisition comptabilisé et des actifs incorporels recouvrables pour une activité donnée.

L'écart d'acquisition est évalué pour déterminer l'existence d'une dépréciation, annuellement ou lorsqu'un changement de circonstances indique que sa valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur recouvrable d'un actif immobilisé (ou d'une unité génératrice de trésorerie) à sa valeur nette comptable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est retenue comme étant représentative de la valeur recouvrable. La valeur d'utilité est déterminée par actualisation de ses flux de trésorerie futurs, en utilisant des projections de flux de trésorerie sur les trois prochaines années, cohérentes avec le plan interne du Groupe, une extrapolation des deux années suivantes et les prévisions les plus récentes préparées par le Groupe. Si la valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie (UGT) est inférieure à sa valeur comptable, une dépréciation est comptabilisée comme une charge prise en compte dans le résultat d'exploitation au compte de résultat. Si les projections de l'équipe dirigeante ou les hypothèses (telles que le taux d'actualisation après impôt, taux de croissance à long terme et taux de marge sur résultat d'exploitation ajusté de l'année terminale) évoluent, l'estimation du montant recouvrable de l'écart d'acquisition ou de l'actif pourrait baisser de manière importante et entraîner une dépréciation. Bien qu'une dépréciation n'affecte pas les flux de trésorerie reportés, la baisse du montant recouvrable estimé et la charge comptable associée du compte de résultat pourraient avoir un effet défavorable significatif sur le résultat d'exploitation, la situation financière et le cours de bourse du Groupe.

Risques liés au financement de l'Acquisition

Alstom a sécurisé le financement de la partie du Prix d'Acquisition payable en numéraire par le biais d'un crédit-relais d'un montant de 2,4 milliards d'euros signé avec un groupe de banques internationales (voir la note 1 aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 mars 2020 dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 pour la description détaillée du financement). Alstom prévoit actuellement de procéder à une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription d'environ 2 milliards d'euros ainsi qu'à une ou plusieurs émissions d'obligations d'un montant total d'environ 400 millions d'euros avant la clôture de l'Acquisition et donc de ne pas procéder

aux tirages au titre du crédit-relais. Dans l'hypothèse où Alstom ne pourrait pas procéder aux opérations de financement actuellement envisagées (augmentation de capital et émission obligataire) avant la clôture de l'Acquisition pour des raisons indépendantes de sa volonté (conditions de marché, fenêtres d'exécution, etc.), Alstom devrait avoir recours aux tirages au titre du crédit-relais afin de procéder au paiement en numéraire des titres Bombardier Transport, ce qui augmenterait significativement ses coûts de financement et aurait pour conséquence d'augmenter l'endettement global et le ratio de levier du Groupe.

Si l'Augmentation de Capital Envisagée n'est pas réalisée avant la Date de Réalisation ou est réalisée mais pour un montant inférieur au montant brut actuellement envisagé de 2 milliards d'euros, alors le mécanisme existant de prêt « relais » sera tiré pour un montant correspondant au déficit. En prenant l'hypothèse que le prêt relais est tiré pour l'intégralité des 2 milliards d'euros, ce tirage entraînerait une diminution de 6 millions d'euros du résultat net par rapport à ce qui est présenté dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées (correspondant à la charge d'intérêt financier additionnelle sur la période de 12 mois) pour la période de 12 mois close au 31 mars 2020, avant impôt. A titre illustratif, sur cette base, si l'Augmentation de Capital Envisagée intervient 6 mois après la Date de Réalisation, le coût lié au tirage du prêt relais serait de 3 millions d'euros.

De la même manière, si l'émission obligataire n'est pas réalisée avant la Date de Réalisation ou est réalisée mais pour un montant inférieur au montant brut actuellement envisagé de 400 millions d'euros, alors le mécanisme existant de prêt « relais » sera tiré pour un montant correspondant au déficit. Ce tirage n'aurait pas d'impact sur la charge financière par rapport à ce qui est présenté dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées (voir la section 3 « Informations financières pro forma au 31 mars 2020 » du présent Amendement), étant donné que les intérêts financiers des obligations et du prêt « relais » sont similaires. Le ratio dette nette sur EBITDA préliminaire calculé sur la base des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées au 31 mars 2020, en cas de tirage des crédits relais, atteindrait temporairement autour de 1,9x, à comparer à un levier net négatif en cas de réalisation de l'Augmentation de Capital Envisagée préalablement à la Date de Réalisation.

Risque lié à la répartition de l'actionnariat post-Opération et à la cession d'un nombre important d'actions d'Alstom

Bouygues S.A. a réalisé la cession de 13 % du capital social d'Alstom le 11 septembre 2019 et a annoncé le 29 septembre 2020 le placement d'environ 4,8 % du capital de la Société dans le cadre d'une vente à terme, dont le dénouement interviendra le 3 novembre 2020 (avec un engagement de conservation au bénéfice de BNP Paribas jusqu'au 29 décembre 2020). La cession d'un nombre important d'actions Alstom sur le marché ou la perception par le marché qu'une telle cession est susceptible d'intervenir, pourrait faire baisser le prix de marché des actions d'Alstom ou limiter sa capacité de progression. Bouygues S.A. s'est engagé à conserver les droits de vote liés aux actions Alstom qu'il détenait au 17 février 2020 jusqu'à la première des dates suivantes : (i) l'Assemblée Générale et (ii) le 31 octobre 2020.

Par ailleurs, Bombardier Inc. et CDPQ, qui seront à l'issue de l'Opération des actionnaires importants d'Alstom, sont tenus aux termes du Contrat de Réinvestissement Bombardier et du Contrat de Réinvestissement CDPQ, de ne pas céder leurs actions pendant une période donnée (de respectivement trois et 21 mois à compter de la Date de Réalisation – voir la section 1.2.2 du présent Amendement). À l'expiration de ces engagements de conservation, ou avant leur expiration en cas de levée éventuelle de ces engagements par Alstom, Bouygues S.A., Bombardier Inc. et CDPQ seront libres de céder tout ou partie de leur participation sur le marché et de réaliser les opérations visées ci-dessus, ce qui pourrait avoir un effet défavorable significatif sur le prix de marché des actions d'Alstom.

Risques fiscaux liés à l'Opération

La réalisation de l'Acquisition et la mise en œuvre des opérations de réorganisation subséquentes pourraient entraîner des conséquences fiscales défavorables.

L'acquisition des actions de Bombardier Transport UK2 pourrait engendrer des conséquences fiscales défavorables pour le groupe Alstom et certaines entités de Bombardier Transport (par exemple, (i) l'exigibilité de droits de timbre ou droits de mutation, (ii) une perte ou une limitation du droit d'utiliser certains attributs fiscaux tels que les déficits fiscaux, et/ou (iii) l'imposition de certaines plus-values).

Plus généralement, l'organisation du groupe Alstom à la suite du rapprochement et les opérations de réorganisation qui pourraient être mises en œuvre afin de rationaliser l'organisation du groupe combiné et faciliter l'intégration des activités Alstom et Bombardier Transport sont susceptibles d'engendrer des inefficacités fiscales et/ou surcoûts fiscaux (par exemple des coûts fiscaux liés aux réorganisations qui seraient mises en œuvre pour faciliter l'intégration, l'impossibilité ou le différé de mise en place des consolidations fiscales locales entre les entités Alstom et Bombardier Transport dans certains pays, la politique de prix de transfert, etc.).

Ces divers éléments pourraient être de nature à entraîner une hausse des charges fiscales d'Alstom et avoir un effet négatif sur son taux effectif d'imposition, ses résultats et/ou sa situation financière.

3. INFORMATIONS FINANCIERES PRO FORMA AU 31 MARS 2020

Les informations financières résumées combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020 sont jointes au présent Amendement en Annexe 10.

4. PRESENTATION DE BOMBARDIER TRANSPORT

4.1 *Présentation de l'activité de Bombardier Transport*

La présentation de l'activité de Bombardier Transport, telle que figurant dans le rapport financier annuel de Bombardier Inc., est jointe à l'Amendement en Annexe 9.A.

4.2 *Informations financières de Bombardier Transport*

*Les informations financières présentées dans la présente section comprennent (i) les états financiers de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, une société détenue par Bombardier Transport UK2, pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019, qui ont été certifiés par Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, (ii) les comptes trimestriels au 31 mars 2020 et semestriels au 30 juin 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, qui ont été revus par Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft en qualité commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited et (iii) des extraits du rapport de gestion relatif au secteur Transport (le « **Rapport de Gestion du Secteur Transport** ») tel que préparé par Bombardier Inc. pour les périodes correspondantes et diffusé par Bombardier Inc. dans le cadre notamment de ses obligations de communication réglementée en tant que société dont les actions sont admises aux négociations sur le Toronto Stock Exchange (TSX) au Canada. Les extraits du Rapport de Gestion du Secteur Transport susmentionnés comprennent les informations relatives au secteur Transport de Bombardier Inc., à l'exception des informations spécifiques relatives au segment Aviation de Bombardier Inc. ainsi que de certaines informations prévisionnelles, de marché et intérimaires au sein de résultats annuels, et de certaines mesures financières non conformes aux principes comptables généralement reconnus (PCGR).*

Il est précisé que, dans le cadre de l'Opération, Alstom Holdings acquerra 100 % des actions de Bombardier Transport UK2, qui est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Ainsi, outre les actifs et passifs de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, l'Acquisition entrainera le transfert de certains actifs et passifs de Bombardier Transport UK2 vers Alstom Holdings. Ces actifs et passifs représentent 2 millions d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie, 1 million d'euros d'autres passifs opérationnels courants et un résultat net nul. Aucun engagement hors-bilan significatif de Bombardier Transport UK2 ne sera transféré à Alstom Holdings dans le cadre de l'Opération.

Alstom n'a pas procédé à la revue, ou à un quelconque contrôle de ces informations financières, qui sont reproduites à titre d'information uniquement et, à ce titre, Alstom ne saurait être considéré comme ayant pris la responsabilité de l'exactitude et du caractère complet de ces informations financières.

4.2.1 Etats financiers annuels de Bombardier Transport pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019

Les états financiers annuels de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019, ainsi que les rapports d'audit du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited sur ces comptes sont présentés, respectivement, en Annexe 8.A. et en Annexe 8.B. au présent Amendement.

4.2.2 Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019

Les passages pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019 sont présentés en Annexe 9.B. au présent Amendement.

4.2.3 Etats financiers trimestriels de Bombardier Transport pour la période expirant le 31 mars 2020

Les états financiers trimestriels au 31 mars 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited ainsi que le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited sont présentés en Annexe 8.C. au présent Amendement.

4.2.4 Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour la période expirant le 31 mars 2020

Les passages pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le trimestre clos au 31 mars 2020 sont présentés en Annexe 9.C. au présent Amendement.

4.2.5 Etats financiers semestriels de Bombardier Transport pour la période expirant le 30 juin 2020

Les comptes semestriels au 30 juin 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited ainsi que le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited sont présentés en Annexe 8.D. au présent Amendement.

4.2.6 Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour la période expirant le 30 juin 2020

Les passages pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le semestre et le trimestre clos au 30 juin 2020 sont présentés en Annexe 9.D. au présent Amendement.

4.2.7 Réconciliation entre les états financiers de Bombardier Transport et les informations financières du segment Transport de Bombardier Inc.

L'Amendement présente en ses Annexes (i) les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, ainsi que les états financiers consolidés correspondant au trimestre clos le 31 mars 2020 et au semestre clos le 30 juin 2020 (voir les points 4.2.1., 4.2.3 et 4.2.5. de la présente section) et (ii) certains passages des Rapports de Gestion du Secteur Transport tels que préparés par Bombardier Inc. (voir les points 4.2.2, 4.2.4. et 4.2.6. de la présente section).

Le Rapport de Gestion du Secteur Transport présente et analyse les revenus et l'EBIT du secteur Transport en fonction des informations pour ledit secteur figurant à la note 5 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, et à la note 3 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour le trimestre clos le 31 mars 2020 et le semestre clos le 30 juin 2020 (l' « **Information Sectorielle du Secteur Transport** »). Le Rapport de Gestion du Secteur Transport ne s'appuie pas sur les états financiers distincts de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited annexés aux présentes ; un rapprochement quantitatif des revenus et de l'EBIT présentés dans le Rapport de Gestion du Secteur Transport et de ceux présentés dans les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited est fourni ci-dessous.

Les états financiers consolidés de Bombardier Transport et de Bombardier Inc. ont été préparés conformément aux normes IFRS (*International Financial Reporting Standards*), telles que publiées par le Conseil international des normes comptables (IASB). Comme le montrent les tableaux ci-dessous, la différence la plus importante est la devise dans laquelle les états financiers ont été préparés. En effet, les états financiers de Bombardier Inc. utilisent le dollar américain quand les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited utilisent l'euro. D'autres différences moins importantes relatives à l'EBIT sont également présentées ci-dessous.

Rapprochement des revenus

<i>En millions</i>	Exercice clos le 31		Trimestre clos le	
	décembre 2018	2019	31 mars 2020	30 juin 2020
Total des revenus dans l'Information Sectorielle du Secteur Transport (présenté en dollars US) ³	8 915	8 269	2 169	1 479
Total des revenus dans l'Information Sectorielle du Secteur Transport converti en euros ⁴	7 541	7 383	1 968	1 345
Revenus tels que présentés dans le compte de résultat consolidé de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (en euros) ⁵	7 541	7 383	1 968	1 345

³ Tel que présenté à la note 5 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018 et à la note 3 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour les trimestres clos le 31 mars 2020 et le 30 juin 2020.

⁴ Sur la base d'un taux de change EUR/USD de :
- 1,18224 pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 ;
- 1,12002 pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 ;
- 1,10241 pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ; et
- 1,10130 pour le semestre clos le 30 juin 2020.

⁵ Tel que présenté dans l'état consolidé des résultats de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019, le trimestres clos le 31 mars 2020 et le semestre clos le 30 juin 2020 (voir les points 4.2.1. à 4.2.3. de la présente section).

Rapprochement des EBIT

<i>En millions</i>	Exercice clos le 31		Trimestre clos le	
	décembre	2019	31 mars	30 juin
	2018	2019	2020	2020
EBIT du secteur Transport dans l'Information Sectorielle du Secteur Transport (présenté en dollars US) ⁶	774	22	51	(377)
EBIT du secteur Transport dans l'Information Sectorielle du Secteur Transport converti en euros ⁷	655	20	46	(342)
<i>Postes d'ajustement</i>				
<i>Amortissement lié à la GSM</i> ⁸	(49)	(41)	(8)	(8)
<i>Frais de gestion</i> ⁹	(19)	(28)	(10)	(7)
<i>Autres</i>	1	(1)	-	-
EBIT tel que présenté dans le compte de résultat consolidé de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (en euros) ¹⁰	588	(50)	28	(358)

⁶Tel que présenté à la note 5 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018 et à la note 3 des états financiers consolidés de Bombardier Inc. pour les trimestres clos le 31 mars 2020 et le 30 juin 2020.

⁷ Sur la base d'un taux de change EUR/USD de :

- 1,18224 pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 ;
- 1,12002 pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 ;
- 1,10241 pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ; et
- 1,10130 pour le semestre clos le 30 juin 2020.

⁸ Comme indiqué à la note 33 des états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019, les frais liés à la garantie société mère (« frais GSM » ci-après), relatifs aux garanties d'exécution et autres garanties fournies par Bombardier Inc. dans le cours normal de ses activités à des tiers dans l'éventualité où Bombardier Transport n'exécuterait pas ses obligations contractuelles, ont été facturés aux entités juridiques de Bombardier Transport jusqu'au 11 février 2016. Les frais GSM représentent des estimations du coût de la fourniture des services de garantie à Bombardier Transport. En date du 11 février 2016, Bombardier Inc. a cédé et transféré à Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited les frais GSM futurs non perçus en contrepartie d'actions de BT Holdco pour un montant de 301 millions d'euros. Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a enregistré un actif prépayé lié à ces frais GSM qui fait l'objet d'un amortissement sur une durée équivalente aux périodes garanties au titre des frais GSM cédés et transférés à Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a enregistré une charge d'amortissement pour la garantie société mère d'un montant de 35 millions d'euros pour l'exercice 2019 et de 43 millions d'euros pour l'exercice 2018. Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a enregistré une charge de 6 millions d'euros pour l'exercice 2018 et 6 millions d'euros pour l'exercice 2019 pour les frais GSM facturés par Bombardier Inc. L'encours des garanties société mère émises par Bombardier Inc. exécutoires au 31 décembre 2019 s'élevait à 3 291 millions € (5 278 millions € au 31 décembre 2018 et 6 331 millions € au 1er janvier 2018).

Comme indiqué à la note 18 des états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour le trimestre clos au 31 mars 2020, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a enregistré une charge d'amortissement de 8 millions d'euros pour la GSM pour le trimestre clos le 31 mars 2020. Comme indiqué à la note 19 des états financiers consolidés de Bombardier Transport pour le semestre clos au 30 juin 2020, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a enregistré une charge d'amortissement de 7 millions d'euros pour la GSM pour le trimestre clos le 30 juin 2020.

⁹ Les frais de gestion payés par Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited rémunèrent Bombardier Inc. au titre de deux missions : d'un côté, la fourniture de services opérationnels à Bombardier Transport (gestion des participations aux appels d'offres, services juridiques, financiers, comptables et gestion des ressources humaines) et de l'autre la fourniture de services liés au rôle de société mère de Bombardier Inc. (incluant la préparation de résultats financiers, une planification stratégique à long terme ainsi que l'élaboration de processus d'analyse des comptes).

¹⁰ Tel que présenté dans les états financiers consolidés des résultats de Bombardier Transport pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019 et les trimestres clos les 31 mars 2020 et 30 juin 2020 (voir les points 4.2.1. à 4.2.4. de la présente section).

5. INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE DU PREMIER TRIMESTRE DE L'EXERCICE 2020/21 PUBLIEES LE 16 JUILLET 2020

Ces informations proviennent du communiqué de presse relatif aux résultats du premier trimestre 2020 publié le 16 juillet 2020 sur le site internet de la Société et complètent le chapitre 2 « *Rapport d'activité sur les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2020* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20.

Les commandes et le chiffre d'affaires d'Alstom au premier trimestre 2020/21

- Un chiffre d'affaires à 1,5 milliard d'euros, impacté par les mesures de confinement liées au Covid-19
- Une prise de commandes qui se maintient, à 1,7 milliard d'euros malgré la crise
- Le carnet de commandes le plus important du secteur à 41,2 milliards d'euros
- Le rail résilient, soutenu par les annonces récentes en faveur de la mobilité durable

16 juillet 2020 – Au cours du premier trimestre 2020/21 (du 1er avril au 30 juin 2020), Alstom a enregistré 1,7 milliard d'euros de commandes, contre 1,6 milliard d'euros sur la même période l'année précédente. Le chiffre d'affaires du Groupe s'est établi à 1,5 milliard d'euros, en baisse de 27 % (-25 % à périmètre et taux de change constants) comparé aux 2,1 milliards d'euros du premier trimestre 2019/20. Le ratio commandes sur chiffre d'affaires est de 1,1.

A 41,2 milliards d'euros au 30 juin 2020, le carnet de commandes actuel offre une bonne visibilité sur le chiffre d'affaires à venir.

Chiffres clés

Données publiées (en millions d'euros)	2019/20 T1	2020/21 T1	% variation publiée	% variation organique
Commandes reçues	1 620	1 651	2 %	2 %
Chiffres d'affaires	2 054	1 507	(27 %)	(25 %)

Les répartitions géographiques et par produit des commandes et du chiffre d'affaires publiés sont données en annexe 1. Comme l'ensemble des chiffres de ce communiqué, il s'agit de données non auditées.

« Au cours de ce premier trimestre, le chiffre d'affaires du Groupe a été impacté par les conséquences des mesures de confinement liées au Covid-19 : si nous avons réussi à assurer une très bonne continuité de nos activités d'ingénierie grâce au télétravail, le confinement a impacté nos sites et notre chaîne d'approvisionnement. Toutefois, l'activité commerciale du Groupe est restée stable malgré la crise. Les annonces de soutien en faveur du rail de la part des gouvernements partout dans le monde montrent que le train est plus que jamais reconnu comme un instrument de la transition vers une mobilité plus durable. » a commenté Henri Poupart-Lafarge, Président-Directeur Général d'Alstom.

Revue détaillée

Au cours du premier trimestre 2020/21, Alstom a enregistré 1 651 millions d'euros de commandes contre 1 620 millions d'euros au cours du premier trimestre 2019/20. Cette prise de commandes dont le niveau s'est maintenu malgré la crise a été principalement alimentée par un contrat important de

Matériels roulants et de Services dans la région AMECA ainsi que par une commande de système de métros à Taipei, Taïwan. Le Groupe s'est vu également adjudgé divers contrats de Services au Mexique, en Chine, aux Etats-Unis et en Grèce. Des contrats de Signalisation ont également été enregistrés en Europe et aux Etats-Unis.

Le ratio commandes sur chiffre d'affaires est de 1,1.

Le chiffre d'affaires, à 1 507 millions d'euros, était en baisse de 27 % (-25 % sur une base organique) au premier trimestre 2020/21 par rapport à la même période l'année dernière. Cette baisse est principalement due à l'impact de la crise de la Covid-19, en particulier sur l'activité Matériels roulants avec un ralentissement des ventes pendant le confinement ; dans une moindre mesure sur l'activité Services en raison de la réduction de l'exploitation des trains ; sur l'activité Signalisation dont les travaux d'installation ont été ralentis. Par ailleurs, comme anticipé pour l'exercice 2020/21, les ventes de Systèmes ont baissé avec des contrats approchant de leur terme à Dubaï et Riyad et un contrat finalisé au Panama.

Le 16 juillet, les opérations d'Alstom sont proches d'un niveau normalisé. La chaîne d'approvisionnement reprend en ligne avec les opérations de production.

Principaux événements

Le 30 juin, Alstom a franchi une nouvelle étape dans la mise en œuvre de son plan stratégique AiM (Alstom in Motion) en France avec l'acquisition de la société Ibre, spécialisée dans le développement, la fabrication et la fourniture de disques de frein en fonte ou acier. Alstom renforce par cette acquisition son savoir-faire sur le système frein indissociable des performances dynamiques des matériels roulants ferroviaires. Ibre emploie une trentaine de salariés sur son site de Sens en Bourgogne Franche-Comté et a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 10 millions d'euros en 2019.

Le ministère fédéral allemand de l'Économie a décerné à Alstom le « Prix de l'innovation pour les bacs à sable réglementaires », lié à un projet d'essais qui vise à mettre en œuvre le système de conduite automatique (ATO) pour des trains de voyageurs régionaux. Le projet débutera en 2021. Pour ce projet, deux trains basés sur la fameuse plateforme Coradia Continental d'Alstom seront dotés du système européen de contrôle des trains (ETCS) et d'un équipement de conduite automatique (ATO).

En mai 2020, la première des locomotives électriques Prima T8 avec une puissance de 12 000 ch. a été mise en service commercial par Indian Railways. Conformément au programme "Make-in-India", les 800 locomotives Prima sont toutes fabriquées localement.

Malgré le contexte lié au Covid-19, les programmes de test des deux premiers prototypes Avelia Liberty ont débuté au Transport Technology Center de Pueblo, Colorado et le long du corridor nord-est. Dans un contexte de restriction des déplacements et malgré la distance de 8 000 km, les experts d'Alstom basés au Creusot (France) ont pu participer aux tests. Les capteurs ont récolté et transmis les résultats des tests au Creusot, en temps réel, permettant à l'équipe d'analyser les résultats.

Le présent communiqué de presse contient des informations et déclarations de nature prospective basées sur les objectifs et prévisions à ce jour de la direction d'Alstom. Ces informations et déclarations de nature prospective s'appliquent au périmètre actuel du Groupe et sont inévitablement soumises à un certain nombre de facteurs de risque et d'incertitude importants (tels que ceux décrits dans les

documents déposés par Alstom auprès de l'Autorité des marchés financiers) qui font que les résultats finalement obtenus pourront différer de ces objectifs ou prévisions. Ces informations de nature prospective n'ont de valeur qu'au jour de leur formulation et Alstom n'assume aucune obligation de mise à jour ou de révision de celles-ci, que ce soit en raison de nouvelles informations qui seraient à sa disposition, de nouveaux événements ou pour toute autre raison.

Le présent communiqué de presse ne constitue ni ne fait partie d'un prospectus ou d'une quelconque offre ou sollicitation pour la vente ou l'émission, ou d'une quelconque offre ou sollicitation à acheter ou souscrire, ou d'une quelconque sollicitation d'une offre d'achat ou souscription d'actions ou de tous autres titres de la société en France, au Royaume-Uni, aux États-Unis ou dans un quelconque autre pays. Toute offre de titres de la société ne peut être faite en France que conformément à un prospectus ayant reçu le visa de l'AMF ou, hors de France, conformément à une note d'information préparée à cette fin. Les informations ne constituent aucune forme d'engagement de la part de la société ou d'une quelconque autre personne. Ni les informations ni aucune autre information écrite ou verbale mise à la disposition d'un quelconque destinataire ou de ses conseils ne constitueront la base d'un contrat ou d'un engagement de quelque nature que ce soit. Plus particulièrement, en fournissant les informations, la société, les banques, leurs affiliés, actionnaires et leurs administrateurs, dirigeants, conseils, employés ou représentants respectifs, ne s'engagent aucunement à donner au destinataire accès à de quelconques informations additionnelles.

ANNEXE 1A – REPARTITION PAR GEOGRAPHIE

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	2019/20 T1	% <i>Contrib.</i>	2020/21 T1	% <i>Contrib.</i>
Europe	1 331	83 %	239	14 %
Amériques	100	6 %	165	10 %
Asie / Pacifique	165	10 %	345	21 %
Afrique / Moyen Orient / Asie Centrale	24	1%	902	55 %
Commandes par destination	1 620	100 %	1 651	100 %

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	2019/20 T1	% <i>Contrib.</i>	2020/21 T1	% <i>Contrib.</i>
Europe	1 154	55 %	844	56 %
Amériques	298	15 %	262	17 %
Asie / Pacifique	238	12 %	202	14 %
Afrique / Moyen Orient / Asie Centrale	364	18%	199	13 %
CA par destination	2 054	100 %	1 507	100 %

ANNEXE 1B – REPARTITION PAR PRODUIT

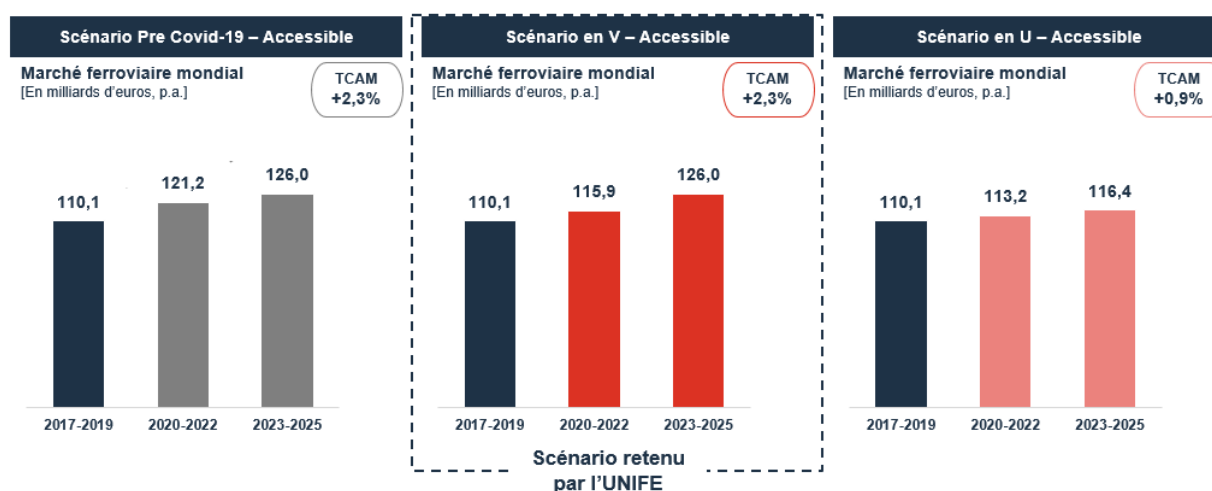
Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	2019/20 T1	% <i>Contrib.</i>	2020/21 T1	% <i>Contrib.</i>
Matériels roulants	984	61 %	553	34 %
Services	324	20 %	668	40 %
Systèmes	33	2 %	265	16 %
Signalisation	279	17%	165	10 %
Commandes par destination	1 620	100 %	1 651	100 %

Données publiées <i>(en millions d'euros)</i>	2019/20 T1	% <i>Contrib.</i>	2020/21 T1	% <i>Contrib.</i>
Matériels roulants	967	47 %	718	48 %
Services	358	18 %	283	19 %
Systèmes	375	18 %	182	12 %
Signalisation	354	17%	324	21 %
CA par destination	2 054	100 %	1 507	100 %

6. PERSPECTIVES DE MARCHÉ

La section « *Caractéristiques du secteur d'activité – Perspectives du marché* » du chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée et complétée comme suit :

Selon la plus récente étude de l'UNIFE publiée le 1^{er} octobre, malgré les effets du confinement sur la trajectoire de croissance en 2020, le marché annuel ferroviaire mondial accessible pour la période 2020-2022 est estimé à €116 milliards. Selon un scénario en V, il devrait se développer pour atteindre un montant annuel moyen de €126 milliards sur la période 2023-2025, soit un taux de croissance moyen annuel de 2,3% depuis la période 2017-2019 (source : UNIFE World Rail market study, Oct 1st 2020). Cette prévision de croissance annuelle sur la période 2017-2019 à 2023-2025 est identique en moyenne au taux de croissance prévu dans un scénario qui excluait la crise sanitaire. La taille du marché moyen en 2023-2025 est également identique. En revanche, l'étude prévoit une contraction du marché annuel ferroviaire mondial accessible en 2020 suivie par un rebond en 2021. Cette trajectoire est à comparer à la prévision de croissance plus régulière qui prévalait avant la pandémie.



* TCAM = taux de croissance annuel moyen

L'étude considère en effet que le scénario en V est le plus probable. Il inclut les effets connus de la Covid-19 comme la réduction du volume de marché des services liée à la baisse du trafic passager et du kilométrage de fret. Il inclut également les ajustements en volume liés au décalage des projets. Toutefois, ce scénario de reprise rapide en V du marché ferroviaire dépend fortement de la mise en place et de la réalisation de mesures de soutien et programmes de relance gouvernementaux en faveur de l'industrie ferroviaire. Alternativement, un scénario en U, intégrant les effets économiques négatifs d'une seconde vague sur la croissance économique, limiterait le taux de croissance moyen annuel du marché ferroviaire à 0,9% de la période 2017-2019 à la période 2023-2025.

Depuis le début de la pandémie, des plans de soutiens aux opérateurs dans le monde se sont succédé. Par ailleurs, à date, les plans de relance se caractérisent par l'attention portée à l'environnement - voire spécifiquement à la mobilité durable et au secteur ferroviaire. Ainsi :

- L'Union européenne a dévoilé son plan de soutien avec une *Recovery & Resilience Facility* qui couvrira la période 2021 à 2024 et dont les €672 milliards d'investissement et de financement prévus devront se conformer aux objectifs de neutralité climatique à horizon 2050.

- En Allemagne, le plan de relance prévoit €2,5 milliards pour les transports publics locaux et € 5,5 milliards d'aide pour Deutsche Bahn. Enfin, un ambitieux plan hydrogène a été doté de €9 milliards.
- En France, le plan de relance dévoilé le 3 septembre 2020 prévoit €4,7 milliards d'investissement dans le ferroviaire ainsi que € 1,2 milliards pour la mobilité du quotidien. Il prévoit également €2 milliards pour le développement de l'hydrogène vert. Ces sommes doivent être engagées d'ici 2022.
- Aux Etats-Unis, le US Invest Act prévoit d'engager \$ 60 milliards pour Amtrak, le transport ferroviaire du quotidien et le transport ferroviaire passagers de haute performance. Ce projet de loi sera présenté au Congrès l'année prochaine.

En Inde, l'engagement du gouvernement pour le secteur ferroviaire se maintient, avec notamment un objectif d'électrifier tout le réseau d'ici 2030 dont 7 000 kilomètres d'ici 2020/21.

7. POLITIQUE DE REMUNERATION DU PRESIDENT-DIRECTEUR GENERAL

La sous-section « *Rémunération des mandataires sociaux – Politique de rémunération du Président-Directeur Général – Rémunération exceptionnelle* » de la section « *Rapport du Conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise* » du chapitre 5 « *Gouvernement d'entreprise* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée comme suit :

Afin d'aligner pleinement la rémunération des cadres dirigeants du Groupe avec le succès pérenne de l'intégration du nouvel ensemble et pour refléter le caractère transformationnel de cette opération, la politique de rémunération du Groupe prévoira, sous réserve de son approbation par l'Assemblée Générale, une rémunération exceptionnelle au bénéfice du Président-Directeur Général (et d'autres dirigeants et contributeurs clef du Groupe) qui sera mise en œuvre postérieurement à et sous réserve de la clôture de l'opération d'acquisition.

Cette rémunération exceptionnelle sera uniquement composée d'actions de performance associées à une période d'acquisition de quatre ans et l'attribution définitive de ces actions sera en totalité soumise à des conditions de performance (internes et externes), intégralement appréciées à la fin de cette période d'acquisition.

Ces conditions seront déterminées par le conseil d'administration sur proposition du comité de nominations et de rémunération, sur la base de critères exigeants prenant en compte le périmètre de consolidation du nouvel ensemble, reflétant la réussite à long-terme de l'intégration de Bombardier Transport (tels que le redressement opérationnel et financier des principaux projets de Bombardier Transport d'ores et déjà identifiés par Alstom comme présentant des enjeux d'exécution ou de livraison vis-à-vis des clients, la réalisation de synergies, le *Total Shareholder Return* ou le bénéfice par action) et dont les seuils de déclenchement seront fixés au niveau des objectifs annoncés par Alstom dans ses communiqués de presse du 17 février et du 16 septembre 2020. Ces conditions seront également définies de façon à éviter une duplication avec les objectifs ciblés par les autres dispositifs de rémunération variable.

Ainsi l'attribution définitive de ces actions, éventuelle et non garantie, est basée intégralement sur des conditions de performance mesurant le succès de l'intégration du nouvel ensemble, apprécié sur plusieurs années.

Par ailleurs, de par son caractère exceptionnel, cette attribution ne vient pas s'imputer sur les limites applicables à la rémunération variable à long-terme du Président-Directeur Général telles que définies par la politique de rémunération de l'exercice 2020/21 ou par la politique de rémunération de l'exercice 2021/22. La valeur IFRS (retenue pour l'établissement des comptes consolidés du Groupe) de cette attribution exceptionnelle ne pourra excéder 100% de la rémunération court-terme fixe annuelle du Président-Directeur Général (850 000 €).

Les actions attribuées et acquises au titre de ce plan exceptionnel sont soumises aux mêmes obligations de conservation et de prohibition d'instruments de couverture que celles prévues pour la rémunération variable à long-terme et définies dans la politique de rémunération de l'exercice 2020/21. Par ailleurs, en cas de départ du Président-Directeur Général, le maintien du bénéficiaire de ces actions sera soumis aux mêmes conditions et limites que celles décrites dans la politique de rémunération de l'exercice 2020/21.

Cette rémunération, strictement liée à l'opération d'acquisition susmentionnée, ne présente aucun caractère récurrent et n'a pas vocation à être reconduite dans la politique de rémunération des prochains exercices.

Dans le but d'associer plus généralement les salariés à cette future opération, cette rémunération exceptionnelle pourrait être accompagnée d'un plan général de distribution d'actions gratuites, visant l'ensemble des collaborateurs du Groupe (à l'exclusion des bénéficiaires visés par la mesure ci-dessus),

dans le strict respect des limites et du cadre prévus par l'autorisation votée par l'assemblée générale des actionnaires du 10 juillet 2019.

8. ACTIONNARIAT ET GOUVERNANCE

8.1 Actionnariat

La section « *Information sur le capital social – Répartition du capital* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée et complétée comme suit :

Actionnariat de la Société au 30 septembre 2020

Actionnaires	Nombre d'actions ordinaires	% du capital social	Nombre de droits de vote	% des droits de vote
Public	189 883 071	83,70 %	190 478 342	72,78 %
Bouygues S.A. ⁽¹⁾	32 936 226	14,52 %	65 872 452	25,17 %
Employés ⁽²⁾	4 050 465	1,79 %	5 371 144	2,05 %
TOTAL.....	226 869 762	100 %	261 721 938	100 %

⁽¹⁾ *Sans prendre en compte la vente à terme annoncée par Bouygues S.A. le 29 septembre 2020 de 11 millions d'actions de la Société (représentant environ 4,8 % du capital de Société) dont le dénouement interviendra le 3 novembre 2020.*

⁽²⁾ *Actions détenues par des employés et anciens employés du Groupe.*

8.2 Gouvernance

L'Assemblée Générale Mixte d'Alstom s'est déroulée le 8 juillet 2020 à huis clos et a été diffusée en ligne. L'Assemblée Générale a approuvé toutes les résolutions proposées.

Les actionnaires ont approuvé la non-distribution de dividendes cette année dans le contexte de la crise actuelle.

L'Assemblée Générale a également approuvé le renouvellement du mandat de M. Yann Delabrière et la nomination de M. Frank Mastiaux comme administrateurs. De nationalité allemande, M. Frank Mastiaux a un profil international ayant effectué sa carrière en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en Allemagne. Il a notamment exercé différentes fonctions dans le secteur de l'énergie et dirige actuellement le fournisseur d'énergie EnBW. En outre, l'expiration du mandat de M. Gérard Hauser a été actée.

Le conseil d'administration d'Alstom est composé comme suit à la date du présent Amendement :

- Henri Poupart-Lafarge, président du conseil d'administration et directeur général ;
- Yann Delabrière, administrateur référent indépendant, président du comité de nominations et de rémunération ;
- Olivier Bouygues ;
- Bi Yong Chungunco, administratrice indépendante, membre du comité pour l'éthique et la conformité ;
- Clotilde Delbos, administratrice indépendante, membre du comité d'audit ;
- Pascal Grangé, représentant permanent de la société Bouygues S.A., membre du comité d'audit ;

- Sylvie Kandé de Beaupuy, administratrice indépendante, présidente du comité pour l'éthique et la conformité ;
- Frank Mastiaux, administrateur indépendant, membre du Comité de nominations et de rémunérations ;
- Baudouin Prot, administrateur indépendant, membre du comité de nominations et de rémunération et membre du comité pour l'éthique et la conformité ; et
- Sylvie Rucar, administratrice indépendante, présidente du comité d'audit, membre du comité de nominations et de rémunération.

Le conseil d'Administration compte quatre femmes (40 % des administrateurs) et 70 % d'administrateurs indépendants.

La section 5 « *Gouvernement d'entreprise* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 comporte les informations à jour relatives au conseil d'administration tel qu'actuellement composé.

Par ailleurs, dans le cadre de l'Acquisition, CDPQ pourra nommer, sous réserve de la réalisation de l'Acquisition, et avec effet à la Date de Réalisation, deux représentants au Conseil d'administration de la Société, ainsi qu'un censeur (voir aussi la section 1.2.2(b) « *Contrat de Réinvestissement CDPQ–Gouvernance* » du présent Amendement).

CDPQ serait représentée par Mme. Kim Thomassin et M. Serge Godin, dont les nominations en tant qu'administrateurs sont soumises au vote de l'Assemblée Générale. Le conseil d'administration du 22 septembre 2020, sur recommandation du comité de nominations et de rémunération, a décidé de qualifier CDPQ, représentée par Mme Kim Thomassin, d'administrateur non indépendant et M. Serge Godin d'administrateur indépendant.

Afin de retenir cette qualification, le conseil d'administration du 22 septembre 2020 a considéré que M. Serge Godin est libre d'intérêts à l'égard de CDPQ, entité avec laquelle, malgré l'existence d'une participation capitalistique minoritaire de CDPQ dans CGI Inc., il n'existe pas de pacte d'actionnaire ou d'accord de nature identique. Le conseil d'administration a également pris acte que M. Serge Godin ne reçoit pas d'instructions de la part de CDPQ et qu'il n'existe pas de dispositif entre M. Serge Godin et CDPQ concernant la prise de décisions au sein du conseil d'administration d'Alstom.

Dans son analyse de l'indépendance de M. Serge Godin, le conseil d'administration a, par ailleurs, tenu compte de l'existence d'un contrat cadre, conclu en 2015 entre Alstom et CGI France dont les montants, le cas échéant, facturés annuellement au titre de prestations courantes, ne sont significatifs pour aucune des deux parties depuis la signature de ce contrat. Cette appréciation a notamment pris en compte les conditions de conclusion de ce contrat, s'inscrivant dans le respect de strictes procédures internes, et de l'absence de dépendance de l'une ou l'autre partie eu égard aux montants concernés rapportés, entre autres, au chiffre d'affaires du Groupe CGI (ainsi ces montants varient annuellement de 0,05% à 0,20% du chiffre d'affaires de CGI France depuis la signature du contrat).

Sur la base de ces éléments, le conseil d'administration d'Alstom a ainsi considéré que la liberté de jugement de M. Serge Godin en son sein n'est pas susceptible d'être compromise, aucun de ces éléments n'étant de nature à caractériser un manque d'indépendance.

9. MISE A JOUR DE L'INFORMATION CONCERNANT L'EMETTEUR

9.1 *Politique de distribution des dividendes*

La section « *Information sur le capital social – Dividendes versés au cours des trois exercices précédents* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est complétée et amendée comme suit :

La Société a versé des dividendes à hauteur de 77 773 664,85 € (soit 0,35 € par action) au titre de l'exercice clos le 31 mars 2018, et à hauteur de 1 233 674 123,00 € (soit 5,5 € par action) au titre de l'exercice clos le 31 mars 2019. La Société n'a pas versé de dividende au titre de l'exercice clos le 31 mars 2020. Dans le contexte sanitaire lié à la Covid-19, le Conseil d'administration, dans sa séance du 11 mai 2020, a en effet décidé exceptionnellement de ne pas proposer de distribution de dividende à l'assemblée générale annuelle 2020.

Le plan stratégique Alstom in Motion (« AiM »), fixant les objectifs financiers à l'horizon 2022/23, a introduit une politique de dividende du Groupe avec un taux de distribution entre 25 % et 35 %, qui sera revisitée dans le cadre de l'Opération.

Une fois la clôture de l'Opération réalisée et la trajectoire du nouveau groupe définie, une nouvelle politique de dividende sera examinée par la Société en fonction de la performance de l'entité combinée avec pour objectifs une juste rémunération de l'actionnaire, une allocation du capital appropriée, et la conservation d'une note de crédit solide de niveau « *investment grade* ».

9.2 *Stratégie*

La section « *Stratégie* » du chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est complétée et amendée comme suit :

Les objectifs du plan stratégique *Alstom in Motion* (AiM) ont été annoncés sur la base du périmètre du Groupe préalablement à l'Acquisition.

Ces objectifs seront revus au cours de l'année 2021/22 pour prendre en compte l'intégration de Bombardier Transport, et seront communiqués au marché.

10. AUTORISATIONS FINANCIÈRES

Le tableau figurant dans la sous-section « *Autorisations financières* » de la section « *Information sur le capital social* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20, résumant les autorisations financières en cours de validité au 11 mai 2020 et leur utilisation au cours de l'exercice, est complété comme suit à la date du présent Amendement, à l'issue de l'assemblée générale d'Alstom du 8 juillet 2020 :

Nature de l'autorisation	Montant nominal maximum autorisé	Montant nominal utilisé au cours de l'exercice écoulé	Solde disponible	Echéance de l'autorisation / Durée
ÉMISSIONS DE TITRE DE CAPITAL				
<p>Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au capital avec droit préférentiel de souscription et/ou par incorporation de réserves (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 13)</p>	<p>Capital : €510 millions soit environ 32 % du capital ^{(1) (5)}</p> <p>Titres de créance : €1,5 milliard⁽²⁾</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<p>Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au capital avec suppression du droit préférentiel de souscription par voie d'offre au public (à l'exclusion des offres visées au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier) et faculté de conférer un délai de priorité (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 14)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾, diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 15 à 20 ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<p>Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au capital avec suppression du droit préférentiel de souscription par voie</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾, diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)

<p>d'une offre visée au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 15)</p>	<p>résolutions n° 14 et 16 à 20 ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p> <p>Décote maximale : 5 % par rapport à la moyenne pondérée des cours des trois dernières séances de Bourse précédant le début de l'offre au public.</p>			
<p>Possibilité d'émettre des actions et/ou toutes valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital en rémunération d'apports en nature sous forme d'actions ou de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 16)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾, diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14, 15 et 17 à 20 ^{(1) (3)}</p> <p>Décote maximale : 5 % par rapport à la moyenne pondérée des cours des trois dernières séances de Bourse précédant le début de l'offre au public.</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<p>Délégation de compétence à l'effet d'augmenter le montant de l'émission initiale dans la limite de 15 % de l'émission initiale en cas d'augmentation de capital avec ou sans droit préférentiel de souscription (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 17)</p>	<p>Dans la limite de 15 % de l'émission initiale et s'imputant sur les montants maximums autorisés par les délégations en vertu desquelles est réalisée l'émission initiale (résolutions n° 13 à 15 et 18 à 20) ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<p>Délégation de compétence à l'effet de fixer le prix d'émission sans droit préférentiel de souscription, par offre au public (en ce compris les offres visées au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier) (utilisable uniquement en</p>	<p>Prix d'émission : le Conseil peut choisir une des deux options suivantes : (i) un prix d'émission égal à la moyenne des cours constatés sur une période maximale de six mois précédant le début de l'offre au public ou (ii) un</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)

<p>dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 18)</p>	<p>prix d'émission égal au cours moyen pondéré du jour précédant le début de l'offre au public (VWAP 1 jour) avec une décote maximale de 5 %.</p> <p>Dans la limite de 10 % du capital par période de 12 mois et s'imputant sur les montants maximums autorisés par les délégations en vertu desquelles est réalisée l'émission initiale (résolutions n° 14 et 15) ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p>			
<p>Délégation de compétence à l'effet d'émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription, des actions de la Société et des valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société en cas d'offre publique d'échange initiée par la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 19)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14 à 18 et 20 ^{(1) (2) (3)}</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<p>Délégation de compétence à l'effet d'émettre des actions de la Société, sans droit préférentiel de souscription, en conséquence de l'émission par les filiales de la Société de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 20)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14 à 19 ^{(1) (3)}</p>	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)

ÉMISSIONS RÉSERVÉES AUX SALARIÉS ET DIRIGEANTS				
Délégation de compétence à l'effet de décider de l'augmentation du capital social de la Société par émission d'actions ou de valeurs mobilières réservée aux adhérents d'un plan d'épargne d'entreprise ou de Groupe avec suppression du droit préférentiel de souscription (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 22)	2 % du capital social à la date de l'assemblée générale, diminué de tout montant émis en vertu de la résolution n° 23 ⁽⁴⁾	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
Délégation de compétence à l'effet de décider de l'augmentation du capital social de la Société réservée à une catégorie de bénéficiaires ⁽⁶⁾ avec suppression du droit préférentiel de souscription (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 23)	0,5 % du capital social à la date de l'assemblée générale, diminué de tout montant émis en vertu de la résolution n° 22 ⁽⁴⁾	Néant	Montant maximum autorisé	8 janvier 2022 (durée : 18 mois)
Autorisation à l'effet de procéder à des attributions gratuites d'actions existantes ou à émettre de la Société avec suppression du droit préférentiel de souscription (AGM du 10 juillet 2019, résolution n° 14)	5 millions d'actions soit environ 2,2 % du capital ⁽¹⁾⁽⁵⁾ , incluant jusqu'à 200 000 actions pour les mandataires sociaux et jusqu'à 2 millions d'actions en vertu des plans de participation (sans conditions de performance).	€8 019 375	€26 980 625 (correspondant à 3 854 375 actions)	10 juillet 2021 (durée : 24 mois)
RACHATS D' ACTIONS ET RÉDUCTION DE CAPITAL				
Autorisation à l'effet d'opérer sur les actions de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique) (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 12)	10 % du capital Prix maximum de €60 Montant maximum global du programme de €1,35 milliard	Néant	Montant maximum autorisé	8 janvier 2022 (durée : 18 mois)
Autorisation de réduire le capital par annulation d'actions	10 % des actions composant le capital social de la Société à chaque date d'annulation	Néant	Montant maximum autorisé	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)

(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 21)				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Plafonnement global des augmentations de capital qui pourraient résulter de ces autorisations à €510 millions, soit environ 32 % du capital social au 31 mars 2020 (avant ajustements éventuels). 2. Plafonnement global des émissions de titres de créances au titre de ces autorisations à €1,5 milliard. 3. Plafonnement global des augmentations de capital qui pourraient résulter de ces autorisations sans droit préférentiel de souscription (résolutions n° 14 à 20) à €155 millions, soit environ 10 % du capital au 31 mars 2020 (avant ajustements éventuels). 4. Plafonnement global des augmentations de capital au titre de l'épargne salariale à 2 % du capital à la date de l'assemblée générale annuelle 2020 (avant ajustements éventuels). 5. Sur la base du capital au 31 mars 2020 qui s'élevait à €1 581 816 474 divisé en 225 973 782 actions de €7 de valeur nominale. 6. Suppression du droit préférentiel de souscription au bénéfice de bénéficiaires répondant aux caractéristiques suivantes : (i) toute société détenue par un établissement de crédit ou tout établissement de crédit intervenant à la demande de la Société pour la mise en place d'une offre structurée aux salariés et mandataires sociaux de sociétés liées à la Société dans les conditions des articles L. 225-180 et L. 233-16 du Code de commerce et ayant leur siège social hors de France ; (ii) ou/et des salariés et mandataires sociaux des sociétés liées à la Société dans les conditions des articles L. 225-180 et L. 233-16 du Code de commerce et ayant leur siège social hors de France ; (iii) ou/et des OPCVM ou autres entités d'actionnariat salarié investis en titres de la Société, ayant ou non la personnalité morale, dont les porteurs de parts ou les actionnaires seront constitués des personnes mentionnées ci-dessus au (ii). 				

Dans le cadre de l'Acquisition, il sera proposé lors de l'Assemblée Générale d'approuver notamment (i) une nouvelle délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet de décider des augmentations de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription afin de permettre l'Augmentation de Capital Envisagée avec une augmentation du plafond des augmentations de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription à hauteur d'un montant nominal de 790 millions d'euros, soit un montant nominal égal à 50 % du capital social (avec un du plafond global augmenté à hauteur 1 480 millions d'euros), (ii) deux résolutions (correspondant à deux structures alternatives) relatives à l'augmentation de capital réservée à CDP Investissements (l'une par émission d'Actions de Préférence et l'autre par émission d'actions ordinaires), (iii) une résolution relative à l'augmentation de capital réservée à Bombardier UK Holding Limited, et (iv) deux résolutions relatives aux délégations de compétence données au conseil d'administration à l'effet de décider des augmentations de capital relatives aux opérations d'actionnariat salarié.

Ainsi, le tableau récapitulatif ci-dessous inclut les délégations et autorisations financières dont le renouvellement ou l'approbation vous est proposé dans le cadre de l'Acquisition :

Nature de l'autorisation	Montant nominal maximum autorisé	Echéance de l'autorisation / Durée
ÉMISSIONS DE TITRES DE CAPITAL		
Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au capital avec droit préférentiel de souscription et/ou par incorporation de réserves (utilisable uniquement en	Capital : €790 millions soit environ 50 % du capital ^{(1) (5)} Titres de créance : €1,5 milliard ⁽²⁾	29 décembre 2022 (durée : 26 mois)

dehors des périodes d'offre publique) (AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 4)		
Délégation de pouvoirs dans le cadre d'une augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription, réservée à CDP Investissements, par émission d'Actions de Préférence (AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 6)	Capital : €570 millions ^{(1) (5)} Prix de souscription unitaire : €44,45	Utilisation de la délégation de pouvoir, le cas échéant, à la Date de Réalisation et au jour du paiement du montant de la Seconde Tranche du Prix ⁽⁸⁾
Délégation de compétence en vue d'une augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription, réservée à CDP Investissements, par émission d'actions ordinaires (AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 7)	Capital : €570 millions ^{(1) (5)} Prix de souscription unitaire : €44,45 ⁽⁷⁾	29 avril 2022 (durée : 18 mois) ⁽⁸⁾
Délégation de compétence en vue d'une augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription, réservée à Bombardier UK Holding Limited, par émission d'actions ordinaires (AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 8)	Capital : €120 millions ^{(1) (5)} Prix de souscription unitaire : €47,50 ⁽⁷⁾	29 avril 2022 (durée : 18 mois)
Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au capital avec suppression du droit préférentiel de souscription par voie d'offre au public (à l'exclusion des offres visées au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier) et faculté de conférer un délai de priorité (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique) (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 14)	Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ , diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 15 à 20 ^{(1) (3)} Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
Délégation de compétence en vue de l'émission d'actions et de titres donnant accès au	Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ , diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)

<p>capital avec suppression du droit préférentiel de souscription par voie d'une offre visée au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 15)</p>	<p>préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14 et 16 à 20 ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p> <p>Décote maximale : 5 % par rapport à la moyenne pondérée des cours des trois dernières séances de Bourse précédant le début de l'offre au public.</p>	
<p>Possibilité d'émettre des actions et/ou toutes valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital en rémunération d'apports en nature sous forme d'actions ou de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 16)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾, diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14, 15 et 17 à 20 ^{(1) (3)}</p> <p>Décote maximale : 5 % par rapport à la moyenne pondérée des cours des trois dernières séances de Bourse précédant le début de l'offre au public.</p>	<p>8 septembre 2022 (durée : 26 mois)</p>
<p>Délégation de compétence à l'effet d'augmenter le montant de l'émission initiale dans la limite de 15 % de l'émission initiale en cas d'augmentation de capital avec ou sans droit préférentiel de souscription (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 17)</p>	<p>Dans la limite de 15 % de l'émission initiale et s'imputant sur les montants maximums autorisés par les délégations en vertu desquelles est réalisée l'émission initiale (résolutions n° 13 à 15 et 18 à 20) ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p>	<p>8 septembre 2022 (durée : 26 mois)</p>
<p>Délégation de compétence à l'effet de fixer le prix d'émission sans droit préférentiel de souscription, par offre au public (en ce compris les offres visées au 1° de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier) (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 18)</p>	<p>Prix d'émission : le Conseil peut choisir une des deux options suivantes : (i) un prix d'émission égal à la moyenne des cours constatés sur une période maximale de six mois précédant le début de l'offre au public ou (ii) un prix d'émission égal au cours moyen pondéré du jour précédant le début de l'offre au public (VWAP 1 jour) avec une décote maximale de 5 %.</p> <p>Dans la limite de 10 % du capital par période de 12 mois et s'imputant sur les montants maximums autorisés par les délégations en vertu desquelles est réalisée l'émission initiale (résolutions n° 14 et 15) ^{(1) (3)}</p> <p>Titres de créance : €750 millions ⁽²⁾</p>	<p>8 septembre 2022 (durée : 26 mois)</p>

<p>Délégation de compétence à l'effet d'émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription, des actions de la Société et des valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société en cas d'offre publique d'échange initiée par la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 19)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14 à 18 et 20 ^{(1) (2) (3)}</p>	<p>8 septembre 2022 (durée : 26 mois)</p>
<p>Délégation de compétence à l'effet d'émettre des actions de la Société, sans droit préférentiel de souscription, en conséquence de l'émission par les filiales de la Société de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique)</p> <p>(AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 20)</p>	<p>Capital : €155 millions, soit environ 10 % du capital ⁽⁵⁾ diminué de toute augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription en vertu des résolutions n° 14 à 19 ^{(1) (3)}</p>	<p>8 septembre 2022 (durée : 26 mois)</p>
<p>ÉMISSIONS RÉSERVÉES AUX SALARIÉS ET DIRIGEANTS</p>		
<p>Délégation de compétence à l'effet de décider de l'augmentation du capital social de la Société par émission d'actions ou de valeurs mobilières réservée aux adhérents d'un plan d'épargne d'entreprise ou de Groupe avec suppression du droit préférentiel de souscription</p> <p>(AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 9)</p>	<p>2 % du capital social à la date de l'assemblée générale du 29 octobre 2020, diminué de tout montant émis en vertu de la résolution n° 10 de l'assemblée générale du 29 octobre 2020 ⁽⁴⁾</p>	<p>29 décembre 2022 (durée : 26 mois)</p>
<p>Délégation de compétence à l'effet de décider de l'augmentation du capital social de la Société réservée à une catégorie de bénéficiaires ⁽⁶⁾ avec suppression du droit préférentiel de souscription</p> <p>(AGM du 29 octobre 2020, résolution n° 10)</p>	<p>0,5 % du capital social à la date de l'assemblée générale du 29 octobre 2020, diminué de tout montant émis en vertu de la résolution n° 9 de l'assemblée générale du 29 octobre 2020 ⁽⁴⁾</p>	<p>29 avril 2022 (durée : 18 mois)</p>
<p>Autorisation à l'effet de procéder à des attributions</p>	<p>5 millions d'actions soit environ 2,2 % du capital ⁽¹⁾⁽⁵⁾, incluant jusqu'à 200 000 actions</p>	<p>10 juillet 2021 (durée : 24 mois)</p>

gratuites d'actions existantes ou à émettre de la Société avec suppression du droit préférentiel de souscription (AGM du 10 juillet 2019, résolution n° 14)	pour les mandataires sociaux et jusqu'à 2 millions d'actions en vertu des plans de participation (sans conditions de performance).	
RACHAT D' ACTIONS ET RÉDUCTION DE CAPITAL		
Autorisation à l'effet d'opérer sur les actions de la Société (utilisable uniquement en dehors des périodes d'offre publique) (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 12)	10 % du capital Prix maximum de €60 Montant maximum global du programme de €1,35 milliard	8 janvier 2022 (durée : 18 mois)
Autorisation de réduire le capital par annulation d'actions (AGM du 8 juillet 2020, résolution n° 21)	10 % des actions composant le capital social de la Société à chaque date d'annulation	8 septembre 2022 (durée : 26 mois)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Plafonnement global des augmentations de capital qui pourraient résulter de ces autorisations fixé par l'assemblée générale du 29 octobre 2020 à €1 480 millions. 2. Plafonnement global des émissions de titres de créances au titre de ces autorisations à €1,5 milliard. 3. Plafonnement global des augmentations de capital qui pourraient résulter de ces autorisations sans droit préférentiel de souscription (résolutions n° 14 à 20) à €155 millions, soit environ 10 % du capital au 31 mars 2020 (avant ajustements éventuels). 4. Plafonnement global des augmentations de capital au titre de l'épargne salariale à 2 % du capital à la date de l'assemblée générale annuelle 2020 (avant ajustements éventuels). 5. Sur la base du capital au 31 août 2020 qui s'élevait à €1 587 852 560 divisé en 226 836 080 actions de €7 de valeur nominale. 6. Suppression du droit préférentiel de souscription au bénéfice de bénéficiaires répondant aux caractéristiques suivantes : (i) toute société détenue par un établissement de crédit ou tout établissement de crédit intervenant à la demande de la Société pour la mise en place d'une offre structurée aux salariés et mandataires sociaux de sociétés liées à la Société dans les conditions des articles L. 225-180 et L. 233-16 du Code de commerce et ayant leur siège social hors de France ; (ii) ou/et des salariés et mandataires sociaux des sociétés liées à la Société dans les conditions des articles L. 225-180 et L. 233-16 du Code de commerce et ayant leur siège social hors de France ; (iii) ou/et des OPCVM ou autres entités d'actionariat salarié investis en titres de la Société, ayant ou non la personnalité morale, dont les porteurs de parts ou les actionnaires seront constitués des personnes mentionnées ci-dessus au (ii). 7. Sous réserve d'ajustements inversement proportionnels aux ajustements du nombre d'actions ordinaires à émettre, qui sont décrits en <u>Annexe 6</u> de l'Amendement pour les actions ordinaires à émettre en vertu de la résolution n° 7 de l'assemblée générale du 29 octobre 2020, et en <u>Annexe 3</u> de l'Amendement pour les actions ordinaires à émettre en vertu de la résolution n° 8 de l'assemblée générale du 29 octobre 2020. 8. Si, conformément aux règles en vigueur et à la sixième résolution de l'assemblée générale du 29 octobre 2020, des Actions de Préférence ont été émises et sont en circulation, le conseil d'administration ne pourra faire usage de la délégation qui lui est conférée dans le cadre de la septième résolution de l'assemblée générale du 29 octobre 2020. 		

11. FAITS MARQUANTS DU DEBUT DE L'EXERCICE 2020/21

Les informations ci-dessous proviennent des communiqués de presse publiés postérieurement au Document d'Enregistrement Universel 2019/20, et complètent le chapitre 1 « *Description des activités du Groupe* » dudit Document d'Enregistrement Universel 2019/20.

Le 18 juin 2020, Alstom a annoncé avoir signé un partenariat stratégique avec les entreprises RATP Dev et ComfortDelGro Transit visant à la constitution d'une joint-venture pour répondre aux appels d'offre du Grand Paris Express, l'un des plus grands projets de transport en Europe.

Le 25 juin 2020, Alstom a annoncé avoir obtenu la certification de la toute dernière norme d'interopérabilité ferroviaire européenne (*European Train Control System*, ou Système européen de contrôle des trains), ETCS Baseline 3 Version 2. Cette certification permet à Alstom de déployer sa solution innovante d'algorithmes de fusion de données ferroviaires pour mesurer la localisation et la vitesse des trains.

Le 30 juin 2020, Alstom a annoncé utiliser sa solution d'intelligence artificielle de gestion de la mobilité, dénommée Mastria, afin d'assurer la distanciation physique et la sécurité dans les trains et les gares au Panama.

Le 1^{er} juillet 2020, Alstom a annoncé l'acquisition de la société Ibre, spécialisée dans le développement, la fabrication et la fourniture de disques de frein en fonte ou acier pour les trains à grande vitesse, interurbains, régionaux, suburbains, tramways et métros. Ibre est une entreprise d'envergure internationale qui emploie une trentaine de salariés sur son site de Sens en Bourgogne Franche Comté et a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 10 millions d'euros en 2019. Cette acquisition permet à Alstom d'étendre son expertise dans les systèmes de freinage.

Le 10 juillet 2020, Alstom a annoncé l'inauguration par l'Autorité des routes et des transports de Dubaï (RTA) du métro de Dubaï Route 2020, exécuté par le consortium Expolink, dont Alstom était le chef de file, en charge notamment de l'intégration de l'ensemble du système de métro (incluant 50 rames Metropolis), l'alimentation électrique, le système de communication, la signalisation, le système de contrôle automatique des billets, les travaux de voie, les portes palières et une garantie de trois ans couvrant l'ensemble du système.

Le métro de Dubaï Route 2020 consiste en une ligne de 15 km de long, avec 11,8 km en surface et 3,2 km en souterrain, ainsi qu'un échangeur, pour un coût total de 2,6 milliards €

Le 10 juillet 2020, Alstom a annoncé que le consortium qu'il dirige a signé avec la société taïwanaise de services d'ingénierie un contrat relatif à la phase 2 de l'extension de la ligne 7 du métro de Taipei. Le contrat est évalué à près de 424 millions d'euros, dont la part d'Alstom représente environ 248 millions d'euros.

Le 15 juillet 2020, Alstom a annoncé la tenue de tests de locomotives de manœuvre automatiques aux Pays-Bas. Ces essais, qui visent à montrer comment l'utilisation de trains entièrement automatisés peut optimiser l'exploitation ferroviaire et ainsi garantir une mobilité rentable et pérenne

face à une hausse de la demande d'opérations de manœuvre, seront réalisés au plus haut degré d'automatisation (GoA4). Les tâches ordinaires, telles que le démarrage et l'arrêt, le couplage des wagons, le contrôle de la traction et des freins ainsi que la gestion des urgences, seront entièrement automatisées sans personnel actif à bord du train, sauf pour celles liées au protocole de sécurité des essais.

Le 20 juillet 2020, Alstom a annoncé que le consortium dont il fait partie (avec Indra et Constructora San José) a signé un contrat de 53 millions € avec le gestionnaire des infrastructures ferroviaires de l'Espagne, en vue d'équiper de systèmes de sûreté et de sécurité douze tunnels sur la liaison à grande vitesse de la déviation de Pajares.

Le 22 juillet 2020, Alstom a annoncé avec Eversholt Rail un investissement de plus de 1 million € supplémentaires au Royaume-Uni dans des trains à hydrogène, créant ainsi une toute nouvelle classe de trains, la série 600, en réponse à la volonté du gouvernement britannique de décarboner l'industrie ferroviaire.

Le 24 juillet 2020, Alstom a annoncé soutenir l'Ecole de Formation « Cuisine Mode d'Emploi(s) » à Toulouse sous forme d'un don de 24 000 Euros dans le cadre de son engagement Responsabilité Social d'Entreprise (RSE).

Le 28 juillet 2020, Alstom a annoncé le lancement de la construction, en Allemagne, de la première station de recharge en hydrogène au monde destinée aux trains de passagers. Ce projet est en adéquation avec les innovations d'Alstom dans le domaine des trains à hydrogène.

Le 6 août 2020, Alstom a démarré les tests de validation des locomotives de fret Prima T8 « AZ8A », en Azerbaïdjan, sur la principale ligne de transport de fret récemment convertie de 3 kV CC à 25 kV CA.

Le 17 août 2020, Alstom a fourni, testé et mis en service avec succès une partie de la ligne 3 du métro du Caire, Phase 4, avec au total 10 stations de Heliopolis à Adly Mansour.

Le 27 août 2020, Alstom a été choisi par la SNCB afin d'assurer l'étude, la fourniture et la mise en service des équipements de signalisation nationale et européenne ETCS de niveaux 1 & 2 sur 23 locomotives de type HLD77 appartenant à Infrabel. Le contrat de base s'accompagne d'une option pour l'équipement de 5 locomotives supplémentaires du même type.

Le 2 septembre 2020, le Senior Vice President d'Alstom Digital Mobility a fait le point sur les progrès réalisés par Alstom pour devenir un acteur majeur de la mobilité intelligente, en tenant compte de l'émergence de la conduite autonome.

Le 8 septembre 2020, Alstom a annoncé la livraison des deux premiers tramways Citadis X05 (sur un total de 25) commandés par l'autorité organisatrice des transports urbains d'Athènes en juillet 2018. Ils seront soumis à des essais dynamiques à la fin du mois de septembre et mis en service commercial en février 2021.

Le 11 septembre 2020, Alstom a annoncé que le Conseil Scientifique des Indices Euronext a décidé la veille d'introduire Alstom dans la liste des 40 actions composant l'indice CAC40 de Paris. Cette introduction sera effective à partir de lundi 21 septembre 2020.

Le 11 septembre 2020, Alstom a annoncé que le train à hydrogène Coradia iLint, développé par Alstom, allait assurer pour la toute première fois un service voyageurs régulier pour ÖBB, la compagnie ferroviaire autrichienne. Ce service, qui durera trois mois, fait suite aux essais fructueux menés par le Coradia iLint dans le nord de l'Allemagne entre 2018 et 2020. Le Coradia iLint est équipé de piles à combustible qui lui permettent de transformer l'hydrogène et l'oxygène en électricité ; ainsi le train n'émet aucune émission lorsqu'il est en fonctionnement.

Le 14 septembre 2020, Alstom a annoncé avoir officiellement livré la ligne 3 du réseau de transport urbain de Guadalajara, dans l'état de Jalisco au Mexique. Cette nouvelle ligne d'environ 21 km devrait accueillir chaque jour près de 230 000 passagers. Le contrat signé en 2014 incluait la fourniture de 18 trains Metropolis, des systèmes de communication, des sous-stations haute tension et de traction ainsi que des systèmes de contrôle ferroviaire basés sur Urbalis 400, le système CBTC d'Alstom. Les trains sont équipés de la climatisation, de la vidéosurveillance et de système d'information voyageurs.

Le 18 septembre 2020, Alstom a présenté la première rame du RER NG au centre d'essais ferroviaires d'Alstom à Valenciennes. Ce RER Nouvelle Génération sera livré à partir de fin 2021, et équipera la ligne D et la ligne E du RER.

Le 21 septembre 2020, Alstom a annoncé que, dans le cadre du partenariat d'innovation liant la Alstom et la SNCF depuis 2016, ces deux entreprises avaient lancé un concours interne auprès de leurs collaborateurs pour imaginer la robe des deux rames d'essais du futur TGV M, le TGV nouvelle génération plus performant, plus écologique et 100 % français.

Le 23 septembre 2020, Alstom a annoncé que le consortium Asocierea RailWorks, dont fait partie Alstom, a signé un contrat pour la fourniture d'infrastructures de contrôle des trains numérique, de gestion du trafic et d'électrification pour le corridor ferroviaire Rhin-Danube. La part d'Alstom dans ce contrat se monte à près de 70 millions d'euros.

Le 30 septembre 2020, Alstom a annoncé que le train à hydrogène Coradia iLint, développé par Alstom, avait officiellement réussi les essais aux Pays-Bas qui visaient à déterminer si un train à hydrogène pouvait être une alternative totalement viable aux trains diesel actuellement en circulation dans le nord du pays. Le rapport de la Province de Groningen indique que le Coradia iLint a rempli

avec brio les 4 objectifs fixés : autorisation à circuler sur le réseau ferroviaire néerlandais délivrée par l'organisme néerlandais d'évaluation de la sécurité, absence totale d'émission et parfaite adéquation avec le service commercial actuel, ravitaillement rapide et facile, et familiarisation du public avec la mobilité hydrogène.

Le 2 octobre 2020, Alstom a révélé, avec Île-de-France Mobilités et Société du Grand Paris, le design des futurs métros des lignes 15, 16 et 17 d'Île-de-France.

12. CONTENTIEUX, PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

La Note 33 aux états financiers consolidés au 31 mars 2020 (« *Contentieux* ») inclus dans le chapitre 3 « *Information financière* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est complétée et amendée comme suit :

Italie

Le 23 juin 2020, une série de perquisitions et d'arrestations a été effectuée par la police de Milan sur instruction du Procureur de Milan, dans le cadre d'une enquête portant sur de possibles pratiques de corruption et de manipulation de soumissions d'offres en lien avec des marchés publics de l'*Azienda Trasporti Milanesi* (« ATM »), la société municipale opératrice du métro milanais. L'enquête porte sur au moins sept sociétés et 28 individus, parmi lesquels trois collaborateurs actuels et un ancien collaborateur d'Alstom Ferroviaria S.p.A. (les « collaborateurs d'Alstom Italie »).

Le Procureur soupçonne les collaborateurs d'Alstom Italie d'avoir commis des pratiques de manipulation de soumissions d'offres à des marchés publics en violation de l'article 353 du Code pénal italien, notamment avec la complicité d'un collaborateur d'ATM, afin d'obtenir des informations techniques confidentielles permettant de s'assurer un avantage indu dans le cadre d'un appel d'offres pour un contrat lié au métro de Milan en 2019. Alstom n'avait finalement pas participé à l'appel d'offres relatif à ce contrat.

Par ailleurs, le Procureur soupçonne deux des collaborateurs d'Alstom Italie (un collaborateur actuel et un ancien collaborateur) d'avoir commis des pratiques de corruption en violation des articles 319 et suivants du Code pénal italien en promettant une récompense au responsable d'ATM en échange de la fourniture d'informations concernant le même appel d'offres. Dans son ordonnance de placement en détention provisoire du 13 juin 2020, le juge d'instruction a soulevé que les informations disponibles jusqu'à présent étaient insuffisantes pour démontrer que le délit de corruption avait été commis en violation des articles 319 et suivants du Code pénal italien, et n'a en conséquence ordonné l'arrestation de deux des collaborateurs d'Alstom Italie que pour les allégations de manipulation de soumissions d'offres en vertu de l'article 353 du Code pénal italien.

Alstom Ferroviaria S.p.A., pour sa part, fait l'objet d'une enquête en lien avec une possible violation du décret législatif n° 231/2001 (la « loi n° 231/2001 »), pour ne pas avoir mis en place (ou ne pas avoir effectivement appliqué) un système de contrôle à même de prévenir les actes de corruption par ses préposés. En effet, aux termes de la loi n° 231/2001, la responsabilité d'une société peut être engagée si elle a bénéficié de certaines infractions commises par ses collaborateurs, ce qui peut donner suite à des amendes, des remboursements des profits réalisés et des mesures d'exclusion, telles que la suspension de licences ou la prohibition de participer à certaines activités (notamment les appels d'offres d'entités publiques italiennes) ou de bénéficier de certains types de financement. Les manipulations de soumissions d'offres ne sont pas visées par la loi n° 231/2001. Alstom peut également faire l'objet de demandes en dommages et intérêts au titre du Code civil italien.

La responsabilité d'une société ne peut être engagée au titre de la loi n° 231/2001 qu'à condition que l'infraction commise par ses salariés soit établie. Dans une telle situation, pour ne pas engager sa responsabilité au titre de la loi n° 231/2001, cette société peut démontrer qu'elle a adopté et effectivement mis en place un dispositif (un « *Modello* ») en vue de prévenir tout manquement, et a établi un organe de supervision indépendant (l'« *organismo di vigilanza* ») afin de veiller au respect du *Modello*. Alstom Ferroviaria S.p.A. a adopté un *Modello* et a établi un *organismo di vigilanza*.

Alstom mène une enquête interne sur ces allégations en coordination avec un cabinet externe, et a pris certaines mesures provisoires afin de répondre aux allégations portées par le Procureur, notamment la suspension de l'un des collaborateurs d'Alstom Italie.

Les auditions des témoins ont débuté en septembre 2020. Parallèlement, l'enquête préliminaire menée par le Procureur se poursuit. A l'issue de celle-ci, le procureur décidera s'il doit requérir un non-lieu ou une mise en examen.

Par ailleurs, la sous-section « *Procédures judiciaires et d'arbitrage* » de la section « *Information sur le Groupe et la société mère* » du chapitre 7 « *Informations complémentaires* » du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 est amendée comme suit :

Le lecteur est invité à se reporter à la Note 33 aux états financiers consolidés au 31 mars 2020 inclus dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 pour une description des principaux litiges du Groupe. À l'exception des procédures et litiges décrits dans le Document d'Enregistrement Universel et le présent Amendement, il n'y a pas d'autre procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont le Groupe a connaissance, qui est en suspens ou dont le Groupe est menacé, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des douze derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité du Groupe.

**13. ATTESTATIONS DES RESPONSABLES DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT
D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019/20**

« J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019/20 sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »

Saint-Ouen-sur-Seine, le 7 octobre 2020

Monsieur Henri Poupart-Lafarge
Président-Directeur Général

Pour Bombardier Transport :

« J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans la section 4 « *Présentation de Bombardier Transport* » du présent Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019/20, y compris dans les annexes auxquelles fait référence ladite section 4, sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »

Avon, Connecticut, le 7 octobre 2020

Monsieur Danny Di Perna
Président

Montréal, Québec, le 7 octobre 2020

Monsieur Richard Coulombe
Vice-Président, Directeur financier

14. TABLE DE CONCORDANCE

La table de concordance ci-après reprend les rubriques prévues par l'annexe 1 du règlement délégué (UE) 2019/980 de la Commission du 14 mars 2019 et renvoie aux pages du Document d'Enregistrement Universel 2019/20 et du présent Amendement où sont mentionnées les informations relatives à chacune de ces rubriques.

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section
1.	Personnes responsables, informations provenant de tiers, rapports d'experts et approbation de l'autorité compétente		
1.1	Indication des personnes responsables	301	13
1.2	Déclaration des personnes responsables	301	13
1.3	Déclaration ou rapport d'expert	N/A	N/A
1.4	Attestations relatives aux informations provenant de tiers	N/A	N/A
1.5	Déclaration sans approbation préalable de l'autorité compétente	1	p.1
2.	Contrôleurs légaux des comptes		
2.1	Nom et adresse des contrôleurs légaux des comptes	206	N/A
2.2	Contrôleurs légaux ayant démissionné, ayant été écartés ou n'ayant pas été redésignés durant la période couverte	N/A	N/A
3.	Facteurs de risques	134 à 153	2
4.	Informations concernant l'émetteur		
4.1	Raison sociale et nom commercial	1 et 280	p.1
4.2	Lieu, numéro d'enregistrement et identifiant d'entité juridique (LEI)	280	N/A
4.3	Date de constitution et durée de vie	280	N/A
4.4	Siège social, forme juridique, législation, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone du siège statutaire et site web	280 et 296	N/A
5.	Aperçu des activités		
5.1	Principales activités	13 à 19	N/A
5.2	Principaux marchés	4 à 7	N/A
5.3	Événements importants dans le développement des activités	280	1 et 11
5.4	Stratégie et objectifs	10	6 et 9
5.5	Dépendance à l'égard des brevets, licences, contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	19 à 21 et 282	N/A
5.6	Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur sur sa position concurrentielle	7	N/A
5.7	Investissements		
5.7.1	Investissements importants réalisés	10 et 24 à 32	1 et 11
5.7.2	Investissements en cours ou pour lesquels des engagements fermes ont déjà été pris	10 et 24 à 32	1 et 11

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section
5.7.3	Coentreprises et entreprises dans lesquelles l'émetteur détient une part de capital susceptible d'avoir une influence significative sur l'évaluation de son actif et de son passif, de sa situation financière ou de ses résultats	101 à 106, 298 à 299 et 284	N/A
5.7.4	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation, faite par l'émetteur, de ses immobilisations corporelles	218 à 220	N/A
6. Structure organisationnelle			
6.1	Description sommaire du Groupe	280 à 284 et 298 à 299	Annexe 2.
6.2	Liste des filiales importantes	101 à 106 et 298 à 299	Annexe 2.
7. Examen de la situation financière et du résultat			
7.1	Situation financière		
7.1.1	Évolution et résultat des activités de l'émetteur, évolution de sa situation financière pour chaque exercice et période intermédiaire pour lesquels des informations financières historiques sont exigées	25 à 35 et 274 à 277	3 et 5
7.1.2	Évolution future probable des activités de l'émetteur et activités en matière de recherche et développement	N/A	N/A
7.2	Résultats d'exploitation		
7.2.1	Facteurs importants, événements inhabituels ou peu fréquents ou nouveaux développements, influant sensiblement sur le revenu d'exploitation	23 à 35	3 et 5
7.2.2	Raison des changements importants du chiffre d'affaires net ou des produits nets	22 à 35	3 et 5
8. Trésorerie et capitaux			
8.1	Informations sur les capitaux	32, 34 à 35, 43, 73 et 117 à 118	N/A
8.2	Source et montant des flux de trésorerie et description de ces flux de trésorerie	25, 31 à 32, 34 et 41 à 42	5
8.3	Besoins de financement et structure de financement	74 à 75 et 119 à 120	1 et 5
8.4	Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les opérations de l'émetteur	80 à 84 et 143	N/A
8.5	Informations concernant les sources de financement attendues nécessaires pour honorer les engagements visés au point 5.7.2.	45 à 46, 74 à 75 et 81 à 84	N/A
9. Environnement réglementaire			
9.1	Description de l'environnement réglementaire dans lequel l'émetteur opère et qui peut influencer de manière significative sur ses activités et toute mesure ou facteur de nature administrative, économique, budgétaire, monétaire ou politique ayant influé ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les activités de l'émetteur	140 à 141	N/A
10. Informations sur les tendances			
10.1	Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice jusqu'à la date du document d'enregistrement	4 à 7	2, 5 et 11
10.2	Tendance connue, incertitude ou demande ou engagement ou événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	4 à 7	2, 5 et 6
11. Prévisions ou estimations du bénéfice			

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section
11.1	Prévisions ou estimations du bénéfice publiées	N/A	N/A
11.2	Principales hypothèses sur lesquelles l'émetteur a fondé sa prévision ou son estimation	N/A	N/A
11.3	Déclaration de comparabilité avec les informations financières historiques et de conformité aux méthodes comptables de l'émetteur	N/A	N/A
12.	Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale		
12.1	Informations concernant les membres des organes d'administration, de direction et de surveillance	156 à 170 et 196 à 197	7 et 8
12.2	Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance	168 à 169	N/A
13.	Rémunération et avantages		
13.1	Montant de la rémunération versée et avantages en nature octroyés par l'émetteur et ses filiales	85 à 95, 100, 179 à 194 et 197	7
13.2	Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins de versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	85 à 89	7
14.	Fonctionnement des organes d'administration et de surveillance		
14.1	Date d'expiration des mandats actuels et période durant laquelle la personne est restée en fonction	157	8
14.2	Informations sur les contrats de service liant les membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance à l'émetteur ou à l'une quelconque de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages, ou une déclaration appropriée attestant de l'absence de tels avantages	168 à 169	N/A
14.3	Informations sur le comité d'audit et le comité de rémunération de l'émetteur	173 à 178	8
14.4	Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	195	1
14.5	Incidences significatives potentielles sur la gouvernance d'entreprise	N/A	1
15.	Salariés		
15.1	Nombre de salariés à la fin de la période couverte par les informations financières historiques ou nombre moyen durant chaque exercice de cette période et répartition des salariés par grande catégorie d'activité et par site	8, 94 à 95, 232 et 268	N/A
15.2	Participations au capital, options, attribution d'actions de performance	90 à 94, 121 à 124 et 198 à 204	10
15.3	Accords prévoyant une participation des salariés dans le capital social	203 à 204	N/A
16.	Principaux actionnaires		
16.1	Nom de toute personne non membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance détenant, directement ou indirectement, un pourcentage du capital social ou des droits de vote de l'émetteur devant être notifié en vertu de la législation nationale applicable et montant de la participation ainsi détenue, ou déclaration appropriée en l'absence de telles personnes	290 à 291	8
16.2	Existence de droits de vote différents	281 et 290 à 291	1
16.3	Détention ou contrôle, direct ou indirect, de l'émetteur	N/A	N/A
16.4	Accord, connu de l'émetteur, dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle	N/A	N/A

	Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019	Pages	Section
17. Transactions avec les parties liées		
17.1 Détail des transactions avec des parties liées	99	N/A
18. Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur		
18.1 Informations financières historiques		
18.1.1 Informations financières historiques auditées pour les trois derniers exercices et rapport d'audit pour chacun de ces exercices	38 à 106, 107 à 110, 111 à 125, 126 à 129 et 301	N/A
18.1.2 Changement de date de référence comptable	N/A	N/A
18.1.3 Normes comptables	47 à 52	1
18.1.4 Changement de référentiel comptable	47 à 48	N/A
18.1.5 Informations financières auditées établies conformément à des normes comptables nationales	111 à 125	N/A
18.1.6 États financiers consolidés	40 à 106	N/A
18.1.7 Date des dernières informations financières	31 mars 2020	N/A
18.2 Informations financières intermédiaires et autres		5
18.2.1 Informations financières semestrielles ou trimestrielles	N/A	5
18.3 Audit des informations financières annuelles historiques		N/A
18.3.1 Audit indépendant des informations financières annuelles historiques	38 à 106, 111 à 125 et 301	N/A
18.3.2 Autres informations auditées par les contrôleurs légaux	107 à 110, 126 à 129 et 259 à 260	4
18.3.3 Informations financières non tirées des états financiers audités	33 à 35	N/A
18.4 Informations financières pro forma	N/A	3, Annexe 10
18.4.1 Modification significative des valeurs brutes	N/A	N/A
18.5 Politique en matière de dividendes		
18.5.1 Description de la politique de distribution de dividendes et de toute restriction applicable	295	9
18.5.2 Montant du dividende par action	295	9
18.6 Procédures judiciaires et d'arbitrage		
18.6.1 Procédures significatives	284	12
18.7 Changement significatif de la situation financière de l'émetteur		
18.7.1 Description	284	N/A
19. Informations complémentaires		

		Document d'Enregistrement Universel 2019/20	Amendement
Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019		Pages	Section
19.1	Capital social		
19.1.1	Montant du capital émis et autorisé, nombre d'actions émises et totalement libérées et émises mais non totalement libérées, valeur nominale par action, rapprochement du nombre d'actions en circulation à la date d'ouverture et à la date de clôture de l'exercice	285 et 290 à 291	N/A
19.1.2	Informations relatives aux actions non représentatives du capital	295	N/A
19.1.3	Nombre, valeur nominale et valeur comptable des actions détenues par l'émetteur lui-même ou en son nom, ou par ses filiales	293 à 294	N/A
19.1.4	Informations relatives aux valeurs mobilières convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription	199 à 204 et 293	1
19.1.5	Informations sur les conditions régissant tout droit d'acquisition et/ ou toute obligation attaché(e) au capital autorisé, mais non émis, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital	N/A	1 et 10 ; annexes 3 à 7
19.1.6	Informations sur le capital de tout membre du Groupe faisant l'objet d'une option ou d'un accord conditionnel ou inconditionnel prévoyant de le placer sous option	N/A	N/A
19.1.7	Historique du capital social	287 à 289	N/A
19.2	Actes constitutifs et statuts		
19.2.1	Registre et objet social	280 à 281	N/A
19.2.2	Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions existantes	285	1, 10
19.2.3	Dispositions de l'acte constitutif, des statuts, d'une charte ou d'un règlement de l'émetteur qui pourraient avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de son contrôle	N/A	1, Annexe 7
20.	Contrats importants		
20.1	Résumé de chaque contrat important	284	N/A
21.	Documents disponibles		
21.1	Déclaration sur les documents pouvant être consultés	282	p.1

ANNEXES

Le présent Amendement comprend les Annexes suivantes :

- Annexe 1 : Attestation d'équité de l'expert indépendant
- Annexe 2 : Organigramme du Groupe Alstom à l'issue de l'Opération
- Annexe 3 : Cas d'ajustement du nombre de titres émis dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à Bombardier UK
- Annexe 4 : Termes et conditions des Actions de Préférence
- Annexe 5 : Rapport du commissaire aux avantages particuliers relatif aux Actions de Préférence
- Annexe 6 : Cas d'ajustement du nombre d'actions ordinaires émises dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à CDP Investissements
- Annexe 7 : Modifications statutaires soumises à l'approbation des actionnaires
- Annexe 8 : Informations financières de Bombardier Transport
- Annexe 9 : Informations financières relatives au secteur Transport de Bombardier Inc.
- Annexe 10 : Informations financières résumées combinées pro forma non auditées au 31 mars 2020

ANNEXE 1

ATTESTATION D'EQUITE DE L'EXPERT INDEPENDANT



FINEXSI

EXPERT & CONSEIL FINANCIER

A l'attention des membres du
Conseil d'administration
ALSTOM
48 rue Albert Dhalenne
93400 Saint Ouen
France

Paris, le 27 septembre 2020

Mesdames, Messieurs les Administrateurs,

Contexte de notre intervention et limitations

Dans le cadre du projet d'acquisition par ALSTOM HOLDINGS, filiale à 100% de ALSTOM SA, de la totalité des titres composant le capital de la société BOMBARDIER TRANSPORTATION (INVESTMENT) UK LIMITED (ci-après BOMBARDIER TRANSPORT) et du réinvestissement par les cédants¹, sous forme d'augmentations de capital réservées, d'une partie des produits de cession dans ALSTOM SA et d'un montant complémentaire de 700 M€ par CDPQ (ci-après l'« Opération »), nous avons été chargés, en qualité d'Expert indépendant désigné par le Conseil d'administration d'ALSTOM, d'apprécier les conditions financières de l'Opération et son caractère équitable pour les actionnaires d'ALSTOM SA.

Notre mission intervient dans le cadre de la désignation volontaire d'un Expert indépendant par le Conseil d'administration d'ALSTOM SA. Cette attestation d'équité est donc établie à destination des personnes régies par la loi française et répond aux exigences de cette réglementation et nous n'assumons dès lors aucune responsabilité vis-à-vis de personnes visées par une autre réglementation ou sous une autre juridiction, même si elle fait partie de la documentation mise à disposition des actionnaires. Par ailleurs, notre attestation d'équité ne dispense pas de la lecture de l'ensemble de la documentation publique d'ores et déjà disponible ou qui sera mise à disposition relative à cette Opération.

Pour accomplir notre mission, nous avons utilisé les documents publics et les informations qui nous ont été transmises par ALSTOM et BOMBARDIER TRANSPORT. Ces documents et informations ont été considérés comme exacts et exhaustifs et n'ont pas fait l'objet de vérification particulière. Nous n'avons pas cherché à valider les données historiques et prévisionnelles utilisées, dont nous avons seulement vérifié la vraisemblance et la cohérence.

¹ BOMBARDIER INC. et la CAISSE DE DEPOT ET PLACEMENT DU QUEBEC (CDPQ).



Cette mission n'a pas consisté à procéder à un audit des états financiers, des contrats, des litiges et de tout autre document qui nous ont été communiqués.

Notre responsabilité ne pourra être recherchée quant à l'exactitude ou l'exhaustivité des informations recueillies dans le cadre de notre mission.

Par ailleurs, cette attestation d'équité ne constitue en aucun cas un avis ou une recommandation sur le fait de réaliser une opération et/ou une transaction ou toute autre opération, qui ressort de la seule responsabilité d'ALSTOM. En particulier, nous n'avons pas conseillé ou assisté ALSTOM de quelque manière que ce soit dans ses négociations avec les cédants concernant l'acquisition des titres de BOMBARDIER TRANSPORT.

Enfin, nous avons obtenu une lettre d'affirmation des représentants de la société ALSTOM nous confirmant notamment l'exhaustivité des informations transmises à l'occasion de cette Opération ainsi que l'absence d'événement significatif jusqu'à la date de notre attestation susceptible de remettre en cause notre appréciation des conditions financières de l'Opération. Nous n'avons en revanche pas obtenu de lettre d'affirmation de la part de BOMBARDIER.

Contexte de l'Opération

La présente Opération est un rapprochement industriel majeur dans le secteur ferroviaire qui vise à créer le n°2 mondial, avec un nouvel actionnariat à long terme renforcé.

Elle prend la forme d'une acquisition par ALSTOM HOLDINGS de 100% des titres de BOMBARDIER TRANSPORT auprès de CDPQ et BOMBARDIER INC., sur la base d'un prix révisé le 16 septembre 2020 compris entre 5,5 Mds€ et 5,9 Mds€, avant mise en œuvre de l'ajustement à la baisse relatif à la position de liquidités de BOMBARDIER TRANSPORT, qui sera déterminé au 31 décembre 2020.

Avec cette acquisition, ALSTOM deviendra le numéro deux mondial du secteur, avec un carnet de commandes de près de 75 Mds€ et un chiffre d'affaires supérieur à 15 Mds€ sur une base proforma au 31 mars 2020.

Les deux groupes présentent des complémentarités en termes de produits et de zones géographiques et leur rapprochement devrait générer des synergies importantes estimées à environ 400 M€ par an entre la 4^{ème} et la 5^{ème} année suivant la réalisation de l'acquisition.

Les modalités de l'Opération prévoient un réinvestissement total du produit de cession perçu par CDPQ, soit environ 2 Mds€, dans le capital d'ALSTOM, majoré d'un apport complémentaire en numéraire d'un montant de 700 M€, faisant de CDPQ le « nouvel actionnaire long terme » d'ALSTOM. Concernant BOMBARDIER INC. la cession sera essentiellement effectuée en numéraire, le montant du réinvestissement étant limité à environ 500 M€. Ces opérations de réinvestissement donneront lieu à deux augmentations de capital réservées, aux prix de souscription unitaires de respectivement 44,45 € et 47,5 € pour CDPQ et BOMBARDIER INC. Il est également prévu une augmentation de capital ouverte à l'ensemble des actionnaires d'ALSTOM d'environ 2 Mds€ permettant de refinancer la dette d'acquisition.





Principales diligences mises en œuvre

Compte tenu de la nature de l'Opération, comportant l'acquisition des titres BOMBARDIER TRANSPORT par ALSTOM HOLDINGS et un réinvestissement par les cédants d'une partie des produits de cession dans ALSTOM SA via deux augmentations de capital réservées, ainsi qu'un montant complémentaire de 700 M€ par CDPQ, nos travaux ont impliqué une appréciation globale de l'Opération et une évaluation des deux sociétés ALSTOM SA et BOMBARDIER TRANSPORT.

Nos diligences ont principalement consisté à :

- Prendre connaissance de la documentation juridique relative à l'Opération (notamment le protocole d'accord signé le 17 février 2020, le Contrat d'Acquisition et ses annexes, ainsi que les deux accords d'investissement signés le 16 septembre 2020), dans la stricte limite et à la seule fin de collecter les informations utiles à notre mission ;
- S'entretenir, à différentes reprises, avec le management des sociétés tant pour appréhender le contexte de l'Opération que pour comprendre les perspectives d'activité et les prévisions financières qui en découlent ;
- Mettre en œuvre une approche d'évaluation multicritère de manière homogène pour Alstom et Bombardier Transport,
- Prendre connaissance des modalités de détermination du prix de souscription des actions Alstom ;
- Etablir une attestation d'équité présentée au Conseil d'administration d'Alstom exposant les travaux d'évaluation des actions Bombardier Transport et Alstom et notre opinion quant au caractère équitable des conditions financières de l'Opération.


Nos diligences correspondent à la mise en œuvre des procédures décrites ci-dessus. Elles ne s'apparentent pas à une mission d'audit ou d'*Independent Business Review* des prévisions établies par BOMBARDIER TRANSPORT et ALSTOM.

Opinion sur le prix d'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT

Nous avons mis en œuvre une approche d'évaluation multicritère de BOMBARDIER TRANSPORT pour apprécier le prix d'acquisition compris entre 5,5 Mds€ et 5,9 Mds€ avant ajustement de trésorerie.

Pour conduire nos travaux, nous avons pris connaissance (i) des notes d'analystes suivant BOMBARDIER INC et présentant une valorisation de BOMBARDIER TRANSPORT, (ii) du plan d'affaires de BOMBARDIER TRANSPORT établi au 4^{ème} trimestre 2019, (iii) ainsi que des révisions de ce plan par ALSTOM pour intégrer les événements intervenus depuis cette date, étant précisé que le plan révisé reflète un niveau de couverture jugé adéquat des risques estimés sur les projets, résultant des échanges entre ALSTOM et BOMBARDIER ainsi que des appréciations d'ALSTOM.





Il ressort de nos travaux que le prix de 5,5 Mds€ (fourchette basse du prix d'acquisition avant ajustement de trésorerie évoqué ci-avant) pour 100% des titres de BOMBARDIER TRANSPORT extériorise une prime de contrôle importante qui trouve sa justification dans l'existence de synergies significatives attendues du rapprochement pour un montant total actualisé estimé à 3,3 Mds€ incluant leur coût d'implémentation, et par la nature stratégique de l'Opération pour ALSTOM.

Si l'on considère que l'ensemble de ces synergies se réaliseront, il y aurait une création de valeur pour l'actionnaire d'ALSTOM qui se traduirait alors par une relution du résultat net par action dans un horizon à moyen terme.

Sur ces bases, nous considérons que le prix d'acquisition de 100% des titres de BOMBARDIER TRANSPORT est équitable d'un point de vue financier, ce d'autant que le groupe issu du rapprochement sera renforcé sur le long terme par une taille critique qui diversifiera son risque, dans un environnement mondial très concurrentiel.

Opinion sur les conditions de réinvestissement des cédants dans ALSTOM

Il est à relever que les souscriptions aux augmentations de capital réservées à CDPQ et BOMBARDIER INC. atteindront un montant d'environ 3,1 Mds€, permettant le financement d'une partie très substantielle de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT.

Les prix de souscription de ces augmentations de capital réservées ont été déterminés sur la base de moyennes de cours en février 2020, date à laquelle le niveau du cours de l'action pouvait être considéré comme élevé. L'évolution des cours d'ALSTOM jusqu'à aujourd'hui ne remet pas en cause ce constat.

La souscription à un prix légèrement inférieur pour CDPQ par rapport à BOMBARDIER INC. n'appelle pas de remarque dès lors que CDPQ réinvestit 100% du prix et un montant complémentaire de 700 M€, ce qui le mettra en position de premier actionnaire d'ALSTOM pour le long terme.

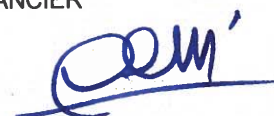
Enfin, le mécanisme anti-dilutif dont bénéficient les deux investisseurs, visent à leur faire profiter des droits économiques équivalents à ceux des actionnaires d'ALSTOM, notamment si l'augmentation de capital ouverte intervenait préalablement aux augmentations de capital qui leur sont réservées.

Sur ces bases, nous considérons que les prix de souscription des augmentations de capital réservées à CDPQ et BOMBARDIER INC. sont équitables d'un point de vue financier, et que les mécanismes anti-dilution retenus par les parties n'appellent pas d'autres commentaires de notre part.



Olivier COURAU
Associé

FINEXSI EXPERT ET CONSEIL FINANCIER

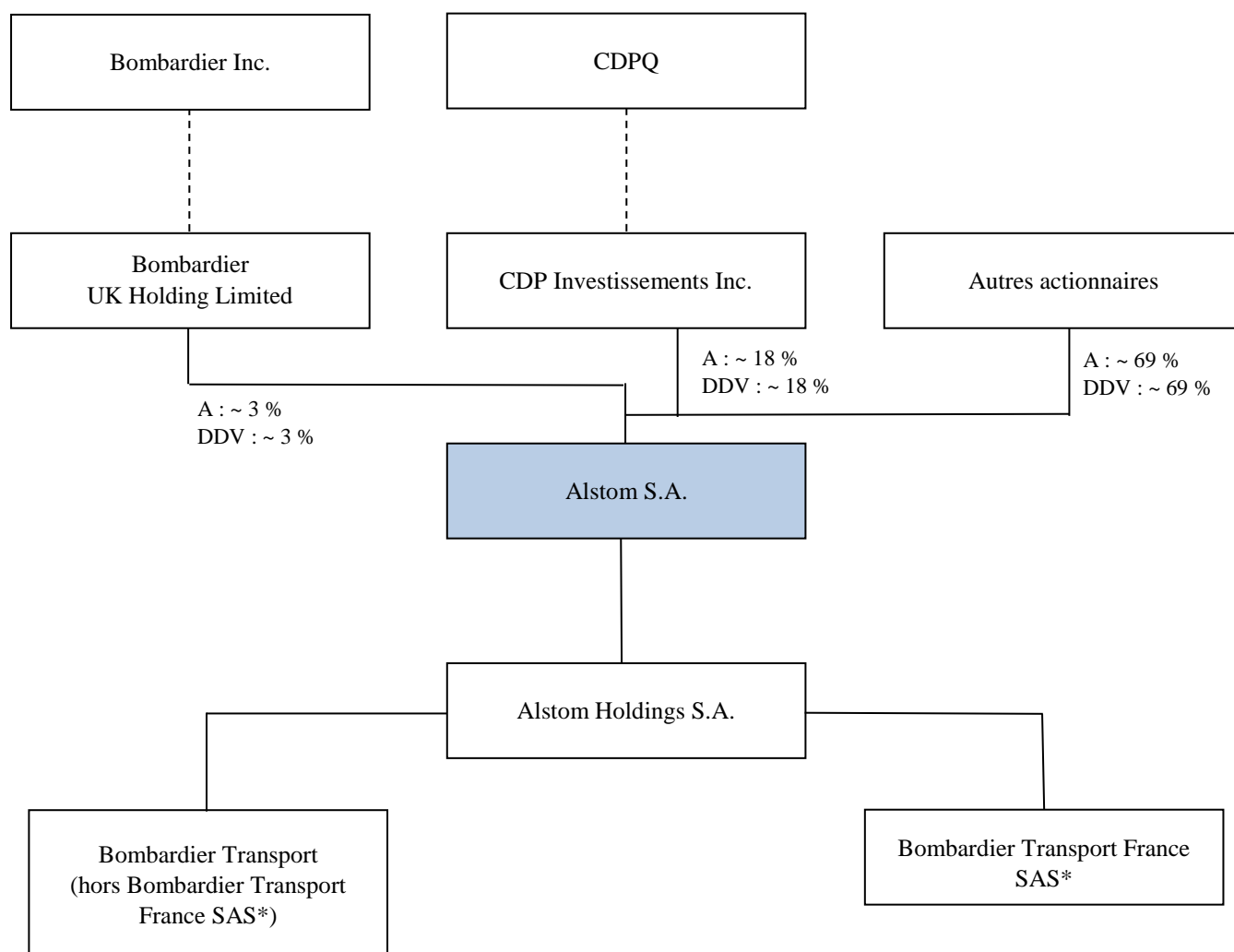


Olivier PERONNET
Associé

ANNEXE 2

ORGANIGRAMME DU GROUPE ALSTOM A L'ISSUE DE L'OPERATION

ORGANIGRAMME DU GROUPE ALSTOM A L'ISSUE DE L'OPERATION



Légende

A : pourcentage de détention du capital d'Alstom S.A.

DDV : pourcentage de détention des droits de vote d'Alstom S.A.

* : l'acquisition de Bombardier Transport France SAS par Alstom Holding S.A. serait réalisée immédiatement après l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom Holdings S.A.

ANNEXE 3

CAS D'AJUSTEMENTS DU NOMBRE DE TITRES EMIS DANS LE CADRE DE L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESERVEE A BOMBARDIER

**CAS D'AJUSTEMENTS DU NOMBRE DE TITRES EMIS
DANS LE CADRE DE L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESERVEE A BOMBARDIER**

L'annexe 3 (*Modalités d'ajustement du nombre d'actions ordinaires à émettre en vertu de la huitième résolution*) aux projets de résolutions présentés à l'assemblée générale du 29 octobre 2020, qui contient les cas d'ajustements du nombre de titres émis dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à Bombardier UK Holding Limited (ci-après, le « **Bénéficiaire Bombardier** ») est reproduite ci-dessous.

A la suite de l'une quelconques des opérations suivantes :

1. opérations financières donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés ;
2. attribution gratuite de bons de souscription d'actions (*warrants*) cotés ;
3. attribution gratuite d'actions aux actionnaires, division ou regroupement d'actions ;
4. incorporation de réserves, bénéfiques ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions ;
5. distribution de réserves et/ou de primes, en numéraire ou en nature ;
6. attribution gratuite aux actionnaires de la Société de tout instrument financier autre que des actions ;
7. rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché ;
8. réduction du capital social par annulation d'actions ;
9. modification des règles statutaires relatives à la répartition des bénéfiques et/ou émission d'actions de préférence ;

que la Société aurait réalisée à compter du 17 février 2020, le nombre d'actions ordinaires à émettre au bénéfice du Bénéficiaire Bombardier en application de la huitième résolution de la présente assemblée générale (le « **Nombre Pertinent Bombardier** ») sera ajusté sans paiement d'un prix de souscription complémentaire par les titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B (le Nombre Pertinent Bombardier, tel qu'ajusté, étant désigné comme le « **Nombre Pertinent Bombardier Ajusté** ») conformément à ce qui suit.

1. Dans le cas d'une opération financière donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription} + \text{valeur du droit de souscription}}{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action post-détachement du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de souscription (avec pondération des volumes, de telle sorte qu'il s'agisse d'un VWAP sur l'ensemble de la période et pas une moyenne de VWAP quotidiens, étant précisé en tant que de besoin que, toutes les fois qu'il est fait référence dans la présente Annexe à un VWAP pour chaque jour de bourse compris dans une période donnée, ce mode de calcul sera retenu sur la période pertinente) et la valeur du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de cotation.

2. Dans le cas d'une opération financière impliquant une attribution gratuite de bons de souscription d'actions cotés (*listed warrants*) aux actionnaires avec la faculté correspondante de placer sur le marché les titres résultant de l'exercice des bons de souscription qui n'ont pas été exercés par leurs porteurs à la fin de la période de souscription qui leur est applicable, le Nombre Pertinent

Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions} + \text{valeur du bon de souscription d'actions}}{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio,

- (i) la valeur de l'action après attribution du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (x) du prix des actions cotées sur Euronext Paris pour chaque jour de la période de souscription, et (y) (a) du prix du transfert des titres cédés dans le cadre du placement, si ces titres sont fongibles avec les actions existantes, en appliquant le volume des actions cédées dans le cadre du placement au prix du transfert ou (b) du prix des actions cotées sur Euronext Paris à la date de détermination du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement si ces titres ne sont pas fongibles avec les actions existantes.
 - (ii) la valeur du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (i) des prix des bons de souscription d'actions sur Euronext pour chaque jour de bourse de la période de souscription, et (ii) de la valeur implicite des bons de souscription d'actions résultant du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement – ce qui correspond à la différence (si positive), ajustée par la parité d'échange des bons de souscription d'actions, entre le prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement et le prix de souscription des titres sur exercice des bons de souscription – en appliquant le volume des bons de souscription exercés au prix ainsi déterminé afin d'attribuer les titres cédés dans le cadre du placement.
3. Dans le cas d'une attribution gratuite d'actions aux actionnaires, d'une division ou d'un regroupement d'actions, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Nombre d'actions composant le capital social après l'opération}}{\text{Nombre d'actions composant le capital social avant l'opération}}$$

4. Dans le cas d'une augmentation du capital social par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions, la valeur nominale des actions ordinaires à attribuer au Bénéficiaire Bombardier sera augmentée en conséquence.
5. Dans le cas d'une distribution par la Société de toutes réserves ou primes, en numéraire ou en nature, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant la distribution par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions avant la distribution}}{\text{Valeur des actions avant la distribution – Valeur de la distribution}}$$

6. Dans le cas d'une attribution gratuite aux actionnaires de la Société d'instruments ou de titres financiers autre que des actions, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé comme suit :
- (a) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers était admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur du droit d'attribution gratuite}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix sur Euronext Paris de l'action ex-droit d'attribution gratuite pendant les trois premiers jours de bourse pendant lesquels les actions ont été cotées ex-droit d'attribution gratuite ;
 - (B) la valeur du droit d'attribution gratuite sera déterminée comme indiquée dans le paragraphe ci-dessus. Si le droit d'attribution gratuite n'est pas admis coté pendant chacun des trois jours de bourse ci-dessus mentionnés, sa valeur sera déterminée par un Expert Indépendant.
- (b) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers n'était pas admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur de l'instrument ou du titre financier attribué par action}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera déterminée conformément au paragraphe 6(a) ci-dessus ;
 - (B) si les instruments ou titres financiers attribués sont cotés ou pourraient être cotés sur Euronext Paris, dans les dix jours à compter de la date à laquelle les actions sont cotées ex-distribution, la valeur des instruments financiers attribués par action sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix desdits instruments financiers constatés sur ce marché au cours des trois premiers jours de bourse de cette période pendant lesquels ces titres sont cotés. Si les instruments financiers attribués ne sont pas cotés pendant au moins trois jours de bourse au cours de cette période, la valeur des instruments financiers attribués par action sera déterminée par un Expert Indépendant.
7. Dans le cas d'un rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant la date de commencement du rachat par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action} \times (1 - \text{Pc}\%)}{\text{Valeur de l'action} - (\text{Pc}\% \times \text{Prix de rachat})}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (i) Valeur de l'action signifie le VWAP de l'action sur Euronext Paris au cours des dix jours de bourse précédant immédiatement ledit rachat (ou l'option de rachat) ;

- (ii) Pc% signifie le pourcentage de capital racheté ; et
- (iii) Prix de rachat signifie le prix auquel les actions sont effectivement rachetées.

8. Dans le cas d'une réduction du capital social par annulation d'actions, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant l'annulation}}{\text{Valeur de l'action avant l'annulation} - \text{Montant d'annulation par action}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action avant l'annulation sera égale au VWAP de l'action de la Société sur Euronext Paris pendant les dix jours de bourse précédant immédiatement le jour de bourse à partir duquel les actions sont cotées ex-annulation.

9. Dans le cas d'une modification par la Société de ses règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou à l'émission d'actions de préférence résultant en une telle modification, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent Bombardier applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant la modification}}{\text{Valeur de l'action avant la modification} - \text{réduction par action des droits aux bénéfices}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

(A) la valeur de l'action avant la modification sera déterminée sur la base du VWAP de l'action sur Euronext Paris pendant les trois jours de bourse précédant immédiatement le jour de ladite modification ;

(B) la réduction par action des droits aux bénéfices sera déterminée par un Expert Indépendant.

En dépit de ce qui précède, si lesdites actions de préférence sont émises avec maintien des droits préférentiels de souscription ou par attribution gratuite aux actionnaires de bons de souscription d'actions exerçables pour de telles actions de préférence, le nouveau Prix de Souscription sera ajusté conformément aux paragraphes 1 ou 6 ci-dessus.

Dans le cas d'une création d'actions de préférence qui n'entraîne pas de modification dans la répartition des bénéfices, le Nombre Pertinent Bombardier Ajusté sera déterminé par un Expert Indépendant.

En tout état de cause, une même opération ne peut pas conduire à l'application de plusieurs des ajustements prévus aux paragraphes 1 à 9 ci-dessus. Dans l'hypothèse où la Société effectuerait une opération pour laquelle plusieurs ajustements seraient applicables, priorité serait donnée aux ajustements légaux.

ANNEXE 4

TERMES ET CONDITIONS DES ACTIONS DE PREFERENCE

TERMES ET CONDITIONS DES ACTIONS DE PREFERENCE

Les termes capitalisés utilisés dans les présents Termes et Conditions ont la signification qui leur est donné dans l'Annexe A (Définitions) ci-dessous.

Émetteur	Alstom S.A. (« Alstom » ou la « Société »).
Titres	Actions de préférence de la Société obligatoirement convertibles (les « Actions de Préférence de Catégorie B »).
Base légale de l'émission	Actions de Préférence de Catégorie B émises conformément à la sixième résolution de l'assemblée générale de la Société convoquée le 29 octobre 2020.
Souscripteur	CDP Investissements Inc. (« CDPI »).
Valeur nominale	7 euros par Action de Préférence de Catégorie B.
Dates d'Émission	A la Date de Réalisation, concomitamment à la Réalisation (la « Première Date d'Émission », les Actions de Préférence de Catégorie B émises lors de la Première Date d'Émission étant désignées les « Actions de Préférence de Catégorie B de Réalisation ») et à la date de paiement de l'Ajustement de Prix Post-Réalisation, le cas échéant (la « Seconde Date d'Émission », les Actions de Préférence de Catégorie B émises lors de la Seconde Date d'Émission étant désignées les « Actions de Préférence de Catégorie B Post-Réalisation »).
Prix de Souscription	44,45 euros, comprenant une prime d'émission de 37,45 euros par Action de Préférence de Catégorie B.
Paiement du Prix de Souscription	Pour les Actions de Préférence de Catégorie B de Réalisation, par compensation avec le Prix d'Acquisition à la Réalisation dû par Alstom Holdings à CDPI à la Date de Réalisation (après délégation du paiement de cette créance par Alstom Holdings à l'Émetteur), et pour sept cent millions d'euros, par paiement en numéraire à la Première Date d'Émission ; pour les Actions de Préférence de Catégorie B Post-Réalisation, par compensation avec l'Ajustement de Prix Post-Réalisation dû par Alstom Holdings à CDPI à la date applicable (après délégation d'une telle obligation de paiement par Alstom Holdings à l'Émetteur).
Nombre d'Actions de Préférence de Catégorie B Émises	Les Actions de Préférence de Catégorie B de Réalisation seront émises, au Prix de Souscription, en un nombre égal au quotient (arrondi au nombre entier inférieur le plus proche) ayant pour numérateur la somme du Prix d'Acquisition à la Réalisation et de sept cent millions d'euros, et pour dénominateur le Prix de Souscription. Les Actions de Préférence de Catégorie B Post-Réalisation seront émises, au Prix de Souscription, en un nombre égal au quotient (arrondi au nombre entier inférieur le plus proche) ayant pour numérateur

l'Ajustement de Prix Post-Réalisation et pour dénominateur le Prix de Souscription.

**Comptes
Indisponibles**

La prime d'émission résultant du Prix de Souscription sera affectée à un compte de « primes d'émission » aux fins de la libération des Actions Ordinaires CDPQ, et ce compte (le « **Compte Indisponible** ») sera indisponible pour tout autre objet à défaut du consentement du(es) porteur(s) de la majorité des Actions de Préférence de Catégorie B jusqu'à la conversion des Actions de Préférence de Catégorie B en actions ordinaires. Si la réalisation d'une opération déclenchant l'Ajustement Lié à l'Augmentation de Capital ou les Autres Ajustements est susceptible de résulter en une impossibilité d'émettre toutes les Actions Ordinaires CDPQ en utilisant seulement le Compte Indisponible, Alstom devra transférer dans un compte de réserves (le « **Compte Indisponible Additionnel** ») au plus tard à la date de réalisation d'une telle opération, le montant de primes ou de réserves raisonnablement nécessaire pour permettre la conversion en totalité des Actions de Préférence de Catégorie B en Actions Ordinaires CDPQ, le montant des primes ou réserves ainsi transférées devenant indisponible pour tout objet autre que celui-ci.

Forme

Les Actions de Préférence de Catégorie B auront la forme nominative ou au porteur.

**Droits et obligations
attachés aux Actions
de Préférence de
Catégorie B**

Sous réserve des stipulations particulières prévues dans les présents Termes et Conditions, chaque Action de Préférence de Catégorie B bénéficiera des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que les actions ordinaires de la Société. En particulier :

- chaque Action de Préférence de Catégorie B sera assortie d'un droit de vote à toute assemblée générale des actionnaires d'Alstom ;
- à tout moment, chaque Action de Préférence de Catégorie B donnera droit dans la propriété de l'actif social et la distribution de dividendes (à l'exclusion des distributions de prime et/ou de réserve) au produit (i) du droit attaché à une action ordinaire de la Société conformément aux articles 21 et 23 des statuts de la Société par (ii) le nombre d'Action(s) Ordinaire(s) CDPQ auxquelles ou à laquelle ladite Action de Préférence de Catégorie B donnerait droit lors de sa conversion si la conversion de ladite Action de Préférence de Catégorie B avait lieu à la date de la décision de distribution ;

Les Actions de Préférence de Catégorie B ne comportent pas de droit préférentiel de souscription.

Pour autant que CDPI, la Caisse de dépôt et placement du Québec et ses Affiliés détiennent 50% des Actions de Préférence de Catégorie B, et en cas de réalisation d'un des cas d'ajustement du Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ ou du Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté visés à la Section « Autres Ajustements » des présents Termes et Conditions, aucune résolution devant être soumise à une assemblée générale extraordinaire de la Société tenue avant la Date de Conversion

des Actions de Préférence de Catégorie B en Actions Ordinaires CDPQ sans avoir recueilli l'accord préalable de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Les Actions de Préférence de Catégorie B seront par ailleurs assorties de droits de conversion spécifiques décrits ci-dessous.

Date de Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B

Les Actions de Préférence de Catégorie B seront converties de plein droit en actions ordinaires d'Alstom (les « **Actions Ordinaires CDPQ** ») :

- (i) dans l'hypothèse où l'Augmentation de Capital est réalisée avant la Date d'Émission applicable, à la Date d'Émission applicable (immédiatement après l'émission des Actions de Préférence de Catégorie B) ; ou
- (ii) dans l'hypothèse où l'Augmentation de Capital n'est pas réalisée avant la Date d'Émission applicable, à la première des dates suivantes :
 - a) la date de règlement-livraison de l'Augmentation de Capital ; et
 - b) la date du premier anniversaire de la Date de Réalisation,

(la date applicable étant désignée comme la « **Date de Conversion** »).

Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B

A toute Date de Conversion applicable, les Actions de Préférence de Catégorie B en circulation seront obligatoirement et automatiquement converties en un nombre identique d'actions ordinaires de la Société (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ** »), sous réserve de l'Ajustement Lié à l'Augmentation de Capital, des Autres Ajustements et des Plafonds décrits ci-dessous, sans qu'aucun paiement en numéraire ne soit nécessaire de la part des porteurs d'Actions de Préférence de Catégorie B, la valeur nominale des actions ordinaires à émettre étant souscrite en utilisant le Compte Indisponible et/ou le Compte Indisponible Additionnel.

Les Actions Ordinaires CDPQ seront identiques aux autres actions ordinaires de la Société. Les Actions Ordinaires CDPQ seront émises à la même valeur nominale que les actions ordinaires de la Société.

Ajustement Lié à l'Augmentation de Capital

Si l'Augmentation de Capital est réalisée avant la Date d'Émission applicable ou après la Date d'Émission applicable mais avant la date du premier anniversaire de la Date de Réalisation, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ sera ajusté comme suit (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté** ») :

Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté = Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ x (VALEX + VALDPS) / VALEX

avec :

VALEX, le VWAP de l'action ordinaire d'Alstom pour chaque jour de bourse compris dans la période de souscription de l'Augmentation de Capital (avec pondération des volumes, de telle sorte qu'il s'agisse d'un VWAP sur l'ensemble de la période et pas une moyenne de VWAP quotidiens, étant précisé en tant que de besoin que, toutes les fois qu'il est fait référence dans les présents Termes et Conditions (en ce compris, le cas échéant, dans l'Annexe B des présents Termes et Conditions) à un VWAP pour chaque jour de bourse compris dans une période donnée, ce mode de calcul sera retenu sur la période pertinente),

VALDPS, le VWAP des droits préférentiels de souscription négociés pour chaque jour de bourse compris dans la période de cotation, et

VWAP, le prix moyen pondéré par les volumes de l'action ordinaire de la Société ou du droit préférentiel de souscription.

Dans l'hypothèse où le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté total calculé conformément à la formule ci-dessus ne serait pas un nombre entier, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté serait arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

Autres Ajustements

Le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ ou le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté (selon le cas) sera ajusté (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté** ») le cas échéant, conformément aux modalités décrites dans l'Annexe B dans l'hypothèse où l'une ou plusieurs des opérations suivantes aura été réalisée à compter du 17 février 2020, dans la mesure où les porteurs d'Actions de Préférence de Catégorie B n'en auraient pas bénéficié pleinement par ailleurs :

- opérations financières donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés ;
- attribution gratuite de bons de souscription d'actions (*warrants*) cotés ;
- attribution gratuite d'actions aux actionnaires, division ou regroupement d'actions ;
- incorporation de réserves, bénéfices ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions ;
- distribution de réserves et/ou de primes, en numéraire ou en nature ;
- attribution gratuite aux actionnaires de la Société de tout instrument financier autre que des actions ;
- rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché ;
- réduction du capital social par annulation d'actions ;
- modification des règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou émission d'actions de préférence.

Dans l'hypothèse où le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté calculé conformément à la formule applicable en application de l'Annexe B ne serait pas un nombre entier, le Nombre d'Actions

Ordinaires CDPQ Réajusté serait arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

Malgré ce qui précède, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté ou le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté, selon le cas, ne devra pas dépasser un nombre tel que l'un des nombres suivants soit négatif (les « **Plafonds** ») :

- a) le nombre (NC) (arrondi au nombre entier inférieur le plus proche) calculé suivant la formule suivante :

$$NC = NS \times 29,9\% - CS$$

avec :

NS = nombre total d'actions composant le capital social d'Alstom ayant fait l'objet de la publication la plus récente sur le site internet de la Société à la Date de Conversion ;

CS = nombre total de titres détenus ou considérés comme détenus par la Caisse de dépôt et placement du Québec et ses Affiliés à la Date de Conversion, déterminés conformément aux articles L. 233-7 et L. 233-9 du Code de commerce ;

- b) le nombre (NR) (arrondi à au nombre entier inférieur le plus proche) calculé suivant la formule suivante :

$$NR = NV \times 29,9\% - CV$$

avec :

NV = nombre total de droits de vote attachés aux actions composant le capital social d'Alstom ayant fait l'objet de la publication la plus récente sur le site internet de la Société à la Date de Conversion ; et

CV = nombre total de droits de vote attachés aux actions composant le capital social d'Alstom détenus ou considérés comme détenus par la Caisse de dépôt et placement du Québec et ses Affiliés à la Date de Conversion, déterminés conformément aux articles L. 233-7 et L. 233-9 du Code de commerce.

Il est précisé que dans toutes les circonstances où l'application des Plafonds n'a pas permis l'émission d'Actions Ordinaires CDPQ qui auraient été émises à la Date de Conversion sans l'application des Plafonds (ces actions non émises étant désignées comme les "**Actions Non Émises**"), alors la Société devra verser aux titulaires des Actions de Préférence de Catégorie B à la Date de Conversion un montant en euros et en fonds immédiatement disponibles égal au produit (i) des Actions

Non Emises et (ii) le le prix d'une action ordinaire Alstom à la clôture du jour de bourse précédant la conversion.

Procédure	Conformément à la délégation conférée par l'assemblée générale de la Société, le Conseil d'administration d'Alstom est compétent pour déterminer le nombre d'Actions Ordinaires CDPQ à émettre, constater la conversion des Actions de Préférence de Catégorie B et modifier en conséquence les statuts de la Société.
Fusion/Scission	Conformément à l'article L. 228-17 alinéa 2 du Code de commerce, la fusion ou la scission de l'Émetteur sera soumise à l'approbation de l'assemblée spéciale des porteurs d'Actions de Préférence de Catégorie B.
Assemblée spéciale	Les porteurs d'Actions de Préférence de Catégorie B seront réunis en une assemblée spéciale soumise aux règles de quorum et de majorité prévues à l'article L. 225-99 du Code de commerce.
Transfert	Sous réserve (i) des transferts à Caisse de dépôt et placement du Québec, (ii) des transferts aux Affiliés de CDPI, (iii) des transferts effectués à la suite du dépôt d'une offre publique, (iv) des transferts autorisés par l'Émetteur, (v) des transferts effectués à la suite de l'ouverture d'une procédure prévue au Livre VI du Code de commerce à l'encontre de l'Émetteur, et (vi) des transferts effectués afin d'autoriser Caisse de Dépôt et Placement du Québec et ses Affiliés à descendre à un niveau de participation supérieur à 19,8 % en amont d'une distribution, les Actions de Préférence de Catégorie B ne peuvent pas être transférées, directement ou indirectement, de quelque manière que ce soit (la « Période d'Indisponibilité »).
Admission aux négociations	Les Actions de Préférence de Catégorie B ne seront pas admises aux négociations sur une plateforme de négociation ; mais la Caisse de dépôt et placement du Québec sera en droit de solliciter qu'Alstom demande une telle cotation et admission aux négociations sur Euronext Paris et la Société s'engage à effectuer la cotation et l'admission aux négociations des Actions de Préférence de Catégorie B dès que possible à la suite de la demande de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans tous les cas où CDPI ou la Caisse de dépôt et placement du Québec serait en droit et souhaiterait transférer à un tiers (autre qu'un Affilié) ses Actions de Préférence de Catégorie B pendant la Période d'Indisponibilité (en application des dispositions prévues à la section « Transfert » des présents termes et conditions). Il est prévu de demander également l'admission aux négociations sur Euronext Paris des actions ordinaires nouvelles émises sur conversion des Actions de Préférence de Catégorie B.
Droit applicable et juridictions compétentes	Les Actions de Préférence de Catégorie B sont soumises et doivent être interprétées conformément au droit français ; et tout différend qui découlerait des, ou en lien avec les, Actions de Préférence de Catégorie

B sera soumis à la compétence exclusive des tribunaux compétents dans le ressort de la Cour d'appel de Paris, France.

Annexe A aux Termes et Conditions des Actions de Préférence de Catégorie B

Définitions

« Actions de Préférence de Catégorie B »	a le sens prévu à la section « Titres » des présents Termes et Conditions ;
« Actions de Préférence de Catégorie B de Réalisation »	a le sens prévu à la section « Dates d'Émission » des présents Termes et Conditions ;
« Actions de Préférence de Catégorie B Post-Réalisation »	a le sens prévu à la section « Dates d'Émission » des présents Termes et Conditions ;
« Actions Non-Émises »	a le sens prévu à la section « Autres Ajustements » des présents Termes et Conditions ;
« Actions Ordinaires CDPQ »	a le sens prévu à la section « Date de Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B » des présents Termes et Conditions ;
« Affilié »	signifie, en relation avec toute entreprise, toute filiale ou société holding de cette entreprise, et toute filiale d'une telle société holding, et toute autre entreprise Contrôlant directement ou indirectement, ou Contrôlée directement ou indirectement par, ou sous le Contrôle commun direct ou indirect, d'une telle entreprise, dans chaque cas à tout moment, étant précisé que les sociétés détenues en portefeuille par Caisse de dépôt et placement du Québec et ses Affiliés ne sont pas des Affiliés ;
« Ajustement de Prix Post-Réalisation »	signifie le résultat final et agrégé des ajustements à réaliser (le cas échéant), jusqu'à un montant maximum de cent cinquante millions d'euros, au prix dû par la Société à CDPI ou ses Affiliés à la Date de Réalisation, tel que ce prix et ces ajustements sont déterminés conformément au SPA ;
« Alstom »	a le sens prévu à la section « Émetteur » des présents Termes et Conditions ;
« Alstom Holdings »	signifie Alstom Holdings, société anonyme immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 347 951 238, ayant

son siège social au 48, rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, France ;

- « **Augmentation de Capital** » signifie l'augmentation de capital avec droit préférentiel de souscription d'Alstom d'un montant (prime incluse) d'environ 2 000 000 000 (deux milliards) d'euros dont la période de souscription se terminera avant ou après la Réalisation ;
- « **Bombardier** » signifie Bombardier Inc., une société de droit canadien, ayant son siège social au 800, Boulevard René Lévesque West, 29^e étage, Montréal, enregistrée sous le numéro 1143920115 ;
- « **CDPI** » a le sens prévu à la section « Souscripteur » des présents Termes et Conditions ;
- « **Compte Indisponible** » a le sens prévu à la section « Comptes Indisponibles » des présents Termes et Conditions ;
- « **Compte Indisponible Additionnel** » a le sens prévu à la section « Comptes Indisponibles » des présents Termes et Conditions ;
- « **Contrôle** » signifie, en relation avec toute entreprise (laquelle est désignée comme la Personne Contrôlée), être en mesure :
- (a) d'exercer, ou de contrôler l'exercice de, (directement ou indirectement) plus de cinquante pour cent (50%) des droits de vote à toute assemblée générale des actionnaires, des membres ou associés ou autres détenteurs de capital (y compris, dans le cas d'un *limited partnership*, des *limited partners*) pour toutes ou presque toutes les matières devant être décidées par une résolution ou une réunion d'une telle Personne Contrôlée) ; ou
 - (b) de nommer ou révoquer ou contrôler la nomination ou la révocation :
 - (i) de membres du conseil d'administration, du conseil de surveillance ou de tout autre organe dirigeant équivalent de la Personne Contrôlée (ou, dans le cas d'un *limited partnership*, du conseil d'administration ou de surveillance ou de toute autre organe dirigeant similaire de son *general partner*) à même (ensemble) d'exercer plus de cinquante pour cent (50%) des droits de vote aux réunions de ce conseil d'administration ou de surveillance ou de cet organe dirigeant similaire pour toutes ou presque toutes les matières ;
 - (ii) de tout membre dirigeant de la Personne Contrôlée ; ou
 - (iii) dans le cas d'un *limited partnership*, son *general partner* ; ou

(c) d'exercer une influence dominante sur la Personne Contrôlée (autrement que dans le seul cadre d'obligations fiduciaires) en vertu des stipulations de ses documents constitutifs ou, dans le cas d'un *trust*, du *trust deed*, ou en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires, associés ou membres de la Personne Contrôlée.

« Date de Réalisation »	signifie la date de la Réalisation ;
« Date d'Émission »	Signifie la Première Date d'Émission ou la Seconde Date d'Émission, selon le cas ;
« Date de Conversion »	a le sens prévu à la section « Date de Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B » des présents Termes et Conditions ;
« Émetteur »	a le sens prévu à la section « Émetteur » des présents Termes et Conditions ;
« Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ »	a le sens prévu à la section « Conversion des Actions de Préférence de Catégorie B » des présents Termes et Conditions ;
« Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté »	a la sens prévu à la section « Ajustement Lié à l'Augmentation de Capital » des présents Termes et Conditions ;
« Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté »	a la sens prévu à la section « Autres Ajustements » des présents Termes et Conditions ;
« Opération »	signifie l'acquisition par la Société, directement ou indirectement, via l'une quelconque de ses filiales, du contrôle exclusif, directement ou indirectement, des entités constitutives de la division transport de Bombardier ;
« Période d'indisponibilité »	a le sens prévu à la section « Transferts » des présents Termes et Conditions ;
« Plafonds »	a le sens prévu à la section « Autres Ajustements » des présents Termes et Conditions ;

« Première Date d'Émission »	a le sens prévu à la section « Dates d'Émission » des présents Termes et Conditions ;
« Prix d'Acquisition à la Réalisation »	signifie la fraction du prix dû par la Société à CDPI, BT Rail I L.P.et BT Rail II L.P à la Réalisation conformément au SPA ;
« Prix de Souscription »	a le sens prévu à la section « Prix de Souscription » des présents Termes et Conditions ;
« Réalisation »	signifie la réalisation de l'Opération conformément au SPA ;
« Société »	a la sens prévu à la section « Émetteur » des présents Termes et Conditions ;
« Seconde Date d'Émission »	a le sens prévu à la section « Dates d'Émission » des présents Termes et Conditions ;
« SPA »	signifie le contrat conclu entre, notamment, la Société, CDPI et Bombardier concernant la vente et l'acquisition de la division transport de Bombardier ;
« Termes et Conditions »	signifie les présents termes et conditions des Actions de Préférence de Catégorie B, y compris toute section et/ou annexe de ces termes et conditions ;

Annexe B aux Termes et Conditions des Actions de Préférence de Catégorie B

Autres Ajustements

A la suite de l'une quelconques des opérations suivantes :

1. opérations financières donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés ;
2. attribution gratuite de bons de souscription d'actions (*warrants*) cotés ;
3. attribution gratuite d'actions aux actionnaires, division ou regroupement d'actions ;
4. incorporation de réserves, bénéfices ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions ;
5. distribution de réserves et/ou de primes, en numéraire ou en nature ;
6. attribution gratuite aux actionnaires de la Société de tout instrument financier autre que des actions ;
7. rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché ;
8. réduction du capital social par annulation d'actions ;
9. modification des règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou émission d'actions de préférence ;

que la Société aurait réalisée à compter du 17 février 2020, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ ou le nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté (le nombre pertinent étant le « **Nombre Pertinent CDPQ** ») sera ajusté sans paiement d'un prix de souscription complémentaire par les titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B (le Nombre Pertinent CDPQ, tel qu'ajusté, étant le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté) conformément à ce qui suit.

1. Dans le cas d'une opération financière donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés (à l'exception de l'Augmentation de Capital), le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription} + \text{valeur du droit de souscription}}{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action post-détachement du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de souscription et la valeur du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de cotation.

2. Dans le cas d'une opération financière impliquant une attribution gratuite de bons de souscription d'actions cotés (*listed warrants*) aux actionnaires avec la faculté correspondante de placer sur le marché les titres résultant de l'exercice des bons de souscription qui n'ont pas été exercés par leurs porteurs à la fin de la période de souscription qui leur est applicable, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions} + \text{valeur du bon de souscription d'actions}}{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio,

- (i) la valeur de l'action après attribution du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (x) du prix des actions cotées sur Euronext Paris pour chaque jour de la période de souscription, et (y) (a) du prix du transfert des titres cédés dans le cadre du placement, si ces titres sont fongibles avec les actions existantes, en appliquant le volume des actions cédées dans le cadre du placement au prix du transfert ou (b) du prix des actions cotées sur Euronext Paris à la date de détermination du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement si ces titres ne sont pas fongibles avec les actions existantes.
- (ii) la valeur du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (i) des prix des bons de souscription d'actions sur Euronext pour chaque jour de bourse de la période de souscription, et (ii) de la valeur implicite des bons de souscription d'actions résultant du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement – ce qui correspond à la différence (si positive), ajustée par la parité d'échange des bons de souscription d'actions, entre le prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement et le prix de souscription des titres sur exercice des bons de souscription – en appliquant le volume des bons de souscription exercés au prix ainsi déterminé afin d'attribuer les titres cédés dans le cadre du placement.
3. Dans le cas d'une attribution gratuite d'actions aux actionnaires, d'une division ou d'un regroupement d'actions, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Nombre d'actions composant le capital social après l'opération}}{\text{Nombre d'actions composant le capital social avant l'opération}}$$

4. Dans le cas d'une augmentation du capital social par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions, la valeur nominale des Actions Ordinaires CDPQ à attribuer à CDPI sera augmentée en conséquence.
5. Dans le cas d'une distribution par la Société de toutes réserves ou primes, en numéraire ou en nature, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant la distribution par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions avant la distribution}}{\text{Valeur des actions avant la distribution} - \text{Valeur de la distribution}}$$

6. Dans le cas d'une attribution gratuite aux actionnaires de la Société d'instruments ou de titres financiers autre que des actions, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé comme suit :
- (a) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers était admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur du droit d'attribution gratuite}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix sur Euronext Paris de l'action ex-droit d'attribution gratuite pendant les trois premiers jours de bourse pendant lesquels les actions ont été cotées ex-droit d'attribution gratuite ;
 - (B) la valeur du droit d'attribution gratuite sera déterminée comme indiquée dans le paragraphe ci-dessus. Si le droit d'attribution gratuite n'est pas admis coté pendant chacun des trois jours de bourse ci-dessus mentionnés, sa valeur sera déterminée par un Expert Indépendant.
- (b) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers n'était pas admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur de l'instrument ou du titre financier attribué par action}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera déterminée conformément au paragraphe 6(a) ci-dessus ;
 - (B) si les instruments ou titres financiers attribués sont cotés ou pourraient être cotés sur Euronext Paris, dans les dix jours à compter de la date à laquelle les actions sont cotées ex-distribution, la valeur des instruments financiers attribués par action sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix desdits instruments financiers constatés sur ce marché au cours des trois premiers jours de bourse de cette période pendant lesquels ces titres sont cotés. Si les instruments financiers attribués ne sont pas cotés pendant au moins trois jours de bourse au cours de cette période, la valeur des instruments financiers attribués par action sera déterminée par un Expert Indépendant.
7. Dans le cas d'un rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant la date de commencement du rachat par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action} \times (1 - \text{Pc}\%)}{\text{Valeur de l'action} - (\text{Pc}\% \times \text{Prix de rachat})}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (i) Valeur de l'action signifie le VWAP de l'action sur Euronext Paris au cours des dix jours de bourse précédant immédiatement ledit rachat (ou l'option de rachat) ;
- (ii) Pc% signifie le pourcentage de capital racheté ; et
- (iii) Prix de rachat signifie le prix auquel les actions sont effectivement rachetées.

8. Dans le cas d'une réduction du capital social par annulation d'actions, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant l'annulation}}{\text{Valeur de l'action avant l'annulation} - \text{Montant d'annulation par action}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action avant l'annulation sera égale au VWAP de l'action sur Euronext Paris pendant les dix jours de bourse précédant immédiatement le jour de bourse à partir duquel les actions sont cotées ex-annulation.

9. Dans le cas d'une modification par la Société de ses règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou à l'émission d'actions de préférence résultant en une telle modification, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant la modification}}{\text{Valeur de l'action avant la modification} - \text{réduction par action des droits aux bénéfices}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

(A) la valeur de l'action avant la modification sera déterminée sur la base du VWAP de l'action sur Euronext Paris pendant les trois jours de bourse précédant immédiatement le jour de ladite modification ;

(B) la réduction par action des droits aux bénéfices sera déterminée par un Expert Indépendant.

En dépit de ce qui précède, si lesdites actions de préférence sont émises avec maintien des droits préférentiels de souscription ou par attribution gratuite aux actionnaires de bons de souscription d'actions exerçables pour de telles actions de préférence, le nouveau Prix de Souscription sera ajusté conformément aux paragraphes 1 ou 6 ci-dessus.

Dans le cas d'une création d'actions de préférence qui n'entraîne pas de modification dans la répartition des bénéfices, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté sera déterminé par un Expert Indépendant.

En tout état de cause, une même opération ne peut pas conduire à l'application de plusieurs des ajustements prévus aux paragraphes 1 à 9 ci-dessus. Dans l'hypothèse où la Société effectuerait une opération pour laquelle plusieurs ajustements seraient applicables, priorité serait donnée aux ajustements légaux.

ANNEXE 5

**RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX AVANTAGES PARTICULIERS
RELATIF AUX ACTIONS DE PREFERENCE**

Eric LE FICHOUX

Expert-comptable

Commissaire aux comptes

Expert près la Cour d'appel de Paris
et les Cours administratives d'appel
de Paris et de Versailles

140, boulevard Haussmann
75008 Paris

Tél. +33 (0)1 44 90 95 18

Fax +33 (0)1 79 72 81 45

Mob +33 (0)6 28 56 09 32

eric.lefichoux@advisorem.com

**Rapport du commissaire aux apports
chargé de décrire et d'apprécier les avantages particuliers relatifs
aux actions de préférence de catégorie B
en application de l'article L. 228-15 du Code de commerce**

ALSTOM

Société anonyme au capital de 1.588.088.334 €

48, rue Albert Dhalenne
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
389 058 447 RCS BOBIGNY

*Ordonnance de Monsieur le Président
du tribunal de commerce de Bobigny
du 3 août 2020*

Aux actionnaires,

En exécution de la mission de commissaire aux apports chargé de décrire et d'apprécier les avantages particuliers relatifs au projet de création et d'émission d'actions de préférence de catégorie B, qui m'a été confiée par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal de commerce de Bobigny en date du 3 août 2020, j'ai établi le présent rapport prévu à l'article L. 228-15 du Code de commerce.

Les caractéristiques des actions de préférence de catégorie B que votre société est susceptible de créer et d'émettre sont présentées dans le projet de résolutions, incluant les modifications statutaires envisagées, arrêtés par votre Conseil d'administration en date du 22 septembre 2020, et publié au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires en date du 23 septembre 2020.

Il m'appartient de décrire et d'apprécier les avantages particuliers attachés à ces actions de préférence de catégorie B. A cet effet, j'ai effectué mes diligences selon la doctrine professionnelle de la Compagnie Nationale des Commissaires aux Comptes relative à cette mission.

Mon rapport est présenté selon le plan suivant :

1. Contexte de la création et de l'émission des actions de préférence de catégorie B
2. Diligences effectuées, description et appréciation des droits ou avantages particuliers
3. Synthèse et points clés
4. Conclusion

1. Contexte de la création et de l'émission des actions de préférence de catégorie B

1.1. ALSTOM

ALSTOM est une société anonyme au capital de 1.588.088.334 €, divisé en 226.869.762 actions (au 30 septembre 2020) de 7 € de valeur nominale chacune, entièrement libérées et toutes de même catégorie.

Son siège social est sis 48, rue Albert Dhalenne à Saint-Ouen-sur-Seine (93400). Elle est immatriculée au registre du commerce et des sociétés sous le numéro 389 058 447 RCS Bobigny.

Ses actions sont admises à la cote d'Euronext Paris, sous le code ISIN FR0010220475- « ALO ». L'action ALSTOM a intégré, le 21 septembre dernier, la liste des 40 actions composant l'indice CAC40.

ALSTOM a pour objet social, directement ou indirectement :

- la réalisation de toutes opérations industrielles, commerciales, maritimes, financières, mobilières, immobilières, en France et à l'étranger, et notamment dans les domaines suivants :
 - ✓ énergie,
 - ✓ transmission et distribution d'énergie,
 - ✓ transports,
 - ✓ équipements industriels,
 - ✓ construction et réparation navale,
 - ✓ ingénierie et conseil, étude de conception et/ou de réalisation et entreprise générale de tous travaux publics ou particuliers et de tous ouvrages,
 - ✓ et, plus généralement, toutes activités connexes ou complémentaires des précédentes ;
- la participation de la société, par tous moyens, directement ou indirectement, dans toutes opérations pouvant se rattacher à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement, de création, d'acquisition, de location, de prise en location-gérance de tous fonds de commerce ou établissements ; la prise, l'acquisition, l'exploitation ou la cession de tous procédés et brevets concernant ces activités ;
- et généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou à tout objet similaire ou connexe.

ALSTOM peut, en outre, prendre un intérêt, sous quelque forme que ce soit, dans toutes entreprises ou dans tous organismes, français ou étrangers.

ALSTOM, qui s'est recentrée sur la mobilité en 2016, est aujourd'hui un des acteurs de premier plan dans le transport ferroviaire. Le groupe propose une gamme complète de solutions, des trains à grande vitesse, métros, tramways et e-bus aux systèmes intégrés, services personnalisés et solutions d'infrastructure, de mobilité digitale et de signalisation.

Sur le dernier exercice clos le 31 mars 2020, le groupe a enregistré 9,9 Mds€ de commandes, portant son carnet de commandes à 40,9 Mds€. Il a réalisé un chiffre d'affaires de 8,2 Mds€. Il a dégagé un résultat d'exploitation ajusté de 630 M€ et un résultat net des activités poursuivies, part du groupe, de 446 M€.

Au 31 mars 2020, ses capitaux propres s'élevaient à 3.328 M€ et sa trésorerie nette à 1.178 M€.

1.2. Présentation sommaire du contexte de l'opération envisagée

ALSTOM a annoncé, le 17 février 2020, la signature d'un protocole d'accord avec BOMBARDIER Inc. et la Caisse de dépôt et placement du Québec (« CDPQ ») pour l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT¹.

Tel que mentionné dans le communiqué de presse du 17 février 2020, l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT (4^{ème} acteur du secteur) « est une opportunité unique qui se présente à un moment opportun pour Alstom, dont le profil opérationnel et financier s'est fortement amélioré depuis 4 ans, d'accélérer sa feuille de route stratégique, en s'appuyant sur une complémentarité en matière de plateformes commerciales et industrielles. »

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a autorisé, sous conditions (engagements de cessions proposés par ALSTOM le 11 juillet), le projet d'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT par ALSTOM.

Le 16 septembre 2020, ALSTOM, ALSTOM HOLDINGS (filiale détenue à 100% par ALSTOM), BOMBARDIER Inc., BOMBARDIER UK HOLDING LIMITED (filiale détenue à 100 % par BOMBARDIER Inc.), CDPQ, CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT Rail I L.P., BT Rail II L.P. (filiales détenues à 100% par CDPQ) ont ainsi conclu un contrat d'acquisition d'actions en vue de procéder à l'acquisition.

Ce contrat prévoit un prix d'acquisition dans une fourchette de 5,5 Mds€ à 5,9 Mds€, sous réserve de certains ajustements. Le prix d'acquisition contractuel préliminaire a été estimé par ALSTOM à 5,3 Mds€, après prise en compte des estimés potentiels ajustements post-réalisation et obligations liés au mécanisme de protection de la position de trésorerie nette². Le montant final sera déterminé sur la base des états financiers de BOMBARDIER TRANSPORT à la date de réalisation et des modalités convenues dans le contrat d'acquisition.

Le financement de l'acquisition devrait notamment être assuré par un financement bancaire mis en place en avril 2020, constitué d'un prêt-relais syndiqué de 2,4 Mds€, devant être refinancé par une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription envisagée par ALSTOM d'un montant d'environ 2 Mds€ (ci-après désignée l'« **Augmentation de Capital** »), une émission obligataire pouvant s'élever à environ 400 M€ et le réinvestissement d'une partie du produit de la cession en capital par BOMBARDIER UK HOLDING LIMITED et CDP INVESTISSEMENTS Inc. par le biais d'augmentations de capital d'ALSTOM réservées à leur profit, sur des bases convenues dans deux contrats de réinvestissement en date du 16 septembre 2020³.

Il est ainsi prévu que CDP INVESTISSEMENTS Inc. investisse un montant total d'environ 2.631 M€, par le biais d'une augmentation de capital d'ALSTOM qui lui serait réservée, incluant le produit du prix de cession dû par ALSTOM HOLDINGS à la date de réalisation⁴, soit un montant d'environ 1.931 M€, par voie de compensation de créance⁵, augmenté d'un montant additionnel de 700 M€, en numéraire.

¹ ensemble des entités de la division transport de BOMBARDIER Inc.

² la position de trésorerie nette de BOMBARDIER TRANSPORT à la date de réalisation de l'opération réduira le prix d'acquisition sur une base « euro par euro », si BOMBARDIER TRANSPORT avait une position de trésorerie nette négative au 31 décembre 2020

³ L'un, entre ALSTOM et BOMBARDIER UK HOLDING Limited, et l'autre, entre Alstom, CDPQ, CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT Rail I L.P., et BT Rail II L.P.

⁴ à l'exception des montants investis par CDPQ au titre de la recapitalisation de BOMBARDIER TRANSPORT et du rendement lié à ces recapitalisations

⁵ après une délégation d'ALSTOM HOLDINGS à ALSTOM au titre du paiement du prix de cession dû par ALSTOM HOLDINGS

Par ailleurs, si le montant de la seconde tranche du prix d'acquisition s'avérait positif et devait être versé par ALSTOM HOLDINGS à CDPQ, cette créance de prix sera également compensée par la souscription par CDP INVESTISSEMENTS Inc. d'actions nouvelles émises par ALSTOM⁶.

Le réinvestissement de CDPQ serait réalisé dans le cadre d'augmentation(s) de capital réservée(s) par voie d'émission (i) d'actions de préférence ou, selon la structure qui sera finalement retenue, (ii) d'actions ordinaires.

A l'issue de ces opérations, CDPQ deviendrait le premier actionnaire d'ALSTOM en détenant environ 18% de son capital, en fonction des conditions de financement et de réalisation de la transaction. CDPQ s'est engagée, sous réserve de certaines exceptions, à conserver sa participation au minimum 21 mois à partir de la réalisation de l'opération. Par ailleurs, CDPQ s'est engagée, pendant une période de dix ans à compter de la date de signature du contrat de réinvestissement conclu entre ALSTOM et CDPQ et ses affiliés, à ce que sa participation en capital n'excède pas, sans l'accord d'ALSTOM, le plus élevé des deux montants suivants (*standstill*) : (i) 22 % et (ii) sa participation après la date de réalisation de l'acquisition augmentée de 2%. En cas de dépassement, CDPQ devra régulariser sa situation dans une période de six mois.

C'est dans ce contexte que s'inscrit un projet de création et d'émission d'une catégorie d'actions de préférence, les actions de préférence de catégorie B, réservées à CDPQ.

Ainsi, il vous sera proposé lors de la prochaine assemblée générale mixte convoquée pour le 29 octobre 2020, de vous prononcer notamment sur les décisions suivantes :

- une délégation de votre compétence au Conseil d'administration, aux fins de décider en une ou plusieurs fois, l'émission, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires, d'actions ordinaires, ainsi que toutes autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement et/ou à terme à des actions ordinaires d'ALSTOM ou d'une société dont elle possède directement ou indirectement plus de la moitié du capital, dans la limite d'un montant nominal maximum d'augmentation de capital de 790 M€, représentant environ 50 % du capital social d'ALSTOM au 31 août 2020 et d'un montant nominal pour les titres de créances de 1,5 Mds€ ou sa contre-valeur en toute autre devise ou unité de compte **(4^{ème} résolution)** ;
- sous la condition suspensive de l'approbation par votre assemblée générale des 4^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème} et 11^{ème} résolutions, la création d'une nouvelle catégorie d'actions de préférence, les actions de préférence de catégorie B, convertibles en actions ordinaires **(5^{ème} résolution)** ;
- sous les conditions suspensives de l'approbation par votre assemblée générale des 4^{ème}, 5^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème} et 11^{ème} résolutions et de la réalisation définitive de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT, et avec effet à la date de réalisation de cette dernière condition suspensive, une augmentation du capital social par émission d'actions de préférence de catégorie B réservées à CDP INVESTISSEMENTS Inc., avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, selon les modalités suivantes :
 - ✓ au prix de souscription unitaire de 44,45 €, avec une prime d'émission de 37,45 € ;
 - ✓ à la date de la réalisation définitive de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT, un nombre d'actions de préférence de catégorie B égal au prix d'acquisition dû par ALSTOM à CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT RAIL I L.P. et BT RAIL II L.P à cette date, augmenté d'un montant de 700 M€, divisé par le prix de souscription unitaire susvisé ;

⁶ après délégation d'ALSTOM HOLDINGS à ALSTOM au titre du paiement de cette créance

- ✓ dans l'hypothèse de l'existence d'un ajustement de prix post-réalisation, à la date du paiement du montant dudit ajustement qui serait dû par ALSTOM à CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT RAIL I L.P. et BT RAIL II L.P, un nombre égal au montant de l'ajustement, divisé par le même prix de souscription unitaire susvisé.
- ✓ une délégation de pouvoirs au Conseil d'administration aux fins de mettre en œuvre cette décision d'augmentation du capital, à l'effet notamment de constater la libération des actions de préférence de catégorie B émises en vertu de cette résolution et la réalisation des augmentations de capital qui en résultent, de déterminer le nombre des actions ordinaires à émettre lors de la conversion des actions de préférence de catégorie B, et constater le nombre d'actions ordinaires émises par conversion des actions de préférence de catégorie B et la réalisation des augmentations de capital qui en résultent ;

Les augmentations de capital réalisées conformément à cette décision et cette délégation de pouvoirs (y compris le cas échéant lors de la conversion des actions de préférence de catégorie B en actions ordinaires) ne pourront excéder un montant nominal fixé à 570 M€. **(6^{ème} résolution)**

- une délégation de votre compétence au Conseil d'administration, aux fins de décider, sous les conditions suspensives de l'approbation par votre assemblée générale des 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}, 8^{ème} et 11^{ème} résolutions et de la réalisation définitive de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT, et avec effet à la date de réalisation de cette dernière condition suspensive, une augmentation du capital social par émission d'actions ordinaires réservées à CDP INVESTISSEMENTS Inc., avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, selon les modalités suivantes :
 - ✓ au prix unitaire de 44,45 €, avec une prime d'émission de 37,45 € ;
 - ✓ un nombre d'actions ordinaires égal (sous réserve des ajustements visés en Annexe 2 des projets de résolutions) :
 - au prix d'acquisition dû par ALSTOM à CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT RAIL I L.P. et BT RAIL II L.P à la date de réalisation définitive de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT, augmenté d'un montant de 700 M€, divisé par le prix de souscription unitaire susvisé, à savoir 44,45 € ; et
 - dans l'hypothèse de l'existence d'un ajustement de prix post-réalisation, au montant de l'ajustement qui serait dû par ALSTOM à CDP INVESTISSEMENTS Inc., BT RAIL I L.P. et BT RAIL II L.P, divisé par le prix de souscription unitaire susvisé, à savoir 44,45 € ;
 - ✓ dans l'hypothèse où le nombre d'actions ordinaires à émettre devait faire l'objet d'ajustements, tels que visés en Annexe 2 des projets de résolutions, le prix d'émission unitaire serait ajusté dans une proportion inversement proportionnelle au nombre d'actions ordinaires à émettre, de sorte que le prix global d'émission des actions ordinaires à émettre ne serait pas affecté par lesdits ajustements ;
 - ✓ aux dates qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les augmentations de capital réalisées conformément à cette délégation ne pourront excéder un montant nominal fixé à 570 M€. **(7^{ème} résolution)**

Comme indiqué dans le rapport du Conseil d'administration, si, conformément aux règles en vigueur et à la 6^{ème} résolution, des actions de préférence de catégorie B ont été émises et sont en circulation, le Conseil d'administration ne pourra pas faire usage de la délégation de compétence qui lui est conférée dans la 7^{ème} résolution.

- une délégation de votre compétence au Conseil d'administration, aux fins de décider, sous les conditions suspensives de l'approbation par votre assemblée générale des 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème} et 11^{ème} résolutions et de la réalisation définitive de l'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT, et avec effet à la date de réalisation de cette dernière condition suspensive, une augmentation du capital social par émission d'actions ordinaires réservées à BOMBARDIER UK HOLDING Limited, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, selon les modalités suivantes et sous réserve des ajustements visés en annexe 3 des projets de résolutions :
 - ✓ au prix unitaire de 47,50 €, avec une prime d'émission de 40,50 € ;
 - ✓ aux dates et en un nombre qui seront déterminés par le Conseil d'administration ;
 - ✓ dans l'hypothèse où le nombre d'actions ordinaires à émettre devait faire l'objet d'ajustements, tels que visés en Annexe 3 des projets de résolutions, le prix d'émission unitaire serait ajusté, selon les mêmes modalités que visé à la résolution précédente.
(8^{ème} résolution)

Dans les développements qui suivent, les actions de préférence de catégorie B seront désignées « **Actions de Préférence** ».

2. Diligences effectuées, description et appréciation des droits ou avantages particuliers

2.1. Diligences effectuées

J'ai effectué les diligences que j'ai estimé nécessaires, au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie Nationale des Commissaires aux Comptes relative à cette mission, pour apprécier les avantages particuliers attachés aux Actions de Préférence susceptibles d'être créées et émises.

A cet effet, j'ai notamment mis en œuvre les diligences suivantes :

- Je me suis entretenu avec les représentants et conseils d'ALSTOM, ainsi que le conseil de CDPQ, et examiné la documentation disponible afin de comprendre le contexte dans lequel l'opération se situe, et d'analyser les modalités envisagées ;
- Je me suis fait communiquer le contrat d'acquisition d'actions (le « SPA ») et les deux contrats d'investissement entre ALSTOM et, respectivement, CDPQ et ses affiliés, et BOMBARDIER Inc. et ses affiliés ;
- J'ai examiné les informations se rapportant aux Actions de Préférence et aux droits particuliers dont elles sont assorties présentées dans le rapport du Conseil d'administration, le projet des résolutions à l'assemblée générale, et les termes et conditions desdites actions qui doivent être annexés au projet de statuts modifiés ;
- J'ai effectué les vérifications que j'ai estimé nécessaires pour apprécier la consistance des droits particuliers octroyés et leur incidence sur la situation des actionnaires en procédant notamment à différentes simulations sur la répartition de l'actionnariat à l'issue des opérations ;
- Je me suis entretenu avec les représentants du cabinet FINEXSI, Expert indépendant mandaté par ALSTOM pour établir une attestation d'équité sur les modalités de l'opération et j'ai pris connaissance des conclusions de ce dernier ;
- J'ai obtenu d'ALSTOM une lettre d'affirmation, reprenant les principales déclarations qui m'ont été faites.

2.2. Description des droits ou avantages particuliers

Les avantages ou droits particuliers attachés aux Actions de Préférence susceptibles d'être créées et émises sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration et le projet de 5^{ème} résolution relative à la création des Actions de Préférence et aux modifications statutaires corrélatives envisagées, qui renvoie aux termes et conditions des Actions de Préférence.

La description simplifiée qui en sera faite, ci-après, n'a pas vocation à se substituer aux termes et conditions des Actions de Préférence, qui sont annexés au projet de statuts modifiés.

Je rappelle préalablement que les Actions de Préférence ne seront pas admises aux négociations sur une plateforme de négociation. Néanmoins, CDP INVESTISSEMENTS Inc. sera en droit de solliciter qu'ALSTOM demande une telle cotation dans tous les cas où elle serait en droit⁷ (en application des termes et conditions des Actions de Préférence) et souhaiterait transférer à un tiers ses Actions de Préférence pendant la période d'inaliénabilité de 21 mois (*lock up*).

Par ailleurs, Il est prévu de demander également l'admission aux négociations sur Euronext Paris des actions ordinaires nouvelles émises sur conversion des Actions de Préférence.

Sous réserve des stipulations particulières rappelées ci-après, chaque Action de Préférence bénéficiera des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que les actions ordinaires d'ALSTOM.

2.2.1. Droits politiques

S'agissant des droits politiques, un droit de vote sera attaché à chaque Action de Préférence à toute assemblée générale des actionnaires d'ALSTOM.

Par ailleurs, pour autant que CDPQ et ses affiliés détiennent 50% des Actions de Préférence, et en cas de réalisation d'un des cas d'ajustement visé ci-après, aucune résolution ne pourra être soumise à une assemblée générale extraordinaire d'ALSTOM tenue préalablement à la conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires, sans avoir recueilli l'accord préalable de CDPQ.

2.2.2. Droits financiers

Les droits particuliers de nature pécuniaire attachés aux Actions de Préférence peuvent être résumés comme suit :

2.2.2.1 Droits sur les distributions de résultats et l'actif net de liquidation

Chaque Action de Préférence donnera droit au produit :

- ✓ du droit attaché à une action ordinaire d'ALSTOM relatif à la distribution de dividendes⁸ (à l'exclusion des distributions de primes et réserves) et au solde de l'actif net disponible en cas de liquidation⁹,
- ✓ par le nombre d'action(s) ordinaire(s) auxquelles ou à laquelle ladite Action de Préférence donnerait droit lors de sa conversion, si la conversion de cette dernière avait lieu à la date de la décision de distribution (cf. s'agissant du ratio de conversion, les développements au paragraphe 2.2.2.3 ci-après).

2.2.2.2 Droit préférentiel de souscription

Les Actions de Préférence ne comportent pas de droit préférentiel de souscription.

⁷ (i) transferts effectués à la suite du dépôt d'une offre publique, (ii) transferts autorisés par ALSTOM, (iii) transferts effectués à la suite de l'ouverture d'une procédure prévue au Livre VI du Code de commerce concernant ALSTOM, et (iv) transferts effectués afin d'autoriser CDPQ et ses affiliés à descendre à un niveau de participation non inférieur à 19,8 % en amont d'une distribution.

⁸ Suivant les stipulations de l'article 21 des statuts d'ALSTOM

⁹ Suivant les stipulations de l'article 23 des statuts d'ALSTOM

2.2.2.3. Conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires

Les Actions de Préférence seront par ailleurs assorties de droits de conversion spécifiques en actions ordinaires dans les conditions décrites ci-après.

Le Conseil d'administration d'ALSTOM sera compétent pour déterminer le nombre d'actions ordinaires à émettre au profit de CDPQ, constater la conversion des Actions de Préférence et modifier en conséquence les statuts de la société.

Conversion automatique des Actions de Préférence en actions ordinaires

Les Actions de Préférence seront converties de plein droit en actions ordinaires d'ALSTOM aux dates suivantes :

- Si l'Augmentation de Capital est réalisée avant la date d'émission¹⁰ des Actions de Préférence alors les Actions de Préférence émises seront converties en actions ordinaires à cette même date (immédiatement après l'émission des Actions de Préférence) ;
- Dans le cas contraire, les Actions de Préférence émises seront converties en actions ordinaires :
 - ✓ à la date de règlement-livraison de l'Augmentation de Capital, si celle-ci intervient avant la date du premier anniversaire de réalisation de l'acquisition ;
 - ✓ ou, au plus tard, à cette dernière date.

Parité de conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires

Les Actions de Préférence en circulation seront obligatoirement et automatiquement converties en un nombre identique d'actions ordinaires d'ALSTOM (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ** »), sous réserve de l'ajustement lié à l'Augmentation de Capital, des autres ajustements et de plafonds.

Les actions ordinaires issues de la conversion seront identiques aux autres actions ordinaires d'ALSTOM et elles auront la même valeur nominale.

Ajustement de la parité de conversion liée à l'Augmentation de Capital

Si l'Augmentation de Capital est réalisée avant la date d'émission des Actions de Préférence ou après la date d'émission des Actions de Préférence mais avant la date du premier anniversaire de la date de réalisation de l'acquisition, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ sera ajusté comme suit (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté** ») :

$\text{Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté} = \text{Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ} \times \frac{(\text{VALEX} + \text{VALDPS})}{\text{VALEX}}$

¹⁰ A savoir la date de réalisation de l'acquisition de la division transport de BOMBARDIER et la date de paiement de l'ajustement du prix d'acquisition post-réalisation, le cas échéant

Avec :

- ✓ **VALEX**, le prix moyen pondéré par les volumes (« **VWAP** ») de l'action ordinaire d'ALSTOM pour chaque jour de bourse compris dans la période de souscription de l'Augmentation de Capital (avec pondération des volumes, de telle sorte qu'il s'agisse d'un VWAP sur l'ensemble de la période et pas une moyenne de VWAP quotidiens),
- ✓ **VALDPS**, le prix moyen pondéré par les volumes des droits préférentiels de souscription (« **DPS** ») négociés pour chaque jour de bourse compris dans la période de cotation (avec pondération des volumes, de telle sorte qu'il s'agisse d'un VWAP sur l'ensemble de la période et pas une moyenne de VWAP quotidiens).

Si le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté total calculé conformément à la formule ci-dessus n'est pas un nombre entier, il sera arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

Pour illustrer ces modalités, suivant le scénario d'une Augmentation de Capital qui interviendrait avant la date de réalisation de l'acquisition, je présente ci-dessous une simulation en retenant différentes hypothèses théoriques de cours de l'action ALSTOM et du DPS, qui seront notamment fonction des conditions de marchés et des modalités qui seront retenues pour la réalisation de l'Augmentation de Capital :

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX APPORTS
CHARGE DE DECRIRE ET D'APPRECIER LES AVANTAGES PARTICULIERS RELATIFS AUX ACTIONS DE PRÉFÉRENCE
DE CATÉGORIE B EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 228-15 DU CODE DE COMMERCE

Nombre d'Actions de Préférence (en milliers)	en % du nombre d'actions ALSTOM à ce jour	Cours de bourse de référence	VWAP de l'action ALSTOM	VWAP du DPS	Nombre théorique d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté (en milliers)	en % du nombre théorique d'actions ALSTOM post opérations
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	$(1) \times ((4) + (5)) / (4)$	(6)
59 182	26,09%	41,4	40,69	0,71	60 222	17,12%
59 182	26,09%	41,4	39,84	1,56	61 493	17,12%
59 182	26,09%	41,4	38,84	2,56	63 082	17,12%
59 182	26,09%	41,4	37,62	3,78	65 126	17,12%
59 182	26,09%	43,7	42,99	0,71	60 167	17,25%
59 182	26,09%	43,7	42,14	1,56	61 367	17,25%
59 182	26,09%	43,7	41,14	2,56	62 864	17,25%
59 182	26,09%	43,7	39,92	3,78	64 783	17,25%
59 182	26,09%	46,0	45,29	0,71	60 117	17,37%
59 182	26,09%	46,0	44,44	1,56	61 254	17,37%
59 182	26,09%	46,0	43,44	2,56	62 669	17,37%
59 182	26,09%	46,0	42,22	3,78	64 478	17,37%
59 182	26,09%	48,3	47,59	0,71	60 071	17,47%
59 182	26,09%	48,3	46,74	1,56	61 152	17,47%
59 182	26,09%	48,3	45,74	2,56	62 494	17,47%
59 182	26,09%	48,3	44,52	3,78	64 205	17,47%
59 182	26,09%	50,6	49,89	0,71	60 030	17,57%
59 182	26,09%	50,6	49,04	1,56	61 060	17,57%
59 182	26,09%	50,6	48,04	2,56	62 335	17,57%
59 182	26,09%	50,6	46,82	3,78	63 958	17,57%

- (1) Nombre d'Actions de Préférence susceptibles d'être émises sur la base d'un investissement de CDPQ de 2.631 M€ (en milliers)
- (2) Sur la base du nombre d'actions ALSTOM au 30 septembre 2020, soit 226.869.762
- (3) Cours de bourse théorique d'ALSTOM avant détachement du DPS (en €)
- (4) Cours moyen pondéré par les volumes théorique de l'action ALSTOM sur la période de souscription (VALEX) (en €)
- (5) Cours moyen pondéré par les volumes théorique du DPS sur la période de cotation (VALDPS) (en €)
- (6) en % du nombre théorique d'actions ALSTOM post l'Augmentation de Capital de l'ordre de 2.000 M€ et le réinvestissement de BOMBARDIER estimé à 534 M€ (compte tenu des ajustements afférents à ce réinvestissement, prévus à la 8^{ème} résolution)

Autres ajustements de la parité de conversion

Par ailleurs, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ ou le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté (selon le cas) fera l'objet d'un ajustement supplémentaire (le « **Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté** »), le cas échéant, dans l'hypothèse où l'une ou plusieurs des opérations suivantes aura été réalisée à compter du 17 février 2020, date d'annonce de l'acquisition envisagée, dans la mesure où les porteurs d'Actions de Préférence n'en auraient pas pleinement bénéficié par ailleurs :

- opérations financières donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés (à l'exception de l'Augmentation de Capital) ;
- attribution gratuite de bons de souscription d'actions (*warrants*) cotés ;
- attribution gratuite d'actions aux actionnaires, division ou regroupement d'actions ;
- incorporation de réserves, bénéfices ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions ;
- distribution de réserves et/ou de primes, en numéraire ou en nature ;
- attribution gratuite aux actionnaires de la société de tout instrument financier autre que des actions ;
- rachat par la société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché ;
- réduction du capital social par annulation d'actions ;
- modification des règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou émission d'actions de préférence.

Les formules de calcul permettant de déterminer les ajustements qui seraient, le cas échéant, effectués en fonction de la nature de l'opération et qui consistent à compenser les porteurs d'Actions de Préférence de l'impact dilutif pouvant résulter de ces opérations financières sont décrites en annexe B des termes et conditions des Actions de Préférence.

Si le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté calculé conformément à ces formules n'est pas un nombre entier, il sera arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

Je relève que, tel qu'indiqué à l'Annexe B des termes et conditions des Actions de Préférence, l'incorporation de réserves, bénéfices ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions susvisée, n'est pas susceptible de conduire à un ajustement du nombre d'actions ordinaires issues de la conversion des Actions de Préférence.

Dans ce cas de figure, il est prévu que la valeur nominale des actions ordinaires à émettre sur conversion des Actions de Préférence serait augmentée en conséquence.

Plafond de la conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires

Le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ, le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Ajusté ou le Nombre d'Actions Ordinaires CDPQ Réajusté, selon le cas, ne devra pas dépasser un nombre conduisant à ce que l'un des nombres « **NC** » ou « **NR** » décrits ci-dessous soit négatif (les « **Plafonds** ») :

- **NC** sera calculé suivant la formule (arrondi au nombre entier inférieur le plus proche) :

$$\mathbf{NC = NS \times 29,9\% - CS}$$

Avec

- ✓ **NS**, le nombre total d'actions composant le capital social d'ALSTOM ayant fait l'objet de la publication la plus récente sur son site internet à la date de conversion¹¹ ;
 - ✓ **CS**, le nombre total de titres détenus ou considérés comme détenus par CDPQ et ses affiliés à la date de conversion, déterminés conformément aux articles L. 233-7 et L. 233-9 du Code de commerce ;
- **NR** sera calculé suivant la formule (arrondi au nombre entier inférieur le plus proche) :

$$\mathbf{NR = NV \times 29,9\% - CV}$$

Avec

- ✓ **NV**, le nombre total de droits de vote attachés aux actions composant le capital social d'ALSTOM ayant fait l'objet de la publication la plus récente sur son site à la date de conversion ;
- ✓ **CV**, nombre total de droits de vote attachés aux actions composant le capital social d'ALSTOM détenus ou considérés comme détenus par CDPQ et ses affiliés à la date de conversion, déterminés conformément aux articles L. 233-7 et L. 233-9 du Code de commerce.

En résumé, un nombre d'actions ordinaires résultant de la conversion des Actions de Préférence ne pourra être émis au bénéfice de CDPQ, qui conduirait cette dernière à détenir plus de 29,9% du total des actions ou droits de vote d'ALSTOM.

Dans l'hypothèse où ces Plafonds seraient atteints, ALSTOM devra verser aux titulaires des Actions de Préférence à la date de conversion un montant en euros et en fonds immédiatement disponibles égal au produit (i) du nombre d'actions non émises en raison des Plafonds et (ii) du cours d'une action ordinaire ALSTOM à la clôture du jour de bourse précédant la conversion.

¹¹ Le contrat de réinvestissement conclu entre ALSTOM et CDPQ et ses affiliés précise que ce nombre doit inclure les nouvelles actions émises.

2.3. Appréciation des droits particuliers

Selon la doctrine professionnelle applicable à cette mission, il ne m'appartient pas de juger du bien-fondé de l'octroi des droits ou avantages particuliers.

Ma mission consiste à décrire et à apprécier les avantages ou droits particuliers attachés aux Actions de Préférence susceptibles d'être émises.

Je rappelle préalablement que le prix de souscription de ces Actions de Préférence, fixé à 44,45 €, et les droits particuliers y attachés résultent des négociations intervenues entre les représentants d'ALSTOM et CDPQ en février 2020, formalisées dans un contrat de réinvestissement en date du 16 septembre 2020, dans le cadre du projet d'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT et des modalités de financement de cette acquisition, auxquelles contribuent CDPQ en réinvestissant la quote-part du prix de cession qui lui est allouée, augmentée de 700 M€.

Le réinvestissement de CDPQ (ou ses affiliés), soit 2,6 Mds€, constitue une part significative du prix d'acquisition estimé de BOMBARDIER TRANSPORT, soit 5,3 Mds€, à parfaire en fonction des ajustements prévus au contrat d'acquisition et notamment de la position de trésorerie nette de BOMBARDIER TRANSPORT au 31 décembre 2020.

Ce réinvestissement participe à l'équilibre des différents moyens de financement de cette acquisition, limitant d'autant le recours à l'endettement et ses conséquences induites pour ALSTOM et/ou le niveau de levée de fonds sur le marché.

Je relève également que ces Actions de Préférence seraient émises à la date de réalisation de l'acquisition (et, le cas échéant, à la date du paiement de la deuxième tranche du prix d'acquisition) et automatiquement converties en actions ordinaires au plus tard dans les 12 mois suivant la date d'acquisition.

2.3.1. Droits politiques

S'agissant des droits politiques attachés aux Actions de Préférence, je rappelle qu'un droit de vote sera attaché à chaque action.

L'article 15 des statuts d'ALSTOM stipule que « *chaque membre a droit à autant de voix qu'il possède ou représente d'actions* ».

En application de l'article 225-13 du Code de commerce, des droits de vote doubles sont également attribués à toutes les actions entièrement libérées, pour lesquelles il est justifié une inscription nominative, depuis deux ans au moins, au nom du même actionnaire ou aux actions nominatives attribuées gratuitement à un actionnaire à raison d'actions anciennes pour lesquelles il bénéficie de ce droit.

Si la 11^{ème} résolution visant à approuver la suppression de ces droits de vote doubles est adoptée, toutes les actions émises par la société conféreront à leur titulaire un droit de vote.

Le droit de vote attaché à chaque Action de Préférence n'appelle pas d'autre remarque de ma part.

Le droit de veto décrit précédemment, qui bénéficierait à CDPQ (pour autant que CDPQ et ses affiliés détiendraient 50 % des Actions de Préférence) dans l'hypothèse de la réalisation par ALSTOM d'opérations financières susceptibles d'avoir un effet dilutif, telles qu'une distribution de primes ou réserves, a la nature d'un avantage particulier consenti à CDPQ. Il se justifie du fait de l'absence de possibilité de mettre en place des droits de vote multiples pour les Actions de Préférence.

En effet, la mise en place de droits de vote multiples est interdite par les stipulations de l'article L. 225-122 du Code de commerce applicable aux actions de préférence émises par les sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé.

Cet avantage particulier consenti à CDPQ aurait par conséquent pour objet de faire bénéficier cette dernière de droits politiques équivalents à ceux dont elle bénéficierait en cas de conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires, post-réalisation d'éventuelles opérations financières, susceptibles d'avoir un effet dilutif significatif.

Je relève que ce droit de veto ne pourra être exercé par CDPQ qu'à compter de la date de réalisation effective de l'acquisition et du réinvestissement, jusqu'à la date de conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires, soit au plus tard dans les 12 mois qui suivront l'acquisition. Il est par conséquent strictement limité dans le temps.

Il pourra s'exercer sur les seules décisions à caractère extraordinaire et en particulier celles susceptibles d'entraîner une dilution non souhaitée de sa participation.

2.3.2. Droits financiers

Les droits financiers particuliers attachés aux Actions de Préférence résident principalement dans l'ajustement de leur parité de conversion en actions ordinaires.

Tel que mentionné dans le rapport de votre Conseil d'administration, les droits attachés aux Actions de Préférence ont vocation à protéger CDP INVESTISSEMENTS Inc. de l'effet dilutif de l'Augmentation de Capital (et, le cas échéant, des autres opérations financières intervenues entre le 17 février 2020 et leur date de conversion) et à neutraliser cet effet par un ajustement du ratio de conversion initial¹² (une action ordinaire pour une Action de Préférence).

L'obtention d'un nombre d'actions ordinaires supplémentaires a pour objet de compenser la perte de valeur des actions ordinaires susceptible d'être induite par l'Augmentation de Capital (ou les autres opérations financières qui seraient réalisées).

Cette perte de valeur, dans le cadre de l'Augmentation de Capital, correspond à la valeur du droit préférentiel de souscription attaché à chaque action ordinaire existante.

La valeur de ce droit, telle qu'elle sera constatée par référence à son cours moyen pondéré par les volumes sur la période de souscription de l'Augmentation de Capital, dépendra notamment des conditions de marché qui prévaudront sur cette même période et de la décote sur le cours de bourse d'ALSTOM qui sera retenu pour fixer le prix de souscription des actions nouvelles et assurer le succès de l'opération.

Ce droit consiste par conséquent à placer financièrement CDP INVESTISSEMENTS Inc. dans la situation d'un actionnaire entré au capital d'ALSTOM le 17 février 2020, date à laquelle les modalités de son réinvestissement ont été « cristallisées ».

¹² une action ordinaire pour une Action de Préférence

Je relève que le nombre d'actions ordinaires qui seraient directement souscrites par CDP INVESTISSEMENTS Inc. (7^{ème} résolution) le cas échéant ou celui des actions ordinaires qui seraient souscrites par BOMBARDIER UK HOLDING Limited (8^{ème} résolution) feraient l'objet de modalités d'ajustement similaires, telles que décrites, respectivement, en annexes 2 et 3 et des projets de résolutions, à celles des Actions de Préférence (notamment, dans l'hypothèse où l'Augmentation de Capital serait réalisée avant la date de réalisation de l'acquisition).

L'ajustement du droit à distribution des dividendes ou, le cas échéant, de l'actif net de liquidation dont bénéficieraient les Actions de Préférence conduit à mettre leurs titulaires dans la situation qui prévaudrait si une conversion immédiate de leurs Actions de Préférence était mise en œuvre.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où l'Augmentation de Capital interviendrait post réalisation de l'acquisition et par conséquent de l'émission des Actions de Préférence, les porteurs de ces actions n'auront pas à exercer de droits préférentiels de souscription lors de l'Augmentation de Capital, ni à les céder sur le marché et bénéficieront en contrepartie d'une valeur équivalente sous la forme d'un nombre d'actions ordinaires supplémentaire.

Tel que le relève votre Conseil d'administration dans son rapport, la cession sur le marché de ces droits préférentiels de souscription, s'ils avaient été attachés aux Actions de Préférence, était susceptible d'entraîner des effets défavorables importants sur leur cours, compte tenu du montant de l'Augmentation de Capital (et de la taille du bloc d'actions entre les mains de CDP INVESTISSEMENTS Inc.).

Cette substitution du droit préférentiel de souscription par l'obtention d'un nombre d'actions ordinaires d'une valeur équivalente est par conséquent potentiellement favorable à CDP INVESTISSEMENTS Inc., qui n'aura pas à intervenir sur le marché dans le cadre de l'Augmentation de Capital, mais aussi à tous les actionnaires d'ALSTOM, qui auront la possibilité de céder leurs droits sur le marché, à l'occasion de l'Augmentation de Capital, sans les effets défavorables susvisés.

La valeur des droits financiers attachés aux Actions de Préférence dépendra d'opérations financières dont l'éventualité où les modalités ne sont pas déterminées à ce jour, incluant celles de l'Augmentation de Capital.

Tel que mentionné dans le rapport de votre Conseil d'administration, ils n'ont pas fait l'objet d'une évaluation mais la valeur de ces droits peut néanmoins être considérée économiquement équivalente à la valeur des droits des porteurs d'actions ordinaires¹³ dans le cadre de ces opérations financières.

La valeur susceptible d'être attribuée à ces droits me paraît conforme à ce qui vous a été exposé par votre Conseil d'administration.

¹³ actionnaires d'ALSTOM au 17 février 2020 et qui le resteront jusqu'à la date de conversion des Actions de Préférence.

3. Synthèse et points clés

Dans le cadre du projet d'acquisition de BOMBARDIER TRANSPORT par ALSTOM annoncé le 17 février 2020, qui a fait l'objet notamment d'un contrat d'acquisition d'actions et de deux contrats de réinvestissement le 16 septembre dernier, CDP INVESTISSEMENTS Inc. (filiale à 100% de CDPQ) doit réinvestir un montant total d'environ 2,6 Mds€ (augmenté du montant de la seconde tranche du prix d'acquisition si ce montant est positif), par le biais d'une ou plusieurs augmentation(s) de capital d'ALSTOM qui lui serai(en)t réservée(s), sous la forme d'une ou plusieurs émission(s) d'Actions de Préférence ou d'une ou plusieurs émission(s) d'actions ordinaires, à un prix de souscription fixe de 44,45 € (sous réserve, pour les émissions d'actions ordinaires, d'un certain nombre d'ajustements).

Ce réinvestissement constitue une part significative du financement du prix d'acquisition estimé de BOMBARDIER TRANSPORT, soit 5,3 Mds€¹⁴. A l'issue de ces opérations, CDPQ deviendrait le premier actionnaire d'ALSTOM en détenant environ 18% de son capital, en fonction des conditions de financement et de réalisation de la transaction. CDPQ s'est engagée, sous réserve de certaines exceptions, à conserver sa participation au minimum 21 mois à partir de la réalisation de l'opération. Par ailleurs, CDPQ s'est engagée, pendant une période de dix ans à compter de la date de signature du contrat de réinvestissement conclu entre ALSTOM et CDPQ et ses affiliés, à ce que sa participation en capital n'exécède pas, sans l'accord d'ALSTOM, le plus élevé des deux montants suivants (*standstill*) : (i) 22 % et (ii) sa participation après la date de réalisation de l'acquisition augmentée de 2%.

Les Actions de Préférence ne comporteront pas de droit de souscription et seront automatiquement converties en actions ordinaires au plus tard dans les 12 mois suivants la date de réalisation de l'acquisition.

Les droits attachés aux Actions de Préférence ont vocation à protéger CDPQ de l'effet dilutif de l'Augmentation de Capital avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires qui devrait être réalisée pour un montant de l'ordre de 2 Mds€ dans le cadre du refinancement de l'acquisition (et, le cas échéant, des autres opérations financières qui seraient intervenues entre le 17 février 2020 et leur date de conversion) et à neutraliser cet effet par un ajustement du ratio de conversion initial d'une action ordinaire pour une Action de Préférence.

Ils consistent par conséquent à placer financièrement CDP INVESTISSEMENTS Inc. dans la situation d'un actionnaire entré au capital d'ALSTOM le 17 février 2020, date à laquelle les modalités de son réinvestissement ont été « cristallisées ».

Dans l'hypothèse où l'Augmentation de capital serait réalisée postérieurement à la date de réalisation de l'acquisition, et donc de la date d'émission des Actions de préférence, la substitution du droit préférentiel de souscription par l'obtention d'un nombre d'actions ordinaires d'une valeur équivalente permet notamment d'éviter les effets défavorables qu'était susceptible d'entraîner la cession sur le marché de ces DPS sur leur cours, si lesdits DPS avaient été attachés aux Actions de Préférence, compte tenu du montant de l'Augmentation de Capital et de la taille du bloc d'actions entre les mains de CDP INVESTISSEMENTS Inc.

Elle est par conséquent potentiellement favorable à CDP INVESTISSEMENTS Inc., qui n'aura pas à intervenir sur le marché dans le cadre de l'Augmentation de Capital, mais aussi à tous les actionnaires d'ALSTOM, qui auront la possibilité de céder leurs DPS sur le marché à l'occasion de l'Augmentation de Capital, sans les effets défavorables susvisés.

¹⁴ Comme annoncé par ALSTOM dans un communiqué de presse en date du 16 septembre 2020.

Ces droits financiers n'ont pas fait l'objet d'une évaluation mais la valeur de ces droits peut néanmoins être considérée économiquement équivalente à la valeur des droits d'un porteur d'actions ordinaires (actionnaire d'ALSTOM au 17 février 2020 et qui le resterait jusqu'à la date de conversion des Actions de Préférence).

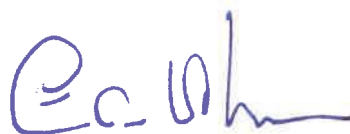
Un droit de veto serait également consenti à CDPQ, pour autant que CDPQ et ses affiliés détiendraient 50% des Actions de Préférence, en cas de réalisation d'opérations financières visées en Annexe B des termes et conditions des Actions de Préférence, sur les résolutions soumises à l'assemblée générale extraordinaire d'ALSTOM, constitutif d'un avantage particulier, qui aurait pour objet de faire bénéficier CDPQ de droits politiques équivalents à ceux dont elle bénéficierait en cas de conversion des Actions de Préférence en actions ordinaires, immédiatement après la réalisation d'éventuelles opérations financières, susceptibles d'avoir un effet dilutif significatif.

4. Conclusion

En conclusion de mes travaux et en complément des développements qui précèdent, les droits particuliers attachés aux actions de préférence de catégorie B susceptibles d'être créées et émises, décrits ci-avant, et définis dans les termes et conditions de ces actions annexés au projet de statuts modifiés, n'appellent pas d'observation particulière de ma part.

Fait à Paris, le 6 octobre 2020,

Le commissaire aux apports désigné en application
de l'article L. 228-15 du Code de commerce



Eric LE FICHOUX

ANNEXE 6

CAS D'AJUSTEMENTS DU NOMBRE D' ACTIONS ORDINAIRES EMISES DANS LE CADRE DE L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESERVEE A CDP INVESTISSEMENTS

**CAS D'AJUSTEMENTS DU NOMBRE D' ACTIONS ORDINAIRES EMISES
DANS LE CADRE DE L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESERVEE A CDP
INVESTISSEMENTS**

L'annexe 2 (*Modalités d'ajustement du nombre d'actions ordinaires à émettre en vertu de la septième résolution*) aux projets de résolutions présentés à l'assemblée générale du 29 octobre 2020, qui contient les cas d'ajustements du nombre de titres émis dans le cadre de l'augmentation de capital réservée à CDP Investissements Inc. (ci-après, le « **Bénéficiaire CDPQ** ») est reproduite ci-dessous.

A la suite de l'une quelconques des opérations suivantes :

1. opérations financières donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés ;
2. attribution gratuite de bons de souscription d'actions (*warrants*) cotés ;
3. attribution gratuite d'actions aux actionnaires, division ou regroupement d'actions ;
4. incorporation de réserves, bénéfiques ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions ;
5. distribution de réserves et/ou de primes, en numéraire ou en nature ;
6. attribution gratuite aux actionnaires de la Société de tout instrument financier autre que des actions ;
7. rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché ;
8. réduction du capital social par annulation d'actions ;
9. modification des règles statutaires relatives à la répartition des bénéfiques et/ou émission d'actions de préférence ;

que la Société aurait réalisée à compter du 17 février 2020, le nombre d'actions ordinaires à émettre au bénéfice du Bénéficiaire CDPQ en application de la septième résolution de la présente assemblée générale (le « **Nombre Pertinent CDPQ** ») sera ajusté sans paiement d'un prix de souscription complémentaire par les titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B (le Nombre Pertinent CDPQ, tel qu'ajusté, étant désigné comme le « **Nombre Pertinent CDPQ Ajusté** ») conformément à ce qui suit.

1. Dans le cas d'une opération financière donnant lieu à l'attribution de droits préférentiels de souscription cotés, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription} + \text{valeur du droit de souscription}}{\text{Valeur des actions post-détachement du droit de souscription}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action post-détachement du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de souscription (avec pondération des volumes, de telle sorte qu'il s'agisse d'un VWAP sur l'ensemble de la période et pas une moyenne de VWAP quotidiens, étant précisé en tant que de besoin que, toutes les fois qu'il est fait référence dans la présente Annexe à un VWAP pour chaque jour de bourse compris dans une période donnée, ce mode de calcul sera retenu sur la période pertinente) et la valeur du droit de souscription sera égale à son VWAP sur Euronext Paris pour chaque jour de bourse compris dans la période de cotation.

2. Dans le cas d'une opération financière impliquant une attribution gratuite de bons de souscription d'actions cotés (*listed warrants*) aux actionnaires avec la faculté correspondante de placer sur le marché les titres résultant de l'exercice des bons de souscription qui n'ont pas été exercés par

leurs porteurs à la fin de la période de souscription qui leur est applicable, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions} + \text{valeur du bon de souscription d'actions}}{\text{Valeur des actions après attribution du bon de souscription d'actions}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio,

- (i) la valeur de l'action après attribution du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (x) du prix des actions cotées sur Euronext Paris pour chaque jour de la période de souscription, et (y) (a) du prix du transfert des titres cédés dans le cadre du placement, si ces titres sont fongibles avec les actions existantes, en appliquant le volume des actions cédées dans le cadre du placement au prix du transfert ou (b) du prix des actions cotées sur Euronext Paris à la date de détermination du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement si ces titres ne sont pas fongibles avec les actions existantes.
 - (ii) la valeur du bon de souscription d'actions sera égale à la moyenne pondérée par les volumes (i) des prix des bons de souscription d'actions sur Euronext pour chaque jour de bourse de la période de souscription, et (ii) de la valeur implicite des bons de souscription d'actions résultant du prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement – ce qui correspond à la différence (si positive), ajustée par la parité d'échange des bons de souscription d'actions, entre le prix de cession des titres cédés dans le cadre du placement et le prix de souscription des titres sur exercice des bons de souscription – en appliquant le volume des bons de souscription exercés au prix ainsi déterminé afin d'attribuer les titres cédés dans le cadre du placement.
3. Dans le cas d'une attribution gratuite d'actions aux actionnaires, d'une division ou d'un regroupement d'actions, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Nombre d'actions composant le capital social après l'opération}}{\text{Nombre d'actions composant le capital social avant l'opération}}$$

- 4. Dans le cas d'une augmentation du capital social par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes au moyen d'une augmentation de la valeur nominale des actions, la valeur nominale des actions ordinaires à attribuer au Bénéficiaire CDPQ sera augmentée en conséquence.
- 5. Dans le cas d'une distribution par la Société de toutes réserves ou primes, en numéraire ou en nature, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant la distribution par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur des actions avant la distribution}}{\text{Valeur des actions avant la distribution} - \text{Valeur de la distribution}}$$

- 6. Dans le cas d'une attribution gratuite aux actionnaires de la Société d'instruments ou de titres financiers autre que des actions, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé comme suit :

- (a) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers était admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur du droit d'attribution gratuite}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix sur Euronext Paris de l'action ex-droit d'attribution gratuite pendant les trois premiers jours de bourse pendant lesquels les actions ont été cotées ex-droit d'attribution gratuite ;
- (B) la valeur du droit d'attribution gratuite sera déterminée comme indiquée dans le paragraphe ci-dessus. Si le droit d'attribution gratuite n'est pas admis coté pendant chacun des trois jours de bourse ci-dessus mentionnés, sa valeur sera déterminée par un Expert Indépendant.
- (b) si le droit d'attribution gratuite des instruments ou titres financiers n'était pas admis aux négociations sur Euronext Paris, en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite} + \text{valeur de l'instrument ou du titre financier attribué par action}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite sera déterminée conformément au paragraphe 6(a) ci-dessus ;
- (B) si les instruments ou titres financiers attribués sont cotés ou pourraient être cotés sur Euronext Paris, dans les dix jours à compter de la date à laquelle les actions sont cotées ex-distribution, la valeur des instruments financiers attribués par action sera égale à la moyenne pondérée par les volumes du prix desdits instruments financiers constatés sur ce marché au cours des trois premiers jours de bourse de cette période pendant lesquels ces titres sont cotés. Si les instruments financiers attribués ne sont pas cotés pendant au moins trois jours de bourse au cours de cette période, la valeur des instruments financiers attribués par action sera déterminée par un Expert Indépendant.
7. Dans le cas d'un rachat par la Société de ses propres actions à un prix plus élevé que le prix du marché, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant la date de commencement du rachat par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action} \times (1 - \text{Pc}\%)}{\text{Valeur de l'action} - (\text{Pc}\% \times \text{Prix de rachat})}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (i) Valeur de l'action signifie le VWAP de l'action sur Euronext Paris au cours des dix jours de bourse précédant immédiatement ledit rachat (ou l'option de rachat) ;
 - (ii) Pc% signifie le pourcentage de capital racheté ; et
 - (iii) Prix de rachat signifie le prix auquel les actions sont effectivement rachetées.
8. Dans le cas d'une réduction du capital social par annulation d'actions, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant l'annulation}}{\text{Valeur de l'action avant l'annulation} - \text{Montant d'annulation par action}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio, la valeur de l'action avant l'annulation sera égale au VWAP de l'action sur Euronext Paris pendant les dix jours de bourse précédant immédiatement le jour de bourse à partir duquel les actions sont cotées ex-annulation.

9. Dans le cas d'une modification par la Société de ses règles statutaires relatives à la répartition des bénéfices et/ou à l'émission d'actions de préférence résultant en une telle modification, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé en multipliant le Nombre Pertinent CDPQ applicable avant le commencement de ladite opération par le ratio suivant :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant la modification}}{\text{Valeur de l'action avant la modification} - \text{réduction par action des droits aux bénéfices}}$$

Pour les besoins du calcul de ce ratio :

- (A) la valeur de l'action avant la modification sera déterminée sur la base du VWAP de l'action sur Euronext Paris pendant les trois jours de bourse précédant immédiatement le jour de ladite modification ;
- (B) la réduction par action des droits aux bénéfices sera déterminée par un Expert Indépendant.

En dépit de ce qui précède, si lesdites actions de préférence sont émises avec maintien des droits préférentiels de souscription ou par attribution gratuite aux actionnaires de bons de souscription d'actions exerçables pour de telles actions de préférence, le nouveau Prix de Souscription sera ajusté conformément aux paragraphes 1 ou 6 ci-dessus.

Dans le cas d'une création d'actions de préférence qui n'entraîne pas de modification dans la répartition des bénéfices, le Nombre Pertinent CDPQ Ajusté sera déterminé par un Expert Indépendant.

En tout état de cause, une même opération ne peut pas conduire à l'application de plusieurs des ajustements prévus aux paragraphes 1 à 9 ci-dessus. Dans l'hypothèse où la Société effectuerait une opération pour laquelle plusieurs ajustements seraient applicables, priorité serait donnée aux ajustements légaux.

ANNEXE 7

MODIFICATIONS STATUTAIRES SOUMISES A L'APPROBATION DES ACTIONNAIRES

MODIFICATIONS STATUTAIRES SOUMISES A L'APPROBATION DES ACTIONNAIRES

Les statuts de la Société, tels qu'ils seraient rédigés si l'ensemble des modifications statutaires proposées à l'approbation des actionnaires dans le cadre de l'assemblée générale du 29 octobre 2020 étaient adoptées, sont reproduits ci-dessous.

TITRE 1

Forme de la Société

Objet - Dénomination - Siège - Durée

Article 1 - Forme

Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées et de celles qui pourront l'être ultérieurement, une société anonyme, régie par les dispositions du Code de commerce et toutes autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur (la «Loi») ainsi que par les présents statuts.

Article 2 - Dénomination

La dénomination de la société est : ALSTOM.

Article 3 - Objet Social

La société a pour objet, directement ou indirectement :

- la réalisation de toutes opérations industrielles, commerciales, maritimes, financières, mobilières, immobilières, en France et à l'étranger, et notamment dans les domaines suivants :
 - énergie,
 - transmission et distribution d'énergie,
 - transports,
 - équipements industriels,
 - construction et réparation navale,
 - ingénierie et conseil, étude de conception et/ou de réalisation et entreprise générale de tous travaux publics ou particuliers et de tous ouvrages ; et
 - plus généralement, toutes activités connexes ou complémentaires des précédentes ;
- la participation de la société, par tous moyens, directement ou indirectement, dans toutes opérations pouvant se rattacher à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement, de création, d'acquisition, de location, de prise en location-gérance de tous fonds de commerce ou établissements ; la prise, l'acquisition, l'exploitation ou la cession de tous procédés et brevets concernant ces activités ;
- et généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou à tout objet similaire ou connexe.

La société pourra, en outre, prendre un intérêt, sous quelque forme que ce soit, dans toutes entreprises ou dans tous organismes, français ou étrangers.

Article 4 - Siège Social

Le siège social est fixé : 48, rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine.

Article 5 - Durée de la Société

La durée de la société est fixée à 99 années à compter de la date de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

TITRE 2

Capital Social - Actions - Versements

Article 6 - Capital social

Le capital social est fixé à [●] euros ([●] €).

Il est divisé en [●] ([●]) actions ordinaires de 7 € de valeur nominale chacune, de même catégorie, entièrement libérées (les « Actions Ordinaires »).

Il pourra comprendre des actions de préférence de catégorie B (les « Actions de Préférence de Catégorie B » et, ensemble avec les Actions Ordinaires, les « Actions ») de 7 € de valeur nominale chacune, de même catégorie, dont les caractéristiques sont décrites en Annexe 1.

Le capital social pourra être augmenté en une ou plusieurs fois, conformément à la Loi.

Article 7 - Nature et Forme des Actions - Obligation de Déclaration de Franchissement de Seuils Statutaires

Nature et Forme des Actions

Les Actions Ordinaires et les Actions de Préférence de Catégorie B entièrement libérées sont nominatives ou au porteur au choix de l'actionnaire.

Outre l'obligation légale d'informer la société de la détention de certaines fractions du capital ou des droits de vote, toute personne physique ou morale ou tout actionnaire qui viendrait à détenir directement ou indirectement, seul ou de concert au sens des articles L. 233-10 et suivants du Code de commerce un nombre d'actions de la société égal ou supérieur à 0,5 % du nombre total d'Actions ou de droits de vote doit, dans un délai de cinq jours de bourse à compter du franchissement de ce seuil de participation, en informer la société par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette déclaration est renouvelée dans les mêmes conditions chaque fois qu'un nouveau seuil d'un multiple de 0,5 % du nombre total d'Actions ou de droits de vote est franchi jusqu'à 50 % inclus.

Pour la détermination de ces seuils, il sera également tenu compte des actions assimilées aux Actions possédées telles que définies par les dispositions législatives et réglementaires des articles L. 233-7 et suivants du Code de commerce.

Dans chaque déclaration visée ci-dessus, le déclarant devra certifier que la déclaration faite comprend bien tous les titres détenus ou possédés au sens de l'alinéa précédent. Il devra également préciser : son identité ainsi que celle des personnes physiques ou morales agissant de concert avec lui, le nombre total d'actions ou de droits de vote qu'il détient directement ou indirectement, seul ou de concert, la date et l'origine du franchissement de seuil, ainsi que le cas échéant, les informations visées au troisième alinéa du I de l'article L. 233-7 du Code de commerce.

Tout actionnaire dont la participation au capital ou en droits de vote devient inférieure à l'un des seuils susmentionnés est également tenu d'en informer la société dans le même délai de cinq jours de bourse et selon les mêmes modalités.

En cas d'inobservation des dispositions ci-dessus, l'actionnaire sera, dans les conditions et les limites définies par la Loi, privé du droit de vote afférent aux Actions dépassant les seuils soumis à déclaration, à la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant une fraction du capital ou des droits de vote au moins égale à 3 %.

Les Actions sont représentées par des inscriptions en compte au nom de leur propriétaire sur les livres de la société ou auprès d'un intermédiaire habilité.

La société pourra, dans les conditions prévues par la Loi, demander communication à tout organisme ou intermédiaire habilité tout renseignement relatif à ses actionnaires ou détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote, leur identité et le nombre de titres qu'ils détiennent.

Article 8 - Droits et Obligations Attachés aux Actions

Chaque Action donne droit, dans la propriété de l'actif social et dans la répartition des bénéfices, à la part indiquée aux articles 21 et 23 ci-après, sauf les droits qui sont accordés aux porteurs des Actions de Préférence de Catégorie B, ainsi que les droits qui seront accordés à des actions de catégories différentes s'il venait à en être créées.

Il sera fait masse indistinctement entre toutes les Actions de toutes charges fiscales de sorte que chaque Action de même catégorie donne droit au règlement de la même somme nette lors de toute répartition ou de tout remboursement effectué pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation.

Les actionnaires ne se sont engagés qu'à concurrence du capital de chaque Action.

Les dividendes et produits des Actions émis par la société sont payés dans les conditions autorisées ou prévues par la Loi et selon les modalités fixées par l'assemblée générale, ou à défaut, par le conseil d'administration.

Toute Action est indivisible à l'égard de la société : les propriétaires indivis sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne. Si les Actions sont grevées d'usufruit, leur inscription en compte doit faire ressortir l'existence de l'usufruit.

Les droits et obligations attachés à l'Action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

La possession d'une Action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs Actions pour exercer un droit quelconque (y compris pour les besoins des cas d'ajustement des Actions de Préférence de Catégorie B), ou encore en cas d'échange ou d'attribution de titres donnant droit à un titre nouveau contre remise de plusieurs Actions, les titres isolés ou en nombre inférieur à celui requis ne donneront aucun droit à leurs porteurs contre la Société, les actionnaires ayant à faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente du nombre de titres nécessaires.

TITRE 3

Administration de la Société

et Direction Générale

Article 9 - Conseil d'Administration

La société est administrée par un conseil composé de quatre (4) membres au moins et de dix-huit (18) membres au plus sous réserve des dérogations prévues par la Loi.

Les administrateurs sont nommés et révocables par l'assemblée générale.

La durée des fonctions des administrateurs est de quatre années. Toutefois, lorsqu'un administrateur est nommé en remplacement d'un autre administrateur en cours de mandat, il n'exerce ses fonctions que pendant la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur. Les fonctions d'un administrateur prennent fin à l'issue de la réunion de l'assemblée générale ordinaire qui statue sur les comptes de l'exercice écoulé, tenue dans l'année au cours de laquelle expire le mandat dudit administrateur. La limite d'âge pour les fonctions d'administrateurs est celle prévue par la Loi. Les administrateurs sortants sont rééligibles.

En cas de vacance par décès ou par démission d'un ou plusieurs sièges d'administrateurs, le conseil d'administration peut, entre deux assemblées générales, procéder à des nominations à titre provisoire conformément à la Loi.

Tout administrateur doit être propriétaire de vingt-cinq (25) Actions, au moins, de la société.

Sur proposition du président, le conseil d'administration peut désigner un ou deux censeurs. Les censeurs sont convoqués et participent avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration. Ils sont nommés pour quatre ans au plus et peuvent toujours être renouvelés dans leurs fonctions de même qu'il peut à tout moment être mis fin à celles-ci. Ils peuvent être choisis parmi les actionnaires ou en dehors d'eux et recevoir une rémunération annuellement déterminée par le conseil d'administration.

Article 9 bis - Administrateurs représentant les salariés

Le conseil d'administration comprend, en outre, en vertu de l'article L.225-27-1 du Code de commerce, deux administrateurs représentant les salariés du Groupe. Au cas où le nombre d'administrateurs nommés par l'Assemblée Générale, à l'exception de ceux représentant les actionnaires salariés nommés en application de l'article L.225-23 du Code de commerce, deviendrait égal ou inférieur au nombre légalement requis pour la nomination d'au moins deux administrateurs représentant les salariés nommés en vertu de l'article L.225-27-1, le nombre des administrateurs représentant les salariés ainsi nommés, pourrait être ramené à un à l'expiration du mandat en cours des administrateurs représentant les salariés.

Les administrateurs représentant les salariés sont désignés selon les modalités suivantes :

l'un d'eux est désigné par le Comité de Groupe France ;

l'autre par le Comité d'Entreprise Européen, dénommé, au sein du groupe Alstom, « *European Works Forum* ».

La durée du mandat des administrateurs représentant les salariés est de 4 ans.

En cas de vacance pour quelque cause que ce soit, d'un siège d'administrateur représentant les salariés, le siège vacant est pourvu dans les conditions prévues par l'article L.225-34 du Code de commerce.

Par exception à la règle prévue à l'article 9 « Conseil d'administration » des présents statuts pour les administrateurs nommés par l'Assemblée générale, les administrateurs représentant les salariés ne sont pas tenus de posséder un nombre minimum d'Actions.

Les administrateurs représentant les salariés doivent satisfaire aux conditions de désignation visées par les dispositions légales et réglementaires applicables.

Si, à la clôture d'un exercice social de la Société, les conditions d'application des dispositions légales ne sont plus remplies ou si la Société peut prétendre à une dérogation prévue par la loi, le mandat du ou des administrateurs représentant les salariés se poursuit jusqu'à son terme normal.

Article 10 - Organisation du Conseil d'Administration

Le conseil d'administration nomme parmi ses membres, un président et, s'il le juge utile, un ou plusieurs vice-présidents qui peuvent être réélus et dont il détermine la durée des fonctions dans la limite de celle de leur mandat d'administrateur. La limite d'âge prévue par la Loi pour les fonctions de président s'applique.

En cas d'empêchement du président et du ou des vice-présidents, le président, ou à défaut, le conseil, désigne pour chaque séance l'administrateur qui doit présider la réunion.

Le conseil désigne aussi la personne devant remplir les fonctions de secrétaire; il peut faire assister ce dernier par un secrétaire adjoint choisi dans les mêmes conditions.

Le conseil se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige au siège social ou en tout autre endroit fixé par le président.

Il est convoqué par celui-ci ou par le secrétaire du conseil par tous moyens et même verbalement selon l'urgence. La convocation peut avoir lieu à la demande des administrateurs ou du directeur général dans les conditions déterminées par la Loi.

La convocation mentionne la date, l'heure, le lieu et l'ordre du jour de la réunion.

Les délibérations sont prises aux conditions de quorum et de majorité prévues par la Loi.

Toutefois, pour les décisions d'autorisation des opérations d'apport ou de fusion (ou d'acquisition rémunérée en tout ou partie par des actions de la société) visées à l'article 12-4 des statuts, devant être conclues avec une personne détenant directement ou indirectement 10% ou plus du capital de la société (ou avec une société contrôlée directement ou indirectement par une telle personne) que cet apport, cette fusion ou cette acquisition soit réalisé avec la société ou avec une société qu'elle contrôle directement ou indirectement, les administrateurs, désignés sur proposition de ladite personne, ne pourront prendre part au vote.

Sauf dans les cas exclus par la Loi, le règlement intérieur du conseil d'administration peut prévoir que sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité, les administrateurs qui participent à la réunion du conseil par tous moyens de visioconférence ou de télécommunication dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

En cas de partage égal des voix, celle du président ou de l'administrateur en faisant fonction est prépondérante. Toutefois, la voix du président ou de l'administrateur en faisant fonction ne sera pas prépondérante pour les décisions d'autorisation des conventions visées aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce.

Si le directeur général n'est pas administrateur, il participe aux séances du conseil avec voix consultative.

Les copies ou extraits de procès-verbaux des délibérations sont valablement certifiés par le président du conseil d'administration, un directeur général, l'administrateur délégué temporairement dans les fonctions de président ou un fondé de pouvoir habilité à cet effet.

Il est tenu un registre de présence qui est signé par les administrateurs participant à la séance du conseil d'administration.

La justification du nombre des administrateurs en exercice et de leur nomination résulte suffisamment vis-à-vis des tiers de l'énonciation dans le procès-verbal de chaque séance et dans les extraits qui en sont délivrés, des noms des administrateurs présents ou représentés et des noms des administrateurs absents.

La consultation écrite des administrateurs est autorisée dans les cas prévus par la loi.

Article 11 - Pouvoirs du Conseil d'Administration – Responsabilité

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité.

Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Dans les rapports avec les tiers, la société est engagée même par les actes du conseil d'administration qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Le président ou le directeur général est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Le conseil d'administration décide que la direction générale de la société est assumée, soit par le président du conseil d'administration, soit par une autre personne physique nommée par le conseil d'administration et portant le titre de directeur général. Pour la validité de cette décision, les deux tiers au moins des administrateurs doivent être présents ou représentés. Les décisions du conseil d'administration relatives aux modalités d'exercice de la direction générale de la société sont prises conformément aux statuts. Les actionnaires et les tiers sont informés dans les conditions définies par la Loi.

Les modalités d'exercice de la direction générale seront arrêtées pour la première fois lors de la première réunion du conseil d'administration qui suivra l'adoption des statuts ainsi modifiés.

Sous réserve des prescriptions légales, notamment de celles qui concernent le président du conseil d'administration, les administrateurs ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société ; ils ne sont responsables, dans les limites fixées par la Loi, que de l'exécution du mandat qu'ils ont reçu.

Article 12 - Président - Directeur Général - Directeurs Généraux Délégués

Les fonctions de président, de directeur général et de directeur général délégué sont exercées dans les conditions prévues par la Loi.

1. Président

Le président du conseil organise et dirige les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

En cas d'empêchement temporaire ou de décès du président, le conseil d'administration peut déléguer un administrateur dans les fonctions de président. En cas d'empêchement temporaire, cette délégation est donnée pour une durée limitée; elle est renouvelable. En cas de décès, elle vaut jusqu'à l'élection du nouveau président.

Le conseil d'administration détermine la rémunération du président du conseil d'administration.

Lorsque la direction générale de la société est assumée par le président du conseil d'administration, les dispositions des statuts relatives au directeur général lui sont applicables.

2. Directeur général

Le directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la société. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi et les règlements attribuent expressément aux assemblées d'actionnaires et au conseil d'administration.

La durée des fonctions d'un directeur général, fixée par le conseil d'administration, ne peut ni excéder, le cas échéant, celle de son mandat d'administrateur, ni dépasser la limite d'âge fixée par la Loi pour l'exercice des fonctions de directeur général.

Il représente la société dans ses rapports avec les tiers. La société est engagée même par les actes du directeur général qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration détermine la rémunération du directeur général.

3. Directeurs généraux délégués

Sur proposition du directeur général, le conseil d'administration peut également nommer une ou plusieurs personnes physiques chargées d'assister le directeur général, avec le titre de directeur général délégué. Le nombre de directeurs généraux délégués ne peut pas dépasser cinq. Le conseil détermine la rémunération des directeurs généraux délégués sur proposition du directeur général.

En accord avec le directeur général, le conseil d'administration détermine l'étendue et la durée des pouvoirs du ou des directeurs généraux délégués. Ceux-ci disposent à l'égard des tiers des mêmes pouvoirs que le directeur général.

La durée des fonctions d'un directeur général délégué ne peut ni excéder, le cas échéant, celle de son mandat d'administrateur, ni dépasser la limite d'âge fixée par la Loi pour l'exercice des fonctions de directeur général délégué.

En cas de décès, de démission ou de révocation du directeur général, le ou les directeurs généraux délégués conservent, sauf décision contraire du conseil d'administration, leurs fonctions et leurs attributions, jusqu'à la nomination du nouveau directeur général.

4. Conditions particulières

Aucune convention constituant une opération d'apport ou de fusion (ou toute autre opération d'acquisition rémunérée en tout ou partie par des actions de la société) ne pourra être conclue par le directeur général ou les directeurs généraux délégués avec une personne détenant directement ou indirectement 10% ou plus du capital de la société (ou avec une société contrôlée directement ou indirectement par une telle personne), que cet apport, cette fusion ou cette acquisition soit réalisé avec la société ou avec une société qu'elle contrôle directement ou indirectement, sans l'autorisation préalable du conseil d'administration et dans les conditions de l'article 10 ci-dessus.

Le conseil, sur la proposition du directeur général, ou le directeur général lui-même peuvent, dans les limites fixées par la législation en vigueur, déléguer les pouvoirs qu'ils jugent convenables, soit pour assurer toute direction ou responsabilité dans la société soit pour un ou plusieurs objets déterminés, à tous mandataires faisant ou non partie du conseil et même étrangers à la société, pris individuellement ou réunis en comité ou commissions. Ces pouvoirs peuvent être permanents ou temporaires et comporter ou non la faculté de substituer.

Ces mandataires ou certains d'entre eux pourront également être habilités à certifier conforme toute copie ou extrait de tous documents dont les modalités de certification ne sont pas fixées par la Loi, et notamment tous pouvoirs, comptes sociaux et statuts de la société, ainsi qu'à délivrer toute attestation la concernant.

Les délégations de pouvoirs conférées en vertu des présents statuts par le conseil d'administration ou par le directeur général conservent tous leurs effets, malgré l'expiration des fonctions du président ou des administrateurs en exercice au moment où ces délégations ont été conférées.

Article 13 - Rémunération des Administrateurs

L'assemblée générale peut allouer aux administrateurs une rémunération dont le montant fixé par l'assemblée générale reste maintenu jusqu'à décision nouvelle.

Le conseil répartit cette rémunération entre les intéressés de la façon qu'il juge convenable et conformément aux dispositions légales.

Les administrateurs ne peuvent recevoir de la société, aucune rémunération permanente ou non, autre que celles prévues par la Loi ou non contraires à celle-ci.

Les administrateurs peuvent obtenir sur justificatifs le remboursement par la société des frais exposés pour l'exercice de leur mandat.

TITRE 4

Commissaires aux Comptes

Article 14 - Commissaires aux Comptes

Les commissaires aux comptes sont nommés et sont rééligibles dans les conditions prévues par la loi.

Les commissaires aux comptes sont convoqués à toutes les réunions du conseil d'administration qui examinent et arrêtent les comptes annuels ou intermédiaires, ainsi qu'à toutes les assemblées d'actionnaires.

TITRE 5

Assemblées Générales

Article 15 - Fonctionnement des Assemblées Générales

1. Convocations et délibérations - Ordre du jour

Les assemblées générales, ordinaire et extraordinaire, statuant dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par la Loi, exercent les pouvoirs qui leur sont respectivement attribués par la Loi.

Elles sont convoquées conformément aux règles et modalités fixées par la Loi.

La réunion a lieu au siège social ou en tout autre endroit désigné par le conseil, soit dans le département du siège social, soit dans tout lieu du territoire de la République française. L'ordre du jour des assemblées est arrêté par le conseil d'administration si la convocation est faite par lui et, sinon, par l'auteur de la convocation.

Toutefois, un ou plusieurs actionnaires remplissant les conditions fixées par la Loi ont la faculté de requérir l'inscription à l'ordre du jour de points ou de projets de résolutions.

L'assemblée ne peut délibérer sur une question qui n'est pas inscrite à l'ordre du jour.

2. Admission et représentation

Les assemblées générales, ordinaire et extraordinaire, se composent de tous les actionnaires indistinctement.

Dans toutes les assemblées, les propriétaires d'Actions n'ont le droit d'exercer leur droit de vote que si leurs Actions font l'objet d'une inscription en compte au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte dans les délais prévus par les modalités légales et réglementaires en vigueur, soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la société pour les Actions nominatives, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par un intermédiaire habilité pour les Actions au porteur.

Cette inscription en compte est constatée selon les modalités prévues par la Loi.

Tout actionnaire peut voter par procuration ou par correspondance à une assemblée générale dans les conditions fixées par la Loi.

Pour être pris en compte, les formulaires de vote et les pouvoirs doivent être reçus par la société trois jours au moins avant la réunion sauf délai plus court décidé par le Conseil d'administration ou résultant de la Loi.

Sur décision du Conseil d'administration communiquée dans l'avis de réunion et/ou de convocation, tout actionnaire pourra voter par procuration ou par correspondance à une assemblée générale par tous moyens électroniques de télécommunication dans les conditions fixées par la Loi. Dans ce cas, les formulaires de vote à distance ou par procuration, de même que les attestations de participation, peuvent être établis sur un support électronique dûment signé dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires applicables.

A cette fin, la saisie et la signature électronique du formulaire peuvent être directement effectuées sur le site Internet mis en place par le centralisateur de l'assemblée générale. La signature électronique du formulaire peut être effectuée (i) par la saisie d'un code identifiant et d'un mot de passe, dans des conditions prévues par la réglementation, ou (ii) par tout autre procédé répondant aux conditions définies par la réglementation. Le pouvoir ou le vote ainsi exprimé avant l'assemblée générale par ce moyen électronique, ainsi que le cas échéant l'accusé de réception qui en est donné, seront considérés comme des écrits non révocables et opposables à tous, hors les cas des transferts de titres qui font l'objet d'une notification dans les conditions prévues par la réglementation applicable.

Un actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire, par son conjoint ou par toute autre personne physique ou morale de son choix.

Conformément au 7^e alinéa de l'article L.228-1 du Code de commerce, les propriétaires de titres peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la Loi, par un intermédiaire inscrit.

Tout actionnaire ayant émis un vote à distance, envoyé un pouvoir ou demandé sa carte d'admission ou une attestation de participation peut à tout moment céder tout ou partie de ses actions au titre desquelles il a transmis son vote ou son pouvoir ou demandé l'un de ces documents. En cas de transfert de propriété intervenant avant le délai prévu pour l'inscription en compte visé ci-dessus, la Société invalidera ou modifiera en conséquence, selon le cas, le vote exprimé à distance, le pouvoir, la carte d'admission ou l'attestation de participation.

Le Conseil d'administration peut organiser, dans les conditions prévues par la Loi, la participation et le vote des actionnaires aux assemblées générales par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant

leur identification. Le cas échéant, cette décision du Conseil d'administration est communiquée dans l'avis de réunion et/ou de convocation. Les actionnaires participant aux assemblées par visioconférence ou par ces autres moyens sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité.

3. Droit de vote

Il est attaché un droit de vote à chaque Action, sous réserve du droit de veto de Caisse de dépôt et placement du Québec et de ses Affiliés (tels que ces termes sont définis dans les termes et conditions des Actions de Préférence de Catégorie B) dont les modalités sont précisées dans l'Annexe 1 des présents statuts.

Par dérogation aux dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-123 du Code de commerce, aucun droit de vote double n'est attaché aux Actions.

Le droit de vote appartient à l'usufruitier dans toutes les assemblées générales ordinaires, extraordinaires ou spéciales.

4. Procès-verbaux des assemblées générales

Les délibérations des assemblées sont constatées par des procès-verbaux établis et conservés conformément aux dispositions légales.

Les copies ou extraits des procès-verbaux sont valablement certifiés, soit par le président du conseil d'administration, soit par le secrétaire de l'assemblée, soit enfin par l'administrateur désigné pour présider l'assemblée.

Article 16 – Assemblées Générales Ordinaires

L'assemblée générale ordinaire est celle qui est appelée à prendre toutes décisions qui ne modifient pas les statuts.

Elle est réunie au moins une fois l'an, dans les délais légaux et réglementaires en vigueur, pour statuer sur les comptes de l'exercice social précédent.

L'assemblée générale ordinaire ne délibère valablement, sur première convocation, que si les actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance, possèdent au moins le pourcentage minimal prévu par la Loi des actions ayant le droit de vote.

Sur deuxième convocation, aucun quorum n'est requis.

Elle statue à la majorité des voix exprimées par les actionnaires présents ou représentés, y compris les actionnaires ayant voté par correspondance ou à distance.

Article 16 bis – Assemblée spéciale

Les titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B sont consultés dans les conditions prévues par la Loi, sur les questions relevant spécifiquement de leur compétence. Les titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B sont réunis en assemblée spéciale pour statuer sur toute modification de leurs droits.

L'assemblée spéciale des titulaires d'Actions de Préférence de Catégorie B ne délibère valablement que si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins, sur première convocation, le tiers et, sur deuxième convocation, le cinquième des Actions de Préférence de Catégorie B. A défaut, la deuxième assemblée peut être prorogée à une date postérieure de deux mois au plus à celle à laquelle elle avait été convoquée.

Article 17 – Assemblées Générales Extraordinaires

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs dispositions. Elle ne peut toutefois augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve des opérations résultant d'un échange ou d'un regroupement d'actions régulièrement décidé et effectué.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibère valablement, que si les actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance, possèdent au moins, sur première convocation, ou sur deuxième convocation, le pourcentage minimal fixé par la Loi des actions ayant le droit de vote au regard du type de décisions soumises à l'assemblée générale extraordinaire.

Elle statue à la majorité des deux tiers des voix exprimées par les actionnaires présents ou représentés, y compris les actionnaires ayant voté par correspondance ou à distance.

Article 18 – Assemblées générales d'obligataires

Le conseil d'administration peut organiser, dans les conditions prévues par la Loi, la participation et le vote des obligataires aux assemblées générales par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification. Le cas échéant, cette décision du Conseil d'administration est communiquée dans l'avis de réunion et/ou de convocation. Les obligataires participant aux assemblées par visioconférence ou par ces autres moyens sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité.

TITRE 6

Exercice Social - Documents Comptables - Bénéfices

Article 19 - Exercice Social

L'exercice social commence le 1er avril et se termine le 31 mars.

Article 20 - Documents Comptables

A la clôture de chaque exercice, le conseil d'administration dresse les comptes sociaux et établit le rapport de gestion. Il examine les comptes consolidés et le rapport de gestion du groupe, le tout conformément à la Loi.

Ces documents sont communiqués aux actionnaires dans les formes et les délais légaux. Ils sont présentés à l'assemblée générale annuelle.

Article 21 - Bénéfices

Le bénéfice de l'exercice est constitué par les produits de l'exercice, déduction faite des frais généraux et autres charges sociales de la société, y compris tous amortissements et provisions.

Sur le bénéfice de l'exercice, diminué le cas échéant des pertes antérieures, il est prélevé 5 % au moins pour constituer le fonds de réserve légale ; ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve atteint le dixième du capital social.

Le solde, diminué comme il vient d'être dit et augmenté, si l'assemblée générale en décide ainsi, du report bénéficiaire et de prélèvements sur les réserves dont elle a la disposition, sous déduction des sommes reportées à nouveau par ladite assemblée ou portées par elle à un ou plusieurs fonds de réserve, est réparti par l'assemblée générale entre les Actions.

La perte, s'il en existe, est, après l'approbation des comptes par l'assemblée générale, reportée à nouveau, pour être imputée sur les bénéfices des exercices ultérieurs jusqu'à extinction.

L'Assemblée Générale peut accorder à chaque actionnaire, pour tout ou partie du dividende ou des acomptes sur dividende mis en distribution, une option pour le paiement du dividende ou des acomptes sur dividende en numéraire ou en actions de la société, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur.

TITRE 7

Dissolution - Liquidation

Article 22 - Dissolution Anticipée

- L'assemblée générale, délibérant dans les conditions prescrites par la Loi, peut, à toute époque et pour quelque cause que ce soit, prononcer la dissolution anticipée de la société.
- Si, du fait des pertes constatées dans les documents comptables, les capitaux propres deviennent inférieurs à la moitié du capital social, le conseil d'administration est tenu, dans les quatre mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître cette perte, de convoquer l'assemblée générale extraordinaire à l'effet de décider s'il y a lieu à dissolution anticipée de la société.
- Si la dissolution n'est pas prononcée, la société est tenue, au plus tard à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue, de réduire son capital d'un montant égal à celui des pertes qui n'ont pu être imputées sur les réserves si, dans ce délai, les capitaux propres n'ont pas été reconstitués à concurrence d'une valeur au moins égale à la moitié du capital social.

Dans les deux cas, la résolution adoptée par l'assemblée générale est publiée dans les conditions légales.

Article 23 – Liquidation - Nomination - Pouvoirs des Liquidateurs

A l'expiration de la société, ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée règle le mode de liquidation, nomme un ou plusieurs liquidateurs et fixe leur rémunération.

En cas de décès, de démission ou d'empêchement des liquidateurs, l'assemblée générale ordinaire, convoquée dans les conditions légales, pourvoit à leur remplacement.

Pendant la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'exercice de la société.

Les actionnaires sont convoqués en fin de liquidation pour statuer sur le compte du liquidateur et la décharge de son mandat et pour constater la clôture de la liquidation.

Après l'extinction du passif, le solde actif sera employé d'abord au paiement aux actionnaires d'une somme égale au capital versé et non amorti.

Le surplus, s'il y en a, constituera les bénéfices et sera réparti entre toutes les actions au prorata de leur montant nominal, compte tenu des dispositions de l'article 8 ci-dessus.

TITRE 8

Contestations

Article 24 - Tribunaux Compétents

Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant le cours de la société ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes au sujet des affaires sociales, seront soumises exclusivement à la juridiction des tribunaux du siège social.

* * * * *

Annexe 1

Termes et Conditions des Actions B

Voir Annexe 4 (Termes et conditions des Actions de Préférence) du présent Amendement.

ANNEXE 8

ETATS FINANCIERS DE BOMBARDIER TRANSPORT

La présente Annexe 8 est composée des éléments suivants :

- Annexe 8.A. : Etats financiers annuels de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, avec le rapport d'audit du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited sur ces comptes
- Annexe 8.B. : Etats financiers annuels de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, avec le rapport d'audit du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited sur ces comptes
- Annexe 8.C. : Etats financiers trimestriels au 31 mars 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, avec le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited
- Annexe 8.D. : Comptes semestriels au 30 juin 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, avec le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Annexe 8.A. :

Etats financiers annuels de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited
pour l'exercice clos le 31 décembre 2018,
avec le rapport d'audit du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited sur ces comptes

**Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited
Londres**

**États financiers consolidés pour les exercices
clos les 31 décembre 2018
et opinion d'audit**

Traduction de l'anglais

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant

Présentation de l'information financière

États du résultat consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

États du résultat global consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

États de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2018, 31 décembre 2017 et 1er janvier 2017

États des variations des capitaux propres consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

États des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

Notes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

Le rapport de l'auditeur indépendant ci-joint est la version française du rapport de l'auditeur indépendant sur les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, (le « rapport de l'auditeur indépendant ») au 31 décembre 2018 et pour l'exercice clos à cette date préparé à l'origine en anglais et est présenté à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent l'état de la situation financière consolidé au 31 décembre 2018 et l'état du résultat global consolidé, l'état des variations des capitaux propres consolidé et l'état des flux de trésorerie consolidé pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes des états financiers consolidés, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe au 31 décembre 2018, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date conformément aux Normes internationales d'information financière.

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative

résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

Berlin, Allemagne
Le 12 mars 2019

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Canzler
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Hofmann
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Traduction de l'anglais

Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

États financiers consolidés pour les exercices clos

les 31 décembre 2018 et 2017

Les états financiers consolidés qui suivent sont la version française des états financiers consolidés audités préparés à l'origine en anglais et sont présentés à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

TABLE DES MATIÈRES

3	États du résultat consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017
4	États du résultat global consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017
5	États de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2018, 31 décembre 2017 et 1 ^{er} janvier 2017
6	États des variations des capitaux propres consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017
7	États des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017
8	Notes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BST	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
DFT	Détenus à des fins de transaction		
ECC	Écart de conversion cumulé		
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unité d'actions différées
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IFRS	Normes internationales d'information financière	UGT	Unité génératrice de trésorerie

Bombardier Transport est l'abréviation utilisée pour Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions d'euros)

	Notes	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	14		
Matériel roulant		4 943 €	5 141 €
Services		1 773	1 669
Systèmes et signalisation		825	770
		7 541	7 580
Coût des ventes		6 472	6 516
Marge brute		1 069	1 064
Charges de vente et d'administration		490	561
R et D		103	107
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	34	(94)	(156)
Autres charges (revenus)	6	3	(7)
Éléments spéciaux	7	(21)	310
RAII		588	249
Charges de financement	8	86	101
Revenus de financement	8	(21)	(10)
RAI		523	158
Impôts sur le résultat	10	228	88
Résultat net		295 €	70 €
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		290 €	72 €
Participations ne donnant pas le contrôle		5	(2)
		295 €	70 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions d'euros)

	Notes	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Résultat net		295 €	70 €
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)
Gain net sur instruments financiers dérivés		12	34
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽²⁾		5	(10)
Impôts sur le résultat	10	(8)	26
		9	47
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(3)	(111)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies		46	262
Impôts sur le résultat	10	10	(38)
		56	224
Total des AERG		62	160
Total du résultat global		357 €	230 €
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de			
Bombardier Transport		353 €	233 €
Participations ne donnant pas le contrôle		4	(3)
		357 €	230 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Une perte nette différée de 1 million € devrait être reclassée des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2019.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions d'euros)

	Notes	31 décembre 2018	31 décembre 2017 <i>Retraité⁽¹⁾</i>	1 ^{er} janvier 2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12	662 €	993 €	732 €
Créances clients et autres débiteurs	13	921	726	859
Actifs sur contrat	14	2 240	2 003	1 468
Stocks	15	119	172	194
Autres actifs financiers	17	132	166	179
Autres actifs	18	229	269	255
Actifs courants		4 303	4 329	3 687
Immobilisations corporelles	19	677	674	732
Goodwill	20	1 701	1 702	1 760
Impôts sur le résultat différés	10	182	287	353
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	34	431	405	311
Autres actifs financiers	17	81	214	246
Autres actifs	18	348	330	227
Actifs non courants		3 420	3 612	3 629
		7 723 €	7 941 €	7 316 €
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	22	2 208 €	1 940 €	1 377 €
Provisions	23	843	1 071	1 164
Passifs sur contrat	14	2 289	2 231	2 007
Autres passifs financiers	24	124	197	234
Autres passifs	25	865	1 056	1 035
Passifs courants		6 329	6 495	5 817
Provisions	23	56	140	13
Dette à long terme	26	20	24	29
Avantages de retraite	21	854	868	1 025
Autres passifs financiers	24	1	1	12
Autres passifs	25	60	94	127
Passifs non courants		991	1 127	1 206
		7 320	7 622	7 023
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		394	311	277
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		9	8	16
		403	319	293
		7 723 €	7 941 €	7 316 €
Engagements et éventualités	36			

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT

ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les
(en millions d'euros)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport								
	Capital social et prime	Résultats non distribués			Cumul des AERG		Total	Partici- pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
		Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Réorgani- sation du groupe	Pertes de rééva- luation	Couver- tures de flux de trésorerie			
Au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾	4 876 €	— €	(3 921) €	(703) €	3 €	22 €	277 €	16 €	293 €
Total du résultat global									
Résultat net	—	72	—	—	—	—	72	(2)	70
AERG	—	—	—	224	47	(110)	161	(1)	160
	—	72	—	224	47	(110)	233	(3)	230
Conversion d'une prime sur actions ⁽²⁾	(850)	850	—	—	—	—	—	—	—
Remboursement de capital aux actionnaires	—	(251)	—	—	—	—	(251)	—	(251)
Apport de Bombardier Inc. ⁽³⁾	52	—	—	—	—	—	52	—	52
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(5)	(5)
Au 31 décembre 2017⁽¹⁾	4 078 €	671 €	(3 921) €	(479) €	50 €	(88) €	311 €	8 €	319 €
Total du résultat global									
Résultat net	—	290	—	—	—	—	290	5	295
AERG	—	—	—	56	9	(2)	63	(1)	62
	—	290	—	56	9	(2)	353	4	357
Remboursement de capital aux actionnaires	—	(270)	—	—	—	—	(270)	—	(270)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Au 31 décembre 2018	4 078 €	691 €	(3 921) €	(423) €	59 €	(90) €	394 €	9 €	403 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Le 3 mars 2017, Bombardier Transport a converti une prime sur actions de 850 millions € en résultats non distribués.

⁽³⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Activités opérationnelles			
Résultat net		295 €	70 €
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement	19, 20	85	87
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	7, 19	7	33
Impôts sur le résultat différés	10	116	38
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6, 7	(54)	(8)
Gains sur cessions d'activités	6	—	(2)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	34	(94)	(156)
Charge à base d'actions	28	22	17
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	7	26	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		61	49
Variation nette des soldes hors caisse	29	(469)	632
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(5)	760
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(164)	(120)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		73	12
Produit net de la cession d'activités		1	2
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées		—	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(90)	(118)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme		2	2
Remboursement de dette à long terme		(7)	(6)
Remboursement de capital aux actionnaires ⁽²⁾		(270)	(251)
Remboursement de capital à la participation ne donnant pas le contrôle		(3)	(5)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(278)	(260)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		42	(121)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(331)	261
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		993	732
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		662 €	993 €
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		18 €	17 €
Impôts sur le résultat		123 €	95 €
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		3 €	4 €
Impôts sur le résultat		21 €	31 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 35 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

⁽³⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017

(Les montants des tableaux sont en millions d'euros, à moins d'indication contraire.)

1. MODE DE PRÉSENTATION

BT Holdco est constituée en vertu des lois du R.-U. et est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »). Bombardier Transport est une filiale en propriété exclusive de BT Holdco. Bombardier Transport est constituée en vertu des lois du R.-U. Le siège social de Bombardier Transport est situé à Berlin, en Allemagne. Bombardier Transport fournit du matériel et des systèmes de transport sur rail et des services connexes. Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication et les services de matériel de transport sur rail et est gérée comme un secteur opérationnel distinct de Bombardier Inc.

Mode de présentation

Les états financiers consolidés de Bombardier Transport sont présentés en euros et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

La publication des états financiers consolidés de Bombardier Transport pour l'exercice 2018 a été autorisée par le conseil d'administration le 12 mars 2019.

Nature des activités

Le tableau ci-dessous présente les principaux segments de marché ainsi qu'un aperçu des principaux produits et services.

MATÉRIEL ROULANT ET SYSTÈMES		SERVICES	SIGNALISATION	
<ul style="list-style-type: none"> • Trains à très grande vitesse • Trains à grande vitesse • Trains interurbains • Trains régionaux • Trains de banlieue • Métros • Véhicules légers sur rail • Systèmes de navettes automatisées • Transport léger sur rail • Monorail automatisé • Approche clés en main 	<ul style="list-style-type: none"> • Locomotives électriques et diesels • Convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires • Moteurs de traction • Systèmes de gestion du contrôle des trains • Portefeuille de bogies pour égaler la gamme complète de véhicules sur rail 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de parcs de véhicules • Gestion des matériaux et de la logistique • Rénovation et révision des véhicules • Réingénierie et révision de composants • Soutien technique • Exploitation et maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes intégrés de contrôle • Systèmes d'enclenchement informatisés et reposant sur des relais • Sécurité des transports • Système de radiocommunication servant au contrôle de trains et système de signalisation • Équipement en bordure de voie 	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de protection automatique et de commande automatique des trains

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Règles de consolidation

Les états financiers consolidés tiennent compte de l'ensemble des entités juridiques de Bombardier Transport, dont la plupart sont détenues directement ou indirectement en propriété exclusive.

Les principales entités juridiques, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de Bombardier Transport ou plus de 10 % du total de ses actifs, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	R.-U.
Bombardier Transportation Canada Inc.	Canada

Les revenus de ces entités juridiques représentaient 50 % des revenus consolidés ou 48 % des actifs consolidés pour l'exercice 2018 (46 % et 45 % pour l'exercice 2017).

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

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

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

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

Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés importants entre les entités de Bombardier Transport ont été éliminés. Les opérations avec Bombardier Inc. ou des entités affiliées qui n'entrent pas dans le champ d'application des entités consolidées sont présentées comme des opérations entre parties liées. Voir la Note 35 – Opérations entre parties liées.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, la monnaie de présentation de Bombardier Transport. La monnaie de présentation est la monnaie dans laquelle les états financiers sont présentés. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit l'euro, la livre sterling, la couronne suédoise, diverses autres monnaies de l'Europe ainsi que le dollar américain.

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

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

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017	2018	2017
Livre sterling	1,11791	1,12710	1,16798	1,13048	1,14214
Couronne suédoise	0,09752	0,10159	0,10468	0,09757	0,10384
Dollar américain	0,87336	0,83382	0,94868	0,84661	0,88821

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour Bombardier Transport. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix et aux mesures incitatives liées à la performance, sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisé. Les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles

deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de Bombardier Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les services restants sont considérés comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

Autres – Les revenus provenant de la vente de pièces de rechange sont comptabilisés au moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'actif promis et Bombardier Transport, rempli son obligation de prestation.

Soldes des contrats

Les soldes liés aux contrats comprennent les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés séparément dans les états de la situation financière consolidés.

Actifs sur contrat – Comptabilisés lorsque les biens ont été livrés ou que les services ont été rendus aux clients avant la réception de la contrepartie ou avant que Bombardier Transport ait un droit inconditionnel à un paiement au titre de la prestation effectuée jusqu'à la date considérée. Les actifs sur contrat sont par la suite transférés dans les débiteurs lorsque le droit au paiement devient inconditionnel. Les actifs sur contrat comprennent les coûts engagés et les marges comptabilisées en excédent des avances et facturations progressives sur les contrats de production et de service à long terme.

Passifs sur contrat – Comptabilisés lorsque des montants sont reçus des clients avant la livraison de biens ou la prestation de services aux clients. Les passifs sur contrat sont par la suite comptabilisés dans les revenus lorsque Bombardier Transport remplit ses obligations de prestation en vertu des contrats ou au fur et à mesure qu'elle les remplit. Les passifs sur contrat comprennent les avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés et des marges comptabilisées au titre des contrats à long terme et les autres revenus différés liés à l'exploitation et la maintenance de systèmes.

La position nette de l'actif sur contrat ou du passif sur contrat est déterminée pour chaque contrat. Les flux de trésorerie relatifs aux avances et aux facturations progressives, y compris les montants reçus et consentis par des tiers, sont classés à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que Bombardier Transport recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

Bombardier Transport comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de Bombardier Transport comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les créances sur contrats à long terme, les placements dans des titres, les dépôts, les prêts, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de Bombardier Transport comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque Bombardier Transport devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Bombardier Transport ne désigne aucun instrument financier à la juste valeur par le biais du résultat net.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que Bombardier Transport a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) Bombardier Transport a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) Bombardier Transport n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si Bombardier Transport a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, Bombardier Transport effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Si un transfert d'une créance client entraîne la décomptabilisation de l'actif, le produit en trésorerie correspondant est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Autres instruments financiers – Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée et les autres actifs financiers sont tous des actifs financiers évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. Les fournisseurs et autres créanciers, les emprunts à court terme, la dette à long terme et certains autres passifs financiers sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers font l'objet d'une révision pour moins-value. Les créances clients et les actifs sur contrat font l'objet d'un test de dépréciation fondé sur l'approche simplifiée dans le cadre de laquelle la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit n'a pas augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit a augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments.

b) Instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les créances sur contrats à long terme doivent être classées comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net. Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), à l'exception des variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt ou lorsqu'elles se rapportent à un instrument détenu à des fins de placement, lesquelles sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de Bombardier Transport aux risques de marché, y compris le risque de change, généralement au moyen de contrats de change à terme. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de Bombardier Transport comprennent des instruments de change qui sont inclus dans des contrats de vente ou d'achat. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

c) Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG

Les placements dans des titres sont classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG. Hormis les instruments de capitaux propres, les placements dans des titres sont comptabilisés à la juste valeur et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, à l'exception des gains ou pertes liés à la dépréciation et des gains et pertes de change sur les placements monétaires, notamment les placements à revenu fixe, lesquels sont comptabilisés en résultat. En ce qui a trait aux instruments de capitaux propres, compris dans les placements dans des titres, qui ont été désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au moment de la comptabilisation initiale, les variations ultérieures de la juste valeur sont comptabilisées dans les AERG, sans recyclage dans le résultat net. Les revenus de dividendes sont comptabilisés dans les revenus de financement.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

Bombardier Transport documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. Bombardier Transport documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. La stratégie de couverture permise utilisée par Bombardier Transport se détaille comme suit :

Couvertures de flux de trésorerie – Bombardier Transport applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture

qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

L'exposition de Bombardier Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Bombardier Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Bombardier Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes allant jusqu'à l'échéance de la période pendant laquelle Bombardier Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Il s'agit d'une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture étant donné que les conditions essentielles, selon une désignation au comptant, concordent étroitement. Les conditions essentielles sont le montant nominal et la devise.

Bombardier Transport utilise un dérivé hypothétique pour tester l'efficacité de la couverture et compare les variations de la juste valeur des instruments de couverture aux variations de la juste valeur des éléments couverts attribuables aux risques couverts. L'inefficacité de la couverture peut être fonction de la valeur temps de l'argent, selon une désignation au comptant, étant donné que les dates de règlement attendues de la transaction prévue et du contrat à terme ne concordent plus, en raison de différents indices, et des variations des montants prévus de flux de trésorerie des éléments couverts et des instruments de couverture. Bombardier Transport a établi un ratio de couverture de 1:1.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Bombardier Transport conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des immeubles, selon lesquelles Bombardier Transport vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. Ces contrats de location sont en général comptabilisés à titre de contrats de location simple selon la méthode comptable susmentionnée pour le classement des contrats de location. Dans le cas des immeubles, la vente est comptabilisée comme une cession d'immobilisations corporelles, le gain ou la perte correspondants sur la vente étant aussi comptabilisés, et le produit en trésorerie est classé à titre de cession d'immobilisations corporelles dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.

Lorsque Bombardier Transport est le preneur – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Évaluation des stocks

Matières premières – Les stocks de matières premières sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé selon la méthode de la moyenne mobile.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque Bombardier Transport compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle la Société a comptabilisé les coûts de restructuration.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 10 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont Bombardier Transport contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

	Mode	Durée de vie utile estimée
Développement des plateformes	Linéaire	De 5 à 8 ans
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Logiciels d'application et autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements pour les coûts de développement des plateformes est comptabilisée dans les charges de R et D, et pour les immobilisations incorporelles, dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent.

Outre le goodwill, Bombardier Transport n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

Bombardier Transport évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, Bombardier Transport estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de Bombardier Transport font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir Bombardier Transport à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, Bombardier Transport évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, Bombardier Transport estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Les placements de Bombardier Transport dans ses coentreprises et entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence après la comptabilisation initiale. La valeur comptable du placement est ajustée pour comptabiliser les variations de la quote-part des actifs nets de l'entreprise associée ou de la coentreprise revenant à Bombardier Transport depuis la date d'acquisition. Le goodwill lié à l'entreprise associée ou à la coentreprise est compris dans la valeur comptable du placement et ne fait pas l'objet d'un test de dépréciation distinct.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à Bombardier Transport est présentée à l'état du résultat consolidé.

Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, Bombardier Transport détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur liée à son placement dans son entreprise associée ou sa coentreprise. Chaque date de clôture, Bombardier Transport détermine s'il existe une indication objective de la dépréciation du placement dans sa coentreprise ou son entreprise associée. Le cas échéant, le montant de la dépréciation, qui correspond à la différence entre la valeur recouvrable de la coentreprise ou de l'entreprise associée et sa valeur comptable, est comptabilisé à titre de perte dans le résultat.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque Bombardier Transport a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour les garanties de type assurance est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de Bombardier Transport. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque Bombardier Transport a une obligation réelle ou implicite. Bombardier Transport a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – S'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les coûts qui portent directement sur le contrat comme les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui se rapportent directement au contrat. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. Bombardier Transport comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Garanties de crédit – Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit.

Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI touchant l'acquisition prévue des droits rattachés est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante des capitaux propres à titre de participation dans les régimes fondés sur des actions de Bombardier Inc. Bombardier Transport rembourse Bombardier Inc. l'équivalent de la charge de rémunération. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit des capitaux propres de Bombardier Inc.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de Bombardier Inc. au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9 traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et

d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier désigné à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité est présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat, à moins que l'incidence des variations du risque de crédit du passif ne crée ou n'augmente la non-concordance comptable au résultat net.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes de crédit attendues selon lequel les pertes de crédit attendues doivent être comptabilisées plus rapidement. Plus précisément, selon la nouvelle norme, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser les pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments plus rapidement.

Enfin, l'IFRS 9 introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture et des informations à fournir correspondantes sur les activités de gestion des risques. Le nouveau modèle de comptabilité de couverture représente une refonte importante de la comptabilité de couverture, qui permet aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'IFRS 9 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et n'a donné lieu à aucun ajustement.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. Les revenus sont comptabilisés lorsque, ou à mesure que, le client obtient le contrôle des biens ou services.

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Bombardier Transport comptabilisés antérieurement selon la méthode de l'avancement des travaux répondent aux critères de comptabilisation progressive des revenus et continueront donc d'être comptabilisés selon cette méthode. Les principales différences relevées à l'égard de la comptabilisation des contrats à long terme de Bombardier Transport portent sur le traitement des options des clients visant des trains supplémentaires et la comptabilisation des contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix.

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprenaient les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il était probable que le client exercerait les options et que le montant pouvait être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement occasionne des reports dans la comptabilisation des revenus et des marges jusqu'à ce que le client exerce son option.

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, étaient comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant était considéré comme probable et qu'il pouvait être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de

l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. À l'adoption de l'IFRS 15, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients sont établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, Bombardier Transport définit les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche a été utilisée pour les contrats à long terme chez Bombardier Transport et n'a entraîné aucun changement.

Bien que ces changements aient une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraînent une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant les flux de trésorerie. De plus, il n'en découle aucun changement pour la rentabilité sur la durée des contrats.

L'IFRS 15 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et les changements ont été comptabilisés rétroactivement en vertu des règles transitoires de l'IFRS 15.

Incidence de l'adoption des modifications de l'IFRS 15 sur les politiques comptables

Les tableaux suivants résument les retraitements rétroactifs des états financiers consolidés de Bombardier Transport à la suite de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, y compris l'incidence des reclassements.

Traduction de l'anglais

Les incidences sur les états du résultat global consolidés et sur la situation des capitaux propres consolidée, déduction faite des impôts sur le résultat, se présentent comme suit :

	Au 1^{er} janvier 2017
Capitaux propres présentés	971 €
Changement lié à la comptabilisation des revenus :	
Options des clients	(602)
Contrepartie variable	(81)
Impôts et autres	5
Capitaux propres retraités	293 €
	Exercice clos le 31 décembre 2017
Résultat global présenté	208 €
Résultat net	
Options des clients	(2)
Contrepartie variable	25
Impôts	(1)
Augmentation nette du résultat global	22
Résultat global retraité	230 €
	Au 31 décembre 2017
Capitaux propres présentés	975 €
Changement lié à la comptabilisation des revenus :	
Options des clients	(604)
Contrepartie variable	(56)
Impôts et autres	4
Capitaux propres retraités	319 €

Traduction de l'anglais

Les incidences sur les états du résultat consolidés se présentent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	7 557 €	23 €	7 580 €
Coût des ventes	6 516	—	6 516
Marge brute	1 041	23	1 064
Charges de vente et d'administration	561	—	561
R et D	107	—	107
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(156)	—	(156)
Autres revenus	(7)	—	(7)
Éléments spéciaux	310	—	310
RAII	226 €	23 €	249 €
Charges de financement	101	—	101
Revenus de financement	(10)	—	(10)
RAI	135	23	158
Impôts sur le résultat	87	1	88
Résultat net	48 €	22 €	70 €
Attribuable aux :			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport	50	22	72
Participations ne donnant pas le contrôle	(2)	—	(2)
	48 €	22 €	70 €

En plus des changements touchant le résultat net, les pénalités prévues aux contrats ont été reclassées du coût des ventes aux revenus.

Traduction de l'anglais

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit au :

	31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	774 €	(48) €	726 €
Actifs sur contrat	—	2 003	2 003
Stocks	2 176	(2 004)	172
Impôts sur le résultat différés	286	1	287
Autres actifs courants	1 428	—	1 428
Autres actifs non courants	3 325	—	3 325
	7 989 €	(48) €	7 941 €
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	2 088 €	(148) €	1 940 €
Provisions	640	571	1 211
Passifs sur contrat	—	2 231	2 231
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 656	(1 656)	—
Autres passifs	1 540	(390)	1 150
Autres passifs courants	197	—	197
Autres passifs non courants	893	—	893
	7 014 €	608 €	7 622 €
Capitaux propres			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport	967	(656)	311
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	8	—	8
	975	(656)	319
	7 989 €	(48) €	7 941 €

Traduction de l'anglais

	1 ^{er} janvier 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	925 €	(66) €	859 €
Actifs sur contrat	—	1 468	1 468
Stocks	1 593	(1 399)	194
Impôts sur le résultat différés	352	1	353
Autres actifs courants	1 166	—	1 166
Autres actifs non courants	3 276	—	3 276
	7 312 €	4 €	7 316 €
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	1 514 €	(137) €	1 377 €
Provisions	530	647	1 177
Passifs sur contrat	—	2 007	2 007
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 452	(1 452)	—
Autres passifs	1 545	(383)	1 162
Autres passifs courants	234	—	234
Autres passifs non courants	1 066	—	1 066
	6 341 €	682 €	7 023 €
Capitaux propres			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport	955	(678)	277
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	16	—	16
	971	(678)	293
	7 312 €	4 €	7 316 €

En plus des changements touchant les capitaux propres, certains reclassements ont été effectués. Les soldes liés aux contrats ont été reclassés des stocks, avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme et autres passifs, aux actifs et passifs sur contrat. Voir la Note 14 – Soldes des contrats pour plus de détails.

De plus, étant donné que l'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, les provisions pour contrats déficitaires liées aux contrats à long terme ne sont plus portées en diminution des soldes liés aux contrats et ont été reclassées des stocks aux provisions. Ces reclassements entre les soldes liés aux contrats et les provisions présentées à l'état de la situation financière n'ont eu aucune incidence sur les résultats opérationnels, les capitaux propres ou les flux de trésorerie. Voir la Note 14 – Soldes des contrats et la Note 23 – Provisions pour plus de détails.

L'adoption de l'IFRS 15 n'a eu aucune incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, aux activités d'investissement et aux activités de financement.

4. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle

unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 s'appliquera à Bombardier Transport à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et Bombardier Transport a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée. Bombardier Transport choisira d'appliquer la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. Bombardier Transport n'appliquera donc pas la norme aux contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, Bombardier Transport choisira d'utiliser les exemptions prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Bombardier Transport a évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés. Dans les cas où Bombardier Transport est le preneur, l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela donnera lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, et d'une obligation à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple. Ce changement de méthode devrait se traduire par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation et d'obligations locatives totalisant 199 millions €. De plus, Bombardier Transport est partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 24 millions € qui sont comptabilisés dans la dette à long terme et qui seront reclassés à titre d'obligations locatives le 1^{er} janvier 2019. Bombardier Transport continue d'évaluer l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16 sur les soldes d'impôt différé.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte déductible), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances.

L'IFRIC 23 s'appliquera à Bombardier Transport à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise. L'analyse de Bombardier Transport n'a pas permis de déceler des écarts importants résultant de l'adoption de la norme IFRIC 23.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Bombardier Transport appliquera cette modification aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

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

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

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

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

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

Contrats à long terme – Bombardier Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts

d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

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

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimés pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Bombardier Transport d'environ 77 millions € pour l'exercice 2018.

Goodwill – La valeur recouvrable de Bombardier Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2018, Bombardier Transport a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill et n'a relevé aucune dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2018 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2018.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéficiaires imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéficiaires imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 10 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

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

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

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de Bombardier Transport au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement hypothétique. La courbe de rendement hypothétique est déterminée à partir de l'information de Sterling sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 24 ans au 31 décembre 2018.

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

Voir la Note 21 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de

sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus aurait fait diminuer le RAI d'environ 19 millions € pour l'exercice 2018.

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

6. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	2 €	3 €
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles ⁽¹⁾	1	(8)
Gain sur cession d'activités	—	(2)
	3 €	(7) €

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail ⁽¹⁾	(55) €	— €
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	26	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽³⁾	14	39
Achat de rentes de retraite ⁽⁴⁾	10	—
Charges de restructuration ⁽⁵⁾	8	223
Égalisation des prestations des régimes de retraite ⁽⁶⁾	2	—
Contrat de garantie de la société mère ⁽⁷⁾	—	55
Coûts de transaction ⁽⁸⁾	—	(7)
Incidence fiscale des éléments spéciaux	(2)	(21)
	3 €	289 €
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	(21) €	310 €
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	26	—
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(2)	(21)
	3 €	289 €

⁽¹⁾ Bombardier Transport a procédé à deux transactions de cession-bail conformément à son plan de transformation.

⁽²⁾ Au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a vendu des créances sur contrats à long terme, ce qui a donné lieu à une perte de 26 millions € qui a été comptabilisée dans les charges de financement.

⁽³⁾ Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 14 millions € (39 millions € pour l'exercice 2017) a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation.

⁽⁴⁾ Représente la perte (principalement hors trésorerie) sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies de l'Ontario (Canada) et du R.-U. découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, Bombardier Transport a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes. Au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a racheté, sur une base consolidée, des rentes visant plus de 500 retraités au titre de régimes de retraite à prestations définies pour lesquels les primes payées aux assureurs s'élevaient à 58 millions € (payées à même les actifs des régimes) et les obligations au titre des prestations définies respectives s'élevaient à 48 millions €.

⁽⁵⁾ Pour l'exercice 2018, représentaient des indemnités de départ de 4 millions €, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions €, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 7 millions €, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées. Pour l'exercice 2017, représentaient des charges de restructuration de 192 millions €, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions € et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 33 millions €, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.

⁽⁶⁾ Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Bombardier Transport a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 2 millions € au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.

⁽⁷⁾ Après un accord conclu avec les autorités fiscales relativement à des commissions de garantie de la société mère pour les exercices précédents, Bombardier Inc. a facturé à Bombardier Transport les commissions de garantie de la société mère conformément à l'accord, et le billet à recevoir qui en a découlé a ensuite été versé par Bombardier Inc. dans les capitaux propres de Bombardier Transport.

⁽⁸⁾ Représentent la reprise des coûts de transaction après un changement d'estimations lié à la réorganisation de Bombardier Transport, en janvier 2016, sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans BT Holdco.

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2018	2017
Charges de financement		
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	15 €	20 €
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	10	10
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	—	7
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	26	—
Autres	34	63
	85	100
Charges d'intérêt sur la dette à long terme	1	1
	86 € ⁽³⁾	101 € ⁽³⁾
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	(5) €	— €
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2)	(2)
Autres	(14)	(8)
	(21) € ⁽⁴⁾	(10) € ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Représente la perte à la vente de créances sur contrats à long terme. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Dont un montant de 7 millions € représentant la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme coût amorti pour l'exercice 2018 (25 millions € pour l'exercice 2017).

⁽⁴⁾ Dont un montant de 9 millions € représentant le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2018 (néant pour l'exercice 2017).

9. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2018	2017
Salaires et autres avantages du personnel		2 407 €	2 325 €
Avantages de retraite ⁽²⁾	21	142	138
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	6, 7	6	195
Charge à base d'actions	28	22	17
		2 577 €	2 675 €

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts incorporés dans le coût des stocks.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

10. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Impôts exigibles	112 €	50 €
Impôts sur le résultat différés	116	38
	228 €	88 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge

Traduction de l'anglais

d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
RAI	523 €	158 €
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,7 %	26,7 %
Charge d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	140	42
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :		
Non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires	42	191
Moins-value des actifs d'impôt différé	104	4
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	4	8
Comptabilisation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et des différences temporaires	(22)	(122)
Différences permanentes	(24)	(48)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	—	35 ⁽²⁾
Autres	(16)	(22)
Charge d'impôts sur le résultat	228 €	88 €
Taux d'imposition effectif	43,6 %	55,7 %

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Relative principalement à la réforme fiscale américaine.

Pour Bombardier Transport, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels Bombardier Transport exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	42 €	191 €
Établissement et reprise de différences temporaires	(8)	(70)
Moins-value des actifs d'impôt différé	104	4
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(22)	(122)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	—	35
	116 €	38 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de Bombardier Transport se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017 ⁽¹⁾		1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes						
fiscales opérationnelles	977 €	— €	854 €	— €	1 005 €	— €
Avantages de retraite	120	—	124	—	190	—
Passifs sur contrat	16	—	—	—	—	—
Stocks	—	—	—	—	—	—
Provisions	359	—	516	—	250	—
Autres actifs financiers et autres actifs	123	—	66	—	76	—
Immobilisations corporelles	20	—	4	—	3	—
Autres passifs financiers et autres passifs	(80)	—	2	—	(13)	—
Actifs sur contrat	74	—	38	—	1	—
Immobilisations incorporelles	13	—	(125)	—	59	—
Autres	(57)	—	25	—	28	—
	1 565	—	1 504	—	1 599	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(1 383)	—	(1 217)	—	(1 246)	—
	182 €	— €	287 €	— €	353 €	— €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017 ⁽¹⁾
Solde au début de l'exercice, montant net	287 €	353 €
En résultat net	(116)	(38)
En AERG		
Avantages de retraite	10	(38)
Couvertures de flux de trésorerie	(8)	26
Autres ⁽²⁾	9	(16)
Solde à la fin de l'exercice, montant net	182 €	287 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend principalement les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 4885 millions € au 31 décembre 2018, dont une tranche de 153 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (4431 millions € au 31 décembre 2017, dont une tranche de 193 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG, et 4528 millions € au 1^{er} janvier 2017, dont une tranche de 278 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 4244 millions € au 31 décembre 2018 n'avait pas de date d'échéance (3881 millions € au 31 décembre 2017 et 3502 millions € au 1^{er} janvier 2017), une tranche d'environ 2516 millions € avait trait aux activités de Bombardier Transport en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2357 millions € au 31 décembre 2017 et 2024 millions € au 1^{er} janvier 2017) et une tranche de 381 millions € avait trait aux activités de Bombardier Transport en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (437 millions € au 31 décembre 2017 et 460 millions € au 1^{er} janvier 2017).

Traduction de l'anglais

De plus, Bombardier Transport disposait de 143 millions € de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 36 millions € de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (70 millions € et 41 millions € au 31 décembre 2017 et 71 millions € et 43 millions € au 1^{er} janvier 2017). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 39 millions € ont été comptabilisés au 31 décembre 2018 (101 millions € au 31 décembre 2017 et 231 millions € au 1^{er} janvier 2017) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que Bombardier Transport réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus d'informations sur la manière dont Bombardier Transport détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de Bombardier Transport lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que Bombardier Transport exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, Bombardier Transport pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 508 millions € au 31 décembre 2018 (417 millions € au 31 décembre 2017 et 294 millions € au 1^{er} janvier 2017).

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(19) €	(30) €
Intérêt sur trésorerie et équivalents de trésorerie	2 €	— €
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	(36) €	22 €

⁽¹⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Excluent la tranche des revenus d'intérêts liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 2 millions € pour l'exercice 2017.

⁽³⁾ Comprennent la perte à la vente de créances sur contrat à long terme, voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Traduction de l'anglais

Valeur comptable des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 décembre 2018						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	662 €	— €	662 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	921	—	921	921
Autres actifs financiers	84	5	13	111	213	211
	84 €	5 €	1 596 €	111 €	1 796 €	1 794 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 208 €	— €	2 208 €	2 208 €
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	s. o.	24	—	24	24
Autres passifs financiers	31	s. o.	4	86	121	121
	31 €		2 236 €	86 €	2 353 €	2 353 €
	DFT	DAV	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 décembre 2017						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	993 €	— €	— €	— €	993 €	993 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	726	—	726	726
Autres actifs financiers	30	4	229	117	380	408
	1 023 €	4 €	955 €	117 €	2 099 €	2 127 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	1 940 €	— €	1 940 €	1 940 €
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	s. o.	28	—	28	28
Autres passifs financiers	33	s. o.	11	150	194	194
	33 €		1 979 €	150 €	2 162 €	2 162 €
1^{er} janvier 2017						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	732 €	— €	— €	— €	732 €	732 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	859	—	859	859
Autres actifs financiers	51	12	237	125	425	437
	783 €	12 €	1 096 €	125 €	2 016 €	2 028 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	1 377 €	— €	1 377 €	1 377 €
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	s. o.	33	—	33	33
Autres passifs financiers	55	s. o.	4	183	242	242
	55 €		1 414 €	183 €	1 652 €	1 652 €

⁽¹⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

Bombardier Transport fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	130 €	(90) €	40 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(117) €	97 €	(20) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	662 €	(7) €	655 €
31 décembre 2017			
Instruments financiers dérivés – actifs	147 €	(109) €	38 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(183) €	143 €	(40) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	993 €	(34) €	959 €
1^{er} janvier 2017			
Instruments financiers dérivés – actifs	176 €	(112) €	64 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(238) €	166 €	(72) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	732 €	(54) €	678 €

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	111 €	86 €	117 €	150 €	125 €	183 €
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	17	31	29	33	49	53
Instruments financiers dérivés incorporés						
Autres	2	—	1	—	2	2
	19	31	30	33	51	55
Total des instruments financiers dérivés	130 €	117 €	147 €	183 €	176 €	238 €

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de Bombardier Transport à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 18 mois au 31 décembre 2018.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Pour l'exercice 2018, des gains nets de 5 millions € ont été comptabilisés dans le résultat net au titre de l'inefficacité de la couverture de flux de trésorerie.

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 33 – Juste valeur des instruments financiers.

12. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Trésorerie	533 €	709 €	649 €
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	129	284	83
Trésorerie et équivalents de trésorerie	662 €	993 €	732 €

Voir la Note 30 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

13. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	En souffrance mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾			Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
		Non en souffrance	Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	880 €	450 €	205 €	200 €	25 €
Provision pour pertes sur créances	(24)	—	—	—	(24)
	856	450 €	205 €	200 €	1 €
Autres	65				
Total	921 €				
31 décembre 2017⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾					
Créances clients, montant brut	686 €	449 €	68 €	120 €	49 €
Provision pour pertes sur créances	(47)	—	—	—	(47)
	639	449 €	68 €	120 €	2 €
Autres	87				
Total	726 €				
1^{er} janvier 2017⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾					
Créances clients, montant brut	751 €	557 €	59 €	115 €	20 €
Provision pour pertes sur créances	(20)	—	—	—	(20)
	731	557 €	59 €	115 €	— €
Autres	128				
Total	859 €				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 72 millions € et de 477 millions € étaient respectivement libellées en dollars américains et autres monnaies au 31 décembre 2018 (respectivement 122 millions € et 354 millions € au 31 décembre 2017 et respectivement 93 millions € et 398 millions € au 1^{er} janvier 2017).

⁽²⁾ Dont une tranche de 349 millions € représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2018 d'après les modalités et conditions habituelles (239 millions € au 31 décembre 2017 et 246 millions € au 1^{er} janvier 2017).

⁽³⁾ Y compris une tranche de 405 millions € des créances clients en lien avec des contrats à long terme au 31 décembre 2018, dont un montant de 200 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours (188 millions € au 31 décembre 2017, dont un montant de 120 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 174 millions € au 1^{er} janvier 2017, dont un montant de 115 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours). Bombardier Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 25 millions € de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2018 (49 millions € au 31 décembre 2017 et 20 millions € au 1^{er} janvier 2017).

⁽⁵⁾ Retraité, voir la Note 3 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

Traduction de l'anglais

Les facteurs pris en compte par Bombardier Transport pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 32 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Solde au début de l'exercice	(47) €	(20) €
Provision pour pertes sur créances	(19)	(30)
Montants radiés	43	2
Reprises	—	1
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	—
Solde à la fin de l'exercice	(24) €	(47) €

Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a des facilités, auxquelles elle peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 799 millions € étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2018 (907 millions € au 31 décembre 2017 et 820 millions € au 1^{er} janvier 2017). Des créances de 1590 millions € ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2018 (1349 millions € au cours de l'exercice 2017).

De plus, au cours de l'exercice 2018 Bombardier Transport a vendu une créance sur contrats à long terme, comptabilisée antérieurement dans les autres actifs financiers, pour un produit de 113 millions €, voir la Note 7 – Éléments spéciaux et la Note 17 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

14. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 740 €	6 920 €	6 403 €
Moins : avances et facturations progressives	(5 857)	(5 155)	(5 087)
	1 883	1 765	1 316
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	413	273	221
Moins : avances et facturations progressives	(56)	(35)	(69)
	357	238	152
	2 240 €	2 003 €	1 468 €

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	1 817 €	1 648 €	1 413 €
Autres revenus différés	472	583	594
	2 289 €	2 231 €	2 007 €
Dont la tranche courante	2 289 €	2 231 €	2 007 €

Traduction de l'anglais

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des soldes des contrats est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les modalités contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, Bombardier Transport demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 7730 millions € au 31 décembre 2018 (6838 millions € au 31 décembre 2017 et à 6569 millions € au 1^{er} janvier 2017). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme, qui se sont élevés à 6249 millions € pour l'exercice 2018 (6111 millions € pour l'exercice 2017).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Bombardier Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels elle reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Bombardier Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme (contrats de production) dans les actifs sur contrat et s'élevaient à 624 millions € au 31 décembre 2018 (434 millions € au 31 décembre 2017 et 471 millions € au 1^{er} janvier 2017). Les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Revenus comptabilisés tirés du/des :		
Solde des passifs sur contrat au début de la période		
Contrats de production et contrats de service à long terme	1 520 €	1 482 €
Obligations de prestation remplies (partiellement remplies) au cours des périodes précédentes⁽¹⁾		
Contrats de production à long terme	147	152
Contrats de service à long terme	(19)	3
	1 648 €	1 637 €

⁽¹⁾ Comprennent des variations du prix de transaction comme les pénalités et l'indexation.

Les pertes de valeur comptabilisées se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Pertes de valeur comptabilisées sur :		
Débiteurs découlant de :		
Contrats de production	(18) €	(25) €
Contrats de services	(1)	(1)
	(19) €	(26) €

15. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Matières premières	119 €	172 €	194 €
	119 €	172 €	194 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

16. CARNET DES COMMANDES

Le tableau suivant présente le montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies au 31 décembre 2018, à mesure que nous remplirons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Les montants présentés ci-dessous représentent la valeur des commandes fermes seulement, lesquelles pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Les montants présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, des options qui ne sont pas exercées ou des lettres d'intention.

Les revenus devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards d'euros)	31 décembre 2018
Moins de 24 mois	14,7 €
Par la suite	15,4
Total	30,1 €

17. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	130 €	147 €	176 €
Créances sur contrats à long terme ⁽²⁾⁽³⁾	65	211	219
Encaisse affectée	6	10	10
Placements dans les titres	5	4	12
Dépôts	4	4	4
Prêts	—	1	1
Autres	3	3	3
	213 €	380 €	425 €
Dont la tranche courante	132 €	166 €	179 €
Dont la tranche non courante	81	214	246
	213 €	380 €	425 €

⁽¹⁾ Voir la Note 11 – Instruments financiers.

⁽²⁾ Voir la Note 32 – Gestion du risque financier.

⁽³⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la vente de créances sur contrats à long terme.

18. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Charges payées d'avance ⁽¹⁾	195 €	241 €	320 €
Avantages de retraite ⁽²⁾	114	123	13
Immobilisations incorporelles autres que le goodwill ⁽³⁾	106	53	22
Taxe de vente et autres taxes	89	113	62
Impôts sur le résultat à recevoir	42	39	37
Charges de financement différées	24	23	23
Autres	7	7	5
	577 €	599 €	482 €
Dont la tranche courante	229 €	269 €	255 €
Dont la tranche non courante	348	330	227
	577 €	599 €	482 €

⁽¹⁾ Comprend des actifs prépayés liés aux garanties de la société mère, voir la Note 35 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 21 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles.

19. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construc- tion en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2017	54 €	950 €	383 €	67 €	43 €	1 497 €
Additions	—	10	36	52	4	102
Cessions	—	(32)	(33)	—	(4)	(69)
Transferts	—	19	18	(38)	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	5	2	—	1	8
Solde au 31 décembre 2018	54 €	952 €	406 €	81 €	45 €	1 538 €
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2017	(14) €	(630) €	(167) €	— €	(12) €	(823) €
Amortissement	—	(25)	(46)	—	(6)	(77)
Perte de valeur	(1)	(1)	(5)	—	—	(7)
Cessions	—	18	29	—	3	50
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(3)	(1)	—	—	(4)
Solde au 31 décembre 2018	(15) €	(641) €	(190) €	— €	(15) €	(861) €
Valeur comptable nette	39 €	311 €	216 €	81 €	30 €	677 €
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	56 €	943 €	402 €	138 €	46 €	1 585 €
Additions	—	22	45	6	5	78
Cessions	—	(15)	(48)	(38)	(4)	(105)
Transferts	—	22	13	(36)	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	(22)	(29)	(3)	(5)	(61)
Solde au 31 décembre 2017	54 €	950 €	383 €	67 €	43 €	1 497 €
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	(1) €	(638) €	(202) €	— €	(12) €	(853) €
Amortissement	—	(25)	(46)	—	(6)	(77)
Perte de valeur	(13)	(18)	(2)	—	—	(33)
Cessions	—	36	62	—	3	101
Incidence des fluctuations de taux de change	—	15	21	—	3	39
Solde au 31 décembre 2017	(14) €	(630) €	(167) €	— €	(12) €	(823) €
Valeur comptable nette	40 €	320 €	216 €	67 €	31 €	674 €

Le tableau ci-dessus comprend des actifs loués par Bombardier Transport en vertu de contrats de location-financement en tant que preneur, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 38 millions € et 27 millions € au 31 décembre 2018 (respectivement 38 millions € et 26 millions € au 31 décembre 2017 et respectivement 40 millions € et 25 millions € au 1^{er} janvier 2017).

20. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Goodwill	Développement des plate-formes ⁽¹⁾⁽³⁾	Licences, brevets et marques de commerce ⁽¹⁾⁽²⁾	Logiciels, autres ⁽¹⁾⁽³⁾	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2017	1 702 €	36 €	181 €	177 €	2 096 €
Additions	—	60	—	2	62
Cessions	—	—	(4)	(2)	(6)
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	—	—	2	1
Solde au 31 décembre 2018	1 701 €	96 €	177 €	179 €	2 153 €
Amortissement et moins-value cumulés					
Solde au 31 décembre 2017	— €	— €	(181) €	(160) €	(341) €
Amortissement	—	—	—	(8)	(8)
Cessions	—	—	4	2	6
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(3)	(3)
Solde au 31 décembre 2018	— €	— €	(177) €	(169) €	(346) €
Valeur comptable nette	1 701 €	96 €	— €	10 €	1 807 €

	Goodwill	Développement des plate-formes ⁽¹⁾⁽³⁾	Licences, brevets et marques de commerce ⁽¹⁾⁽²⁾	Logiciels, autres ⁽¹⁾⁽³⁾	Total
Coût					
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	1 760 €	— €	183 €	135 €	2 078 €
Additions	—	36	—	6	42
Cessions	—	—	(2)	—	(2)
Incidence des fluctuations de taux de change	(58)	—	—	36	(22)
Solde au 31 décembre 2017	1 702 €	36 €	181 €	177 €	2 096 €
Amortissement et moins-value cumulés					
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	— €	— €	(183) €	(113) €	(296) €
Amortissement	—	—	—	(10)	(10)
Cessions	—	—	2	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(37)	(37)
Solde au 31 décembre 2017	— €	— €	(181) €	(160) €	(341) €
Valeur comptable nette	1 702 €	36 €	— €	17 €	1 755 €

⁽¹⁾ Présenté à la Note 18 – Autres actifs.

⁽²⁾ Ne comprend aucune immobilisation incorporelle générée en interne aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

⁽³⁾ Comprend les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 222 millions € et 112 millions € au 31 décembre 2018 (160 millions € et 105 millions € au 31 décembre 2017 et 119 millions € et 97 millions € au 1^{er} janvier 2017).

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction de Bombardier Transport. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2018, Bombardier Transport a effectué un test de dépréciation et n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

21. AVANTAGES DE RETRAITE

Bombardier Transport offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Bombardier Transport offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout en Allemagne, au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de Bombardier Transport sont offerts au R.-U, au Canada et aux É. U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des avantages de retraite et des actifs des régimes à prestations définies sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit Bombardier Inc., ou Bombardier Transport, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au R.-U.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories

d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au R.-U., les régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par Bombardier Transport ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par Bombardier Transport pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite du Québec*, la *Loi sur les régimes de retraite d'Ontario* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles.

Pour les régimes de retraite du Québec, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera d'être en vigueur) sur une période d'au plus quinze ans (diminuant graduellement pour s'établir à dix ans en date du 31 décembre 2020). La capitalisation est fondée sur une évaluation selon une approche plus rigoureuse de la continuité de l'exploitation comprenant une provision de stabilisation. Cette provision est financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Pour les régimes de retraite de l'Ontario, de nouvelles dispositions législatives sont entrées en vigueur en 2018, et s'appliquent à tout rapport d'évaluation actuarielle dont la date tombe le 31 décembre 2017 ou après cette date et dont le dépôt a lieu après le 30 avril 2018. En vertu de ces nouvelles dispositions législatives, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime restera en vigueur) sur une période d'au plus dix ans. Les déficits de solvabilité

représentant jusqu'à 85 % du passif de solvabilité doivent être capitalisés sur une période de cinq ans. Une nouvelle marge explicite appelée « provision pour écarts défavorables » est requise, en sus du passif à long terme établi selon l'approche de la continuité d'exploitation et du coût des services futurs aux fins de déterminer les cotisations minimales.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au R.-U. sont notamment régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et Bombardier Transport.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2018, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 48 %, 61 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É. U.;
- 43 %, 29 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 9 % et 10 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait Bombardier Transport et les

administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018, des rentes ont été achetées pour les retraités de sept régimes de retraite enregistrés en Ontario, au R.-U et aux É-U. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base quotidienne pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. Bombardier Transport et les administrateurs effectuent périodiquement des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance transfère à ces dernières la totalité des risques précités pour les rentes achetées.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de Bombardier Transport sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. Bombardier Transport cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, de l'Allemagne, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

Bombardier Transport offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. Bombardier Transport offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada, aux É.-U. et au R.-U. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2018			2017		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	72 €	1 €	73 €	77 €	1 €	78 €
Charge de désactualisation	14	1	15	19	1	20
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	2	—	2	—	—	—
Compression	(3)	—	(3)	(2)	—	(2)
Règlement ⁽²⁾	10	—	10	(1)	—	(1)
Régimes à prestations définies	95	2	97	93	2	95
Régimes à cotisations définies	45	—	45	43	—	43
Total des coûts au titre des avantages de retraite	140 €	2 €	142 €	136 €	2 €	138 €

Se rapportant à

Régimes à prestations définies capitalisés	68 €	s. o.	68 €	64 €	s. o.	64 €
Régimes à prestations définies non capitalisés	27 €	2 €	29 €	29 €	2 €	31 €
Régimes à cotisations définies	45 €	s. o.	45 €	43 €	s. o.	43 €

Comptabilisés comme suit

Charge RAI ou coûts capitalisés	126 €	1 €	127 €	117 €	1 €	118 €
Charges de financement	14 €	1 €	15 €	19 €	1 €	20 €

⁽¹⁾ Représente la perte liée à l'égalisation des prestations des régimes de retraite. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente la perte liée à l'achat de rentes de retraite. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulé des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	(703) €
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(4)
Gains actuariels, montant net	271
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)
Impôts sur le résultat	(38)
Solde au 31 décembre 2017	(479)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	8
Gains actuariels, montant net	32
Incidence des fluctuations de taux de change	6
Impôts sur le résultat	10
Solde au 31 décembre 2018	(423) €

Traduction de l'anglais

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2018			2017		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	3 304 €	38 €	3 342 €	3 522 €	39 €	3 561 €
Désactualisation	82	1	83	83	1	84
Coût des services rendus	72	1	73	77	1	78
Cotisations des participants aux régimes	4	—	4	5	—	5
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	2	—	2	—	—	—
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses financières	(155)	(2)	(157)	(11)	2	(9)
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(2)	1	(1)	(66)	(1)	(67)
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(16)	—	(16)	(27)	—	(27)
Avantages versés	(114)	(1)	(115)	(116)	(2)	(118)
Compression	(3)	—	(3)	(2)	—	(2)
Règlement	(48)	—	(48)	(15)	—	(15)
Incidence des fluctuations de taux de change	(12)	(1)	(13)	(146)	(2)	(148)
Obligation à la fin de l'exercice	3 114 €	37 €	3 151 €	3 304 €	38 €	3 342 €
Obligation attribuable aux :						
Participations en activité	1 240 €	15 €	1 255 €	1 304 €	16 €	1 320 €
Participations titulaires de droits à prestations différées	672	—	672	710	—	710
Retraités	1 202	22	1 224	1 290	22	1 312
	3 114 €	37 €	3 151 €	3 304 €	38 €	3 342 €
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	2 604 €	— €	2 604 €	2 552 €	— €	2 552 €
Cotisations de l'employeur	66	1	67	69	2	71
Cotisations des participants aux régimes	4	—	4	5	—	5
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	68	—	68	64	—	64
Écarts actuariels	(142)	—	(142)	168	—	168
Avantages versés	(114)	(1)	(115)	(116)	(2)	(118)
Règlement	(58)	—	(58)	(14)	—	(14)
Frais d'administration	(3)	—	(3)	(2)	—	(2)
Incidence des fluctuations de taux de change	(14)	—	(14)	(122)	—	(122)
Juste valeur à la fin de l'exercice	2 411 €	— €	2 411 €	2 604 €	— €	2 604 €

⁽¹⁾ Représente l'égalisation des prestations des régimes de retraite. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Traduction de l'anglais

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	3 114 €	37 €	3 304 €	38 €	3 522 €	39 €
Juste valeur des actifs des régimes	(2 411)	—	(2 604)	—	(2 552)	—
	703	37	700	38	970	39
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	—	—	7	—	3	—
Montant net comptabilisé	703 €	37 €	707 €	38 €	973 €	39 €
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	817 €	37 €	830 €	38 €	986 €	39 €
Actif ⁽²⁾	(114)	—	(123)	—	(13)	—
Passif net	703 €	37 €	707 €	38 €	973 €	39 €

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 18 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	65 €	— €	42 €	— €	42 €	— €
R.-U.	(73)	—	(75)	—	147	—
É.-U.	74	—	75	—	77	—
Autres	66	—	68	—	94	—
	132	—	110	—	360	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	450	—	470	—	486	—
Canada	—	22	—	21	—	21
É.-U.	6	7	6	8	7	9
Autres	115	8	121	9	120	9
	571	37	597	38	613	39
Passif net	703 €	37 €	707 €	38 €	973 €	39 €

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	404 €	339 €	463 €	428 €	460 €	421 €
R.-U.	1 620	1 693	1 723	1 798	1 884	1 737
É.-U.	181	107	187	112	195	118
Autres	338	272	334	266	370	276
	2 543	2 411	2 707	2 604	2 909	2 552
Régimes de retraite non capitalisés	608	—	635	—	652	—
	3 151 €	2 411 €	3 342 €	2 604 €	3 561 €	2 552 €

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

	31 décembre 2018			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	182 €	127 €	55 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	234	229	—	5
R.-U.	83	76	7	—
Suisse	14	14	—	—
Canada	35	35	—	—
Autres	319	317	—	2
	685	671	7	7
Titres à revenu fixe				
Sociétés	327	—	327	—
Gouvernement	934	—	934	—
Autres	4	—	4	—
	1 265	—	1 265	—
Titres à rendement réel	250	202	—	48
Autres	29	—	29	—
	2 411 €	1 000 €	1 356 €	55 €

	31 décembre 2017			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	155 €	117 €	38 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	271	266	—	5
R.-U.	99	92	7	—
Suisse	20	20	—	—
Canada	50	50	—	—
Autres	345	343	—	2
	785	771	7	7
Titres à revenu fixe				
Sociétés	332	—	332	—
Gouvernement	990	—	990	—
Autres	6	—	6	—
	1 328	—	1 328	—
Titres à rendement réel	261	211	—	50
Autres	75	—	75	—
	2 604 €	1 099 €	1 448 €	57 €

Traduction de l'anglais

	1 ^{er} janvier 2017			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	191 €	148 €	43 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	283	277	—	6
R.-U.	137	126	11	—
Suisse	18	18	—	—
Canada	43	43	—	—
Autres	352	350	—	2
	833	814	11	8
Titres à revenu fixe				
Sociétés	337	—	337	—
Gouvernement	828	—	828	—
Autres	5	—	5	—
	1 170	—	1 170	—
Titres à rendement réel	311	260	—	51
Autres	47	—	47	—
	2 552 €	1 222 €	1 271 €	59 €

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de Bombardier Inc., ni de propriété occupée par Bombardier Transport ou d'autres actifs utilisés par Bombardier Transport aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2018 et 2017 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2019 :

	2019	2018	2017
	<i>Estimé</i>		
Cotisations aux			
Régimes de retraite capitalisés	61 €	45 €	49 €
Régimes de retraite non capitalisés	23	21	20
Autres avantages	2	1	2
Total des régimes de retraite à prestations définies	86	67	71
Régimes de retraite à cotisations définies	49	45	43
Total des cotisations	135 €	112 €	114 €

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2018
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	100 €
Entre un an et cinq ans	459
Entre 5 et 10 ans	713
Entre 10 et 15 ans	836
Entre 15 et 20 ans	860
	2 968 €

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2018
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	15,5
É.-U.	16,5
R.-U.	19,1
Autres	17,0
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	14,9
É.-U.	12,3
Autres	14,8

Le tableau suivant indique les paiements qui devraient être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2018 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	19 €	5 €	24 €
Entre un an et cinq ans	81	28	109
Entre 5 et 10 ans	117	43	160
Entre 10 et 15 ans	129	48	177
Entre 15 et 20 ans	109	48	157
	455 €	172 €	627 €

Traduction de l'anglais

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2018		31 décembre 2017		1 ^{er} janvier 2017	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	2,50 %	3,37 %	2,49 %	3,65 %	3,24 %	4,09 %
Taux de croissance des salaires	2,87 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %	2,95 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,05 %	2,20 %	2,08 %	2,25 %	1,97 %	2,05 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,20 %	s. o.	5,17 %	s. o.	5,20 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	2,69 %	3,69 %	2,50 %	3,37 %	2,49 %	3,65 %
Taux de croissance des salaires	2,86 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,03 %	2,20 %	2,05 %	2,20 %	2,08 %	2,25 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,79 %	s. o.	5,89 %	s. o.	5,79 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,21 %	s. o.	5,20 %	s. o.	5,17 %

s. o. : sans objet

Traduction de l'anglais

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un participant âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
		âgé de 65 ans en décembre		âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2018	2017	2018	2017
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,7	21,7	22,8	22,7
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	22,6	22,6	24,8	24,8
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 ⁽²⁾	20,7	20,7	22,3	22,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018 ⁽³⁾	19,9	19,1	22,7	21,8

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
		âgé de 65 ans en décembre		âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2018	2017	2018	2017
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,2	24,1	25,1	25,0
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	24,7	24,7	26,9	26,9
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 ⁽²⁾	22,7	22,7	24,3	24,3
Allemagne	Dr K Heubeck 2018 ⁽³⁾	23,5	23,2	25,7	25,7

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2013 et S1P(M/F)A CMI 2012 au 31 décembre 2017.

⁽²⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2017 au 31 décembre 2017.

⁽³⁾ Dr K. Heubeck 2005 au 31 décembre 2017.

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice	Passif net lié aux avantages de retraite au
	2018	31 décembre 2018
Taux d'actualisation	(7) €	(137) €
Taux de croissance des salaires	2 €	18 €
Taux d'inflation	2 €	65 €

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2018 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 91 millions € et le coût des prestations de retraite, de 4 millions € pour l'exercice 2018, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Traduction de l'anglais

Au 31 décembre 2018, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,79 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,21 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2018 et pour l'exercice 2018 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	1 €	(1) €

22. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres crédetes étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Fournisseurs	1 535 €	1 252 €	791 €
Frais courus	554	601	502
Autres	119	87	84
	2 208 €	1 940 €	1 377 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails

Bombardier Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 474 millions € et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 2,41 % au 31 décembre 2018 (respectivement 479 millions € et 1,96 % au 31 décembre 2017 et respectivement 272 millions € et 1,75 % au 1^{er} janvier 2017). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les crédetes futurs à condition de donner un préavis minimal.

23. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2018 et 2017 :

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2017 ⁽²⁾	393 €	200 €	571 €	47 €	1 211 €
Additions	93	19 ⁽³⁾	90	21	223
Utilisation	(131)	(45)	(249)	(16)	(441)
Reprises	(68)	(15) ⁽³⁾	(18)	(5)	(106)
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	—	13	1	12
Solde au 31 décembre 2018	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €
Dont la tranche courante	285 €	117 €	407 €	34 €	843 €
Dont la tranche non courante	—	42	—	14	56
	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽²⁾	403 €	77 €	647 €	50 €	1 177 €
Additions	116	196 ⁽³⁾	149	27	488
Utilisation	(77)	(68)	(144)	(22)	(311)
Reprises	(43)	(4)	(42)	(7)	(96)
Incidence des fluctuations de taux de change	(6)	(1)	(39)	(1)	(47)
Solde au 31 décembre 2017 ⁽²⁾	393 €	200 €	571 €	47 €	1 211 €
Dont la tranche courante	393 €	74 €	571 €	33 €	1 071 €
Dont la tranche non courante	—	126	—	14	140
	393 €	200 €	571 €	47 €	1 211 €

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

24. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	117 €	183 €	238 €
Tranche courante de la dette à long terme ⁽²⁾	4	4	4
Autres	4	11	4
	125 €	198 €	246 €
Dont la tranche courante	124 €	197 €	234 €
Dont la tranche non courante	1	1	12
	125 €	198 €	246 €

⁽¹⁾ Voir la Note 11 – Instruments financiers.

⁽²⁾ Voir la Note 26 – Dette à long terme.

25. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	387 €	534 €	549 €
Avantages du personnel ⁽²⁾	249	292	288
Autres taxes à payer	156	194	153
Impôts sur le résultat à payer	133	130	169
Autres	—	—	3
	925 €	1 150 €	1 162 €
Dont la tranche courante	865 €	1 056 €	1 035 €
Dont la tranche non courante	60	94	127
	925 €	1 150 €	1 162 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

⁽²⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 21 – Avantages de retraite).

26. DETTE À LONG TERME

Tous les éléments de la dette à long terme sont de rang égal et ne sont pas garantis.

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Dont la tranche courante ⁽¹⁾	4 €	4 €	4 €
Dont la tranche non courante	20	24	29
	24 €	28 €	33 €

⁽¹⁾ Voir la Note 24 – Autres passifs financiers.

La dette à long terme comprend un montant de 24 millions € à l'égard des obligations aux termes des contrats de location-financement au 31 décembre 2018 (28 millions € au 31 décembre 2017 et 33 millions € au 1^{er} janvier 2017) et porte intérêt à un taux moyen pondéré de 6,70 % (6,70 % au 31 décembre 2017 et 6,72 % au 1^{er} janvier 2017).

Traduction de l'anglais

Les remboursements de la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices et par la suite se détaillent comme suit :

	Contrats de location-financement
Moins de 1 an	4 €
Entre 1 an et 5 ans	20
	24 €

27. CAPITAL SOCIAL

Actions ordinaires

Les actions ordinaires ont une valeur nominale de 1 € :

Actions ordinaires

Droits de vote :	Un vote chacune.
Dividende :	Payable lorsque déclaré.

Le nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées était comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	210	208
Émission d'actions	—	2
Solde à la fin de l'exercice	210	210

Dividendes

Les dividendes déclarés ont été comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices clos les				Dividendes déclarés après le 31 décembre 2018	
	31 décembre 2018		31 décembre 2017			
	Total		Total		Total	
	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)
Actions ordinaires	1,29 €	270 €	1,20 €	251 €	0,00 €	— €

28. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de Bombardier Inc. a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. Les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de Bombardier Inc. a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi.

Traduction de l'anglais

Au cours de l'exercice 2018, l'émission d'une valeur combinée de 42 millions € d'UAR a été autorisée (41 millions € au cours de l'exercice 2017) par Bombardier Inc., dont des montants de 19 millions € et 15 millions € ont trait à Bombardier Transport pour les exercices 2018 et 2017 respectivement.

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	29 798 232	52 532	10 750 542	19 482 494	624 939	11 550 748
Attribuées	11 341 720	—	—	16 629 019	—	—
Transférées ⁽¹⁾	(78 714)	—	(1 312)	63 701	—	43 122
Exercées	—	(52 531)	(10 520 243)	(54 760)	—	—
Annulées	(2 499 445)	(1)	(228 987)	(6 322 222)	(572 407)	(843 328)
Solde à la fin de l'exercice	38 561 793	—	—	29 798 232	52 532	10 750 542

⁽¹⁾ Représentent les UAR, UAD ou UAI des employés transférées de Bombardier Inc. ou des secteurs d'activité aéronautiques à Bombardier Transport et vice-versa.

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2018 s'échelonnent d'août 2019 à mai 2021.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR attribuées au cours de l'exercice 2018 s'est établie à 2,63 € (1,81 € au cours de l'exercice 2017). La juste valeur des UAR attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto.

Des charges de rémunération de 18 millions € ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2018 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 14 millions € au cours de l'exercice 2017).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission par Bombardier Inc., 49 819 432 étaient disponibles au 31 décembre 2018 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, Bombardier Inc. a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

Traduction de l'anglais

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2018 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exerçables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	12 024 026	4,16	1,78	4 772 560	1,62
2 à 4	8 545 604	4,55	2,90	2 818 923	3,71
4 à 6	4 144 752	5,47	4,27	772 450	4,88
6 à 8	—	—	—	—	—
	24 714 382			8 363 933	

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2018		2017	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	25 231 622	2,60	23 824 820	2,75
Attribuées	4 048 398	3,78	5 205 381	2,56
Exercées	(3 418 085)	3,33	—	—
Annulées	(308 428)	2,26	(3 127 579)	3,20
Échues	(839 125)	5,99	(671 000)	4,75
Solde à la fin de l'exercice	24 714 382	2,58	25 231 622	2,60
Options exerçables à la fin de l'exercice	8 363 933	2,63	6 564 560	4,33

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2018 s'est établie à 1,18 € par option (0,80 € par option au cours de l'exercice 2017). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2018	2017
Taux d'intérêt sans risque	2,21 %	1,48 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	51,99 %	50,38 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 4 millions € a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (3 millions € au cours de l'exercice 2017).

29. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2018	2017 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	(217) €	94 €
Stocks	44	22
Actifs sur contrat	(244)	(614)
Passifs sur contrat	64	323
Autres actifs et passifs financiers, montant net	76	53
Autres actifs	43	(33)
Fournisseurs et autres créditeurs	279	659
Provisions	(311)	(3)
Passif lié aux avantages de retraite	34	99
Autres passifs	(237)	32
	(469) €	632 €

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 3 - Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dette à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	33 €
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produits de dette à long terme	2
Remboursement de dette à long terme	(6)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	29
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)
Solde au 31 décembre 2017	28 €
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produits de dette à long terme	2
Remboursement de dette à long terme	(7)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	23
Incidence des fluctuations de taux de change	1
Solde au 31 décembre 2018	24 €

30. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2018				
Facilité de Bombardier Transport	3 940 €	3 515 €	425 €	2022 ⁽¹⁾
31 décembre 2017				
Facilité de Bombardier Transport	3 560 €	3 346 €	214 €	2021
1 ^{er} janvier 2017				
Facilité de Bombardier Transport	3 310 €	3 141 €	169 €	2020

⁽¹⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises jusqu'à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de

Traduction de l'anglais

nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2022.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 3047 millions € étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit totalisant 316 millions € étaient en cours en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2018 (2514 millions € et 314 millions € respectivement au 31 décembre 2017 et 1754 millions € et 196 millions € respectivement au 1^{er} janvier 2017).

Bombardier Transport utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui de ses activités. Un montant de 3,2 milliards € était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2018 (2,8 milliards € au 31 décembre 2017 et 2,8 milliards € au 1^{er} janvier 2017).

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Bombardier Transport est passé à 3957 millions €.

Facilités de crédit renouvelables

Bombardier Transport a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 689 millions €, disponible à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2021 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité était inutilisée au 31 décembre 2018.

Clauses financières restrictives

Bombardier Transport est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable non garantie, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettres de crédit et la facilité de crédit renouvelable de Bombardier Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des états financiers consolidés de Bombardier Transport. Ces modalités et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de Bombardier Transport décrits à la Note 31 – Gestion du capital. En outre, Bombardier Transport doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € à la fin de chaque trimestre. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017.

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

31. GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de Bombardier Transport est conçue dans le but de maintenir de solides liquidités et d'optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et d'améliorer sa capacité de tirer parti des occasions stratégiques. Bombardier Transport analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de Bombardier Transport.

Afin d'ajuster sa structure du capital, Bombardier Transport peut racheter ou émettre du capital ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Bombardier Transport gère de façon proactive le capital en fonction des principaux indicateurs, soit le RAIIA, le RAIL et les flux de trésorerie disponibles (flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles).

Voir la Note 30 – Facilités de crédit pour une description des clauses restrictives bancaires.

32. GESTION DU RISQUE FINANCIER

Bombardier Transport est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. Bombardier Transport est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

Bombardier Transport est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. Bombardier Transport est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de Bombardier Transport. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative d'investissement (la « politique ») de Bombardier Inc. L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de Bombardier Transport au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que Bombardier Transport ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité, en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de Bombardier Transport résultent du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de Bombardier Transport auprès de ses clients. Les cotes de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les cotes de crédit et les limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de Bombardier Transport. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que les risques financiers découlant d'importantes opérations sont analysés et approuvés par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 11 – Instruments financiers, sauf pour les placements dans des titres et des dérivés incorporés, pour

lesquels les expositions maximales au risque de crédit sont de néant.

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité.

Risque de liquidité

Bombardier Transport gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités par Bombardier Transport nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de Bombardier Transport, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. Bombardier Transport utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Bombardier Transport surveille également les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate.

En outre, Bombardier Transport participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement, comme la vente de créances (voir la Note 13 – Créances clients et autres débiteurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 14 – Soldes des contrats) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 22 – Fournisseurs et autres créditeurs).

Bombardier Transport passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	662 €	662 €	— €	— €	— €	— €	— €	662 €
Créances clients et autres débiteurs	921 €	879	28	1	—	—	13	921
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	83 €	13	10	8	25	27	—	83
Actifs		1 554	38	9	25	27	13	1 666
Fournisseurs et autres créditeurs	2 208 €	2 205	2	—	—	—	1	2 208
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	4 €	4	—	—	—	—	—	4
Dette à long terme								
Capital	24 €	4	20	—	—	—	—	24
Intérêt		—	2	—	—	—	—	2
Passifs		2 213	24	—	—	—	1	2 238
Montant net		(659) €	14 €	9 €	25 €	27 €	12 €	(572) €

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés et la tranche courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, Bombardier Transport recevra des paiements incitatifs. En raison des variations futures

Traduction de l'anglais

de l'indice pertinent, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Valeur nominale (équivalent en euros)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	6 950 €	129 €	1 €	— €	— €	— €	130 €
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	(6 077) €	(117) €	— €	— €	— €	— €	(117) €
Montant net		12 €	1 €	— €	— €	— €	13 €

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de Bombardier Transport l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et au dollar américain. Bombardier Transport utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de Bombardier Transport sont couverts par la trésorerie centralisée de Bombardier Inc. et la trésorerie centralisée de Bombardier Transport. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change ») de Bombardier Inc. L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de Bombardier Transport. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de Bombardier Inc.

En vertu de la politique en matière de change, Bombardier Transport est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée de la société mère, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, Bombardier Transport maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Bombardier Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur ses résultats. Bombardier Transport atténue aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de ses activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

Pour gérer son exposition découlant des opérations en monnaie étrangère, Bombardier Transport utilise surtout des contrats de change à terme. Elle applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des

Traduction de l'anglais

couvertures de flux de trésorerie. Notamment, Bombardier Transport conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de Bombardier Transport ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de Bombardier Transport comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2018 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

		Incidence sur le résultat avant impôts sur le résultat							
	Variation	\$CAN/\$ US	\$ US/EUR	EUR/\$ US	EUR/SEK	GBP/EUR	EUR/GBP	SEK/GBP	Autres
Gain (perte)	+10 %	(47) €	(69) €	73 €	26 €	55 €	91 €	34 €	13 €

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2018 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

		Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat							
	Variation	\$CAN/\$ US	\$ US/EUR	EUR/\$ US	EUR/SEK	EUR/CHF	EUR/GBP	SEK/GBP	Autres
Gain (perte)	+10 %	(39) €	(14) €	10 €	67 €	49 €	84 €	27 €	147 €

33. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de Bombardier Transport 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 Bombardier Transport a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de Bombardier Transport. En l'absence d'un marché actif, Bombardier Transport établit la juste valeur selon 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, Bombardier Transport utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, 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 sont les suivantes :

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que Bombardier Transport 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 Bombardier Transport à la date de clôture. Bombardier Transport utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme.

Créances sur contrats à long terme – Bombardier Transport utilise des analyses de flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur selon des données du marché à l'égard des taux d'intérêt.

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 l'encaisse affectée, des prêts, des dépôts et autres actifs financiers, des fournisseurs et autres créditeurs ainsi que des autres passifs financiers, évalués au coût amorti, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments, ou parce qu'ils portent intérêt à un taux variable, ou parce que les modalités s'y rattachant sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.

Dettes à long terme – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide d'analyse de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

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.

Traduction de l'anglais

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	130 €	— €	130 €	— €
Placements dans des titres	5	—	5	—
Créance sur contrat à long terme	65	—	65	—
	200 €	— €	200 €	— €
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(117) €	— €	(117) €	— €
	(117) €	— €	(117) €	— €

⁽¹⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme et de dérivés incorporés.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	921 €	— €	921 €	— €
Autres actifs financiers	11	—	11	—
	932 €	— €	932 €	— €
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(2 208) €	— €	(2 208) €	— €
Dette à long terme	(24)	—	(24)	—
Autres actifs financiers	(4)	—	—	(4)
	(2 236) €	— €	(2 232) €	(4) €

34. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées. Des détails sur les coentreprises et les entreprises associées significatives, lesquelles sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, sont présentés ci-dessous. L'arrangement suivant est un partenariat stratégique donnant accès au marché ferroviaire en Chine.

Nom de l'entité	Activité principale	Lieu de l'établissement principal et pays de constitution	Pourcentage de participation et de droits de vote détenus par Bombardier Transport aux	
			31 décembre 2018	31 décembre 2017
Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (« BST »)	Fabrication de voitures de train	Chine	50 %	50 %

Traduction de l'anglais

Les tableaux suivants présentent les informations financières sur les entreprises associées significatives, les autres entreprises associées non significatives et les coentreprises de Bombardier Transport qui représentent notre quote-part des montants présentés dans les états financiers des entreprises associées préparés conformément aux méthodes comptables IFRS de Bombardier Inc. aux :

31 décembre 2018				
	BST	Autres⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	235 €	36 €	63 €	334 €
Autres actifs courants	362 €	27 €	268 €	657 €
Actifs non courants	134 €	43 €	19 €	196 €
Passifs courants	460 €	79 €	202 €	741 €
Passifs non courants	— €	7 €	11 €	18 €

31 décembre 2017				
	BST	Autres⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	309 €	11 €	75 €	395 €
Autres actifs courants	291 €	23 €	198 €	512 €
Actifs non courants	107 €	17 €	22 €	146 €
Passifs courants	430 €	22 €	190 €	642 €
Passifs non courants	— €	8 €	2 €	10 €

1^{er} janvier 2017				
	BST	Autres⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	368 €	20 €	127 €	515 €
Autres actifs courants	172 €	11 €	102 €	285 €
Actifs non courants	102 €	52 €	26 €	180 €
Passifs courants	402 €	20 €	216 €	638 €
Passifs non courants	— €	28 €	2 €	30 €

⁽¹⁾ Autres représentent notre quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées non significatives.

Traduction de l'anglais

La quote-part du résultat global de BST revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit pour les exercices :

	2018	2017
	BST	BST
Revenus	342 €	481 €
Coût des ventes	292	417
Marge brute	50	64
Charges de vente et d'administration	5	6
Résultat avant les éléments suivants :	45	58
Revenus de financement	(5)	(6)
Résultat avant impôts	50	64
Impôts sur le résultat	7	10
Résultat net	43	54
Total du résultat global	43 €	54 €

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Coentreprises	48 €	96 €
Entreprises associées	46	60
Résultat net	94 €	156 €

La valeur comptable des placements dans des coentreprises et des entreprises associées se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Coentreprises	139 €	111 €	39 € ⁽¹⁾
Entreprises associées	292	294	269
	431 €	405 €	308 €

⁽¹⁾ Dont une tranche de 3 millions € est présentée avec les Autres passifs étant donné que des dividendes ont été versés en plus de l'investissement de Bombardier Transport.

Bombardier Transport a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de néant au 31 décembre 2018 (néant au 31 décembre 2017 et 23 millions € au 1^{er} janvier 2017).

La valeur comptable globale des coentreprises non significatives s'élevait à 139 millions € au 31 décembre 2018 (111 millions € au 31 décembre 2017 et 39 millions € au 1^{er} janvier 2017). La quote-part du résultat net et du résultat global des coentreprises non significatives revenant à Bombardier Transport se chiffrait à 48 millions € pour l'exercice 2018 (96 millions € pour l'exercice 2017).

La valeur comptable globale des entreprises associées non significatives s'élevait à 18 millions € au 31 décembre 2018 (17 millions € au 31 décembre 2017 et 30 millions € au 1^{er} janvier 2017). La quote-part du résultat net et du résultat global des entreprises associées non significatives revenant à Bombardier Transport se chiffrait à 1 million € pour l'exercice 2018 (6 millions € pour l'exercice 2017).

35. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de Bombardier Transport sont composées de Bombardier Inc., des sociétés affiliées des secteurs d'activité aéronautiques et de la Caisse. De plus, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la portion de ces opérations qui est attribuable aux sociétés affiliées ainsi que les intérêts des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2018	2017
Secteurs d'activité aéronautiques		
Revenus	4 €	4 €
Bombardier Inc.		
Revenus	1 €	1 €
Éléments spéciaux – contrat de garantie de la société mère ⁽¹⁾	—	55
Charges de vente et d'administration	67	96
Coentreprises		
Revenus	33 €	37 €
Achats de produits et services, et autres charges	20	18
Entreprises associées		
Revenus	16 €	14 €
Achats de produits et services, et autres charges	4	—

⁽¹⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Le tableau suivant présente les soldes de Bombardier Transport aux :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Secteurs d'activités aéronautiques			
Débiteurs	2 €	2 €	4 €
Créditeurs	10	1	1
Bombardier Inc.			
Débiteurs	7 €	5 €	8 €
Créditeurs	30	14	6
Coentreprises			
Débiteurs	14 €	17 €	21 €
Créditeurs	3	9	2
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	10	6	7
Entreprises associées			
Débiteurs	3 €	10 €	8 €
Autres actifs financiers	20	—	—
Créditeurs	2	2	4

Bombardier Transport a des montants prépayés à Bombardier Inc. liés aux régimes d'UAP, d'UAR et d'UAD totalisant 47 millions €, 38 millions € et 59 millions € aux 31 décembre 2018 et 2017 et au 1^{er} janvier 2017 respectivement.

Bombardier Inc. fournit, au nom de Bombardier Transport :

- une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 41 millions € au 31 décembre 2018, dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail (43 millions € au 31 décembre 2017 et 45 millions € au 1^{er} janvier 2017). Cette garantie vient à échéance en 2025 et a trait à un client.

Des commissions de garantie de la société mère, qui sont des garanties d'exécution et d'autres garanties fournies par Bombardier Inc. aux tiers, dans le cours normal des affaires, dans l'éventualité où Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles, ont été facturées aux entités légales de Bombardier Transport jusqu'au 11 février 2016. Les commissions de garantie de la société mère représentent des estimations du coût de la prestation de services liés aux garanties de Bombardier Transport. Au 11 février 2016, Bombardier Inc. a affecté et transféré des commissions de garantie futures non recouvrées à Bombardier Transport en échange d'actions de BT Holdco pour un montant de 301 millions €. Bombardier Transport a comptabilisé un actif prépayé au titre de ces commissions de garantie de la société mère qui sera amorti sur les périodes de garantie des commissions de garantie affectées et transférées à Bombardier Transport. Cette dernière a comptabilisé une dotation aux amortissements totalisant 43 millions € au titre des commissions de garantie de la société mère pour l'exercice 2018 (58 millions € pour l'exercice 2017). Bombardier Transport a comptabilisé des charges de 6 millions € et de 13 millions € au titre des commissions de garantie de la société mère facturées par Bombardier Inc. pour les exercices 2018 et 2017 respectivement. Les garanties de la société mère émises par Bombardier Inc. totalisant 5278 millions € étaient exécutoires au 31 décembre 2018 (6331 millions € au 31 décembre 2017 et 10 152 millions € au 1^{er} janvier 2017).

Au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a effectué un remboursement de capital de 270 millions € à BT Holdco, dont une tranche de 196 millions € a été versée ultimement à Bombardier Inc. et une tranche de 74 millions €, à la Caisse. Au cours de l'exercice 2017, Bombardier Transport a effectué un remboursement de capital s'élevant à 251 millions € à BT Holdco, dont une tranche de 175 millions € a été versée ultimement à Bombardier Inc. et une tranche de 75 millions €, à la Caisse.

Rémunération totale versée aux principaux dirigeants

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction de Bombardier Inc. et de Bombardier Transport, des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., le président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2018	2017
Avantages fondés sur des actions	13 €	15 €
Salaires, primes et autres avantages à court terme	12	15
Avantages de retraite	—	1
	25 €	31 €

36. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Outre les engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, Bombardier Transport est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par Bombardier Transport.

Traduction de l'anglais

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

	31 décembre 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Crédit	41 €	43 €	45 €

a) Garanties de crédit – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, Bombardier Transport a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 41 millions € au 31 décembre 2018 (43 millions € au 31 décembre 2017 et 45 millions € au 1^{er} janvier 2017). Cette garantie vient à échéance en 2025.

b) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de Bombardier Transport relatif aux projets comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour Bombardier Transport, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de Bombardier Transport. Selon cette méthode, le risque net de Bombardier Transport n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

c) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de Bombardier Transport et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de Bombardier Transport à l'égard de ces indemnités.

Contrats de location simple

Bombardier Transport loue des bâtiments et du matériel. Les paiements de loyers minimums futurs en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit au :

	31 décembre 2018
À moins de un an	47 €
Entre un an et cinq ans	103
Plus de cinq ans	114
	264 €

La charge de loyer s'est établie à 55 millions € pour l'exercice 2018 (41 millions € pour l'exercice 2017).

Autres engagements

Bombardier Transport a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit au :

	31 décembre 2018
À moins de un an	3 583 €
Entre un an et cinq ans	2 921
Plus de cinq ans	21
	6 525 €

Les obligations d'achat de Bombardier Transport comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 174 millions € et 47 millions € au 31 décembre 2018 (222 millions € et 38 millions € au 31 décembre 2017 et 198 millions € et 46 millions € au 1^{er} janvier 2017).

Litiges

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. Bombardier Transport a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que Bombardier Transport ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2018, 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.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brésil »), filiale de Bombardier Transport, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. À l'heure actuelle, BT Brésil conteste devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve de nature de comptabilité judiciaire. À la suite du dépôt par le surintendant général du CADE d'une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel en décembre 2018, BT Brésil a l'intention de contester cette opinion devant la juridiction compétente et continue de se défendre vigoureusement contre l'allégation.

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

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. Bombardier Transport et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

Transnet

Bombardier Transport 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 (l'« enquête »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, 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, a ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. BTSA n'a reçu aucune autre communication ou demande d'information de la part des autorités menant les enquêtes. Bombardier Transport a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont Bombardier Transport dispose en ce moment, rien ne porte à croire que Bombardier Transport a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives TRAXX de Bombardier Transport, dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

Espagne

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Le CNMC a jusqu'au 28 février 2020 pour enquêter et rendre une décision finale sur cette affaire.

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

Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de Bombardier Transport a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale, 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

Traduction de l'anglais

n'a été portée contre la filiale de Bombardier Transport. 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 a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le procès en appel ne devrait pas commencer avant janvier 2020. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation 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 Bombardier Transport 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.

Annexe 8.B. :

États financiers annuels de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited
pour l'exercice clos le 31 décembre 2019,
avec le rapport d'audit du commissaire aux comptes de Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited sur ces comptes

**Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited
Londres**

**États financiers consolidés pour les exercices
clos les 31 décembre 2019
et opinion d'audit**

Traduction de l'anglais

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant

Présentation de l'information financière

États du résultat consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

États du résultat global consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

États de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2019, 31 décembre 2018 et 1er janvier 2018

États des variations des capitaux propres consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

États des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

Notes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

Le rapport de l'auditeur indépendant ci-joint est la version française du rapport de l'auditeur indépendant sur les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, (le « rapport de l'auditeur indépendant ») au 31 décembre 2019 et pour l'exercice clos à cette date préparé à l'origine en anglais et est présenté à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent l'état de la situation financière consolidé au 31 décembre 2019 et l'état du résultat global consolidé, l'état des variations des capitaux propres consolidé et l'état des flux de trésorerie consolidé pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes des états financiers consolidés, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe au 31 décembre 2019, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date conformément aux Normes internationales d'information financière.

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

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

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

- ▶ nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative

résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- ▶ nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- ▶ nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- ▶ nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- ▶ nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- ▶ nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

Berlin, Allemagne
Le 12 mars 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Canzler
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Beckers
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Traduction de l'anglais

Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

États financiers consolidés pour les exercices clos

les 31 décembre 2019 et 2018

Les états financiers consolidés qui suivent sont la version française des états financiers consolidés audités préparés à l'origine en anglais et sont présentés à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

TABLE DES MATIÈRES

3	États du résultat consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018
4	États du résultat global consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018
5	États de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2019, 31 décembre 2018 et 1 ^{er} janvier 2018
6	États des variations des capitaux propres consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018
7	États des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018
8	Notes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BST	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
DFT	Détenus à des fins de transaction		
ECC	Écart de conversion cumulé		
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unité d'actions différées
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IFRS	Normes internationales d'information financière	UGT	Unité génératrice de trésorerie

Bombardier Transport est l'abréviation utilisée pour Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT

ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions d'euros)

	Notes	2019 ⁽¹⁾	2018
Revenus	13		
Matériel roulant et systèmes		4 636 €	4 943 €
Services		1 910	1 773
Signalisation		837	825
		7 383	7 541
Coût des ventes		6 884	6 472
Marge brute		499	1 069
Charges de vente et d'administration		477	490
R et D		121	103
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	32	(84)	(94)
Autres charges (revenus)	5	(8)	3
Éléments spéciaux	6	43	(21)
RAII		(50)	588
Charges de financement	7	67	86
Revenus de financement	7	(19)	(21)
RAI		(98)	523
Impôts sur le résultat	9	14	228
Résultat net		(112) €	295 €
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		(118) €	290 €
Participations ne donnant pas le contrôle		6	5
		(112) €	295 €

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions d'euros)

	Notes	2019	2018
Résultat net		(112) €	295 €
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		(2)	—
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(95)	12
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾		(39)	5
Impôts sur le résultat	9	25	(8)
		(111)	9
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		71	(3)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies		(138)	46
Impôts sur le résultat	9	14	10
		(124)	56
Total des AERG		(164)	62
Total du résultat global		(276) €	357 €
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de			
Bombardier Transport		(282) €	353 €
Participations ne donnant pas le contrôle		6	4
		(276) €	357 €

⁽¹⁾ Un gain net différé de 5 millions € devrait être reclassé des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2020.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions d'euros)

	Notes	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11	481 €	662 €	993 €
Créances clients et autres débiteurs	12	1 115	921	726
Actifs sur contrat	13	2 167	2 240	2 003
Stocks	14	138	119	172
Autres actifs financiers	16	100	132	166
Autres actifs	17	276	229	269
Actifs courants		4 277	4 303	4 329
Immobilisations corporelles	18	890	677	674
Goodwill	19	1 723	1 701	1 702
Impôts sur le résultat différés	9	340	182	287
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	32	473	431	405
Autres actifs financiers	16	105	81	214
Autres actifs	17	304	348	330
Actifs non courants		3 835	3 420	3 612
		8 112 €	7 723 €	7 941 €
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	21	2 339 €	2 208 €	1 940 €
Provisions	22	750	843	1 071
Passifs sur contrat	13	2 435	2 289	2 231
Autres passifs financiers	23	173	124	197
Autres passifs	24	914	865	1 056
Passifs courants		6 611	6 329	6 495
Provisions	22	16	56	140
Dette à long terme ⁽²⁾		—	20	24
Avantages de retraite	20	926	854	868
Autres passifs financiers	23	106	1	1
Autres passifs	24	180	60	94
Passifs non courants		1 228	991	1 127
		7 839	7 320	7 622
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		262	394	311
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		11	9	8
		273	403	319
		8 112 €	7 723 €	7 941 €
Engagements et éventualités	34			

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

⁽²⁾ Les obligations aux termes de contrats de location-financement ont été reclassées de la dette à long terme aux autres passifs après l'application de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les
(en millions d'euros)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport								
	Capital social et prime	Résultats non distribués		Cumul des AERG		Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres		
Actions ordinaires	Autres résultats distribués	Réorganisation du groupe	Pertes de réévaluation	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total	
Au 1 ^{er} janvier 2018	4 078 €	671 €	(3 921) €	(479) €	50 €	(88) €	311 €	8 €	319 €
Total du résultat global	—	290	—	—	—	—	290	5	295
Résultat net	—	—	—	56	9	(2)	63	(1)	62
AERG	—	290	—	56	9	(2)	353	4	357
Remboursement de capital aux actionnaires	—	(270)	—	—	—	—	(270)	—	(270)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Au 31 décembre 2018	4 078 €	691 €	(3 921) €	(423) €	59 €	(90) €	394 €	9 €	403 €
Total du résultat global	—	(118)	—	—	—	—	(118)	6	(112)
Résultat net	—	—	—	(124)	(111)	71	(164)	—	(164)
AERG	—	(118)	—	(124)	(111)	71	(282)	6	(276)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Injection de capitaux ⁽¹⁾	150	—	—	—	—	—	150	—	150
Au 31 décembre 2019	4 228 €	573 €	(3 921) €	(547) €	(52) €	(19) €	262 €	11 €	273 €

⁽¹⁾ Voir la Note 33 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions d'euros)

	Notes	2019 ⁽¹⁾	2018
Activités opérationnelles			
Résultat net		(112) €	295 €
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽²⁾	18, 19	124	85
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6, 18, 19	(4)	7
Impôts sur le résultat différés	9	(113)	116
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	(8)	(54)
Gains sur cessions d'activités	5	(3)	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	32	(84)	(94)
Charge à base d'actions	26	3	22
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme	6	—	26
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		44	61
Variation nette des soldes hors caisse	27	(230)	(469)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(383)	(5)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(163)	(164)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		23	73
Produit net de la cession d'activités		26	1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(114)	(90)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	2
Remboursement de dette à long terme		—	(7)
Paiement d'obligations locatives ⁽³⁾		(43)	—
Prêt subordonné de la société mère	23	100	—
Injection de capitaux ⁽⁴⁾		150	—
Remboursement de capital aux actionnaires ⁽⁴⁾		—	(270)
Remboursement de capital à la participation ne donnant pas le contrôle		(4)	(3)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		203	(278)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		113	42
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(181)	(331)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		662	993
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		481 €	662 €
Information supplémentaire⁽⁵⁾⁽⁶⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		31 €	18 €
Impôts sur le résultat		138 €	123 €
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		2 €	3 €
Impôts sur le résultat		6 €	21 €

⁽¹⁾ Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

⁽²⁾ Comprend 42 € correspondant à un amortissement d'actifs au titre des droits d'utilisation pour l'exercice 2019.

⁽³⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour l'exercice 2019 ont totalisé 61 millions €.

⁽⁴⁾ Voir la Note 33 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁶⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit, l'intérêt payé sur les obligations locatives et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018

(Les montants des tableaux sont en millions d'euros, à moins d'indication contraire.)

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (« BT Holdco ») est constituée en vertu des lois du R.-U. et est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »). Bombardier Transport est une filiale en propriété exclusive de BT Holdco. Bombardier Transport est constituée en vertu des lois du R.-U. Le siège social de Bombardier Transport est situé à Berlin, en Allemagne. Bombardier Transport fournit du matériel et des systèmes de transport sur rail et des services connexes. Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication et les services de matériel de transport sur rail et est gérée comme un secteur opérationnel distinct de Bombardier Inc.

Mode de présentation

Les états financiers consolidés de Bombardier Transport sont présentés en euros et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

La publication des états financiers consolidés de Bombardier Transport pour l'exercice 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 12 mars 2020.

Nature des activités

Le tableau ci-dessous présente les principaux segments de marché ainsi qu'un aperçu des principaux produits et services.

MATÉRIEL ROULANT ET SYSTÈMES		SERVICES	SIGNALISATION	
<ul style="list-style-type: none">• Trains à très grande vitesse• Trains à grande vitesse• Trains interurbains• Trains régionaux• Trains de banlieue• Métros• Véhicules légers sur rail• Systèmes de navettes automatisées• Transport léger sur rail• Monorail automatisé• Approche clés en main	<ul style="list-style-type: none">• Locomotives électriques et diesels• Convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires• Moteurs de traction• Systèmes de gestion du contrôle des trains• Portefeuille de bogies pour égaler la gamme complète de véhicules sur rail	<ul style="list-style-type: none">• Gestion de parcs de véhicules• Gestion des matériaux et de la logistique• Rénovation et révision des véhicules• Réingénierie et révision de composants• Soutien technique• Exploitation et maintenance	<ul style="list-style-type: none">• Systèmes intégrés de contrôle• Systèmes d'enclenchement informatisés et reposant sur des relais• Sécurité des transports• Système de radiocommunication servant au contrôle de trains et système de signalisation• Équipement en bordure de voie	<ul style="list-style-type: none">• Systèmes de protection automatique et de commande automatique des trains

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Règles de consolidation

Les états financiers consolidés tiennent compte de l'ensemble des entités juridiques de Bombardier Transport, dont la plupart sont détenues directement ou indirectement en propriété exclusive.

Les principales entités juridiques, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de Bombardier Transport ou plus de 10 % du total de ses actifs, sont les suivantes :

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

Les revenus de ces entités juridiques représentaient 56 % des revenus consolidés ou 57 % des actifs consolidés pour l'exercice 2019 (59 % et 62 % pour l'exercice 2018).

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

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

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

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

Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés importants entre les entités de Bombardier Transport ont été éliminés. Les opérations avec Bombardier Inc. ou des entités affiliées qui n'entrent pas dans le champ d'application des entités consolidées sont présentées comme des opérations entre parties liées. Voir la Note 33 – Opérations entre parties liées.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, la monnaie de présentation de Bombardier Transport. La monnaie de présentation est la monnaie dans laquelle les états financiers sont présentés. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit principalement l'euro, la livre sterling, la couronne suédoise, diverses autres monnaies de l'Europe ainsi que le dollar américain.

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

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

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

		Taux de change aux		Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018	2019	2018
Livre sterling	1,17536	1,11791	1,12710	1,13954	1,13048
Couronne suédoise	0,09572	0,09752	0,10159	0,09453	0,09757
Dollar américain	0,89015	0,87336	0,83382	0,89296	0,84661

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés progressivement. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Le prix de transaction des contrats est ajusté en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix dans la mesure où elles constituent des droits exécutoires pour Bombardier Transport. Les contreparties variables, comme les hypothèses posées quant aux clauses d'indexation des prix, aux mesures incitatives liées à la performance et aux réclamations sont incluses dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé

Traduction de l'anglais

des revenus comptabilisé. Les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de biens ou services supplémentaires. Si la révision d'un contrat indique que les coûts prévus pour honorer le contrat sont supérieurs aux avantages économiques que l'on s'attend à recevoir aux termes du contrat, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée à titre de provision pour contrats déficitaires et la charge correspondante est comptabilisée dans le coût des ventes. Les avantages à recevoir attendus se limitent habituellement aux revenus tirés du contrat connexe.

Les options ou les ordres de modification pour des actifs supplémentaires sont comptabilisés comme des modifications de contrat lorsqu'elles sont exercées. Les modifications de contrats à long terme de Bombardier Transport sont généralement comptabilisées dans le cadre du contrat existant dans la mesure où les biens et les services restants sont considérés comme faisant partie d'une seule et même obligation de prestation qui est partiellement remplie à la date de la modification du contrat. L'effet de la modification du contrat sur le prix de transaction et sur la mesure dans laquelle la seule obligation de prestation est remplie est comptabilisé comme un ajustement des revenus à la date de la modification du contrat, ou comme un ajustement cumulatif de rattrapage.

Autres – Les revenus provenant de la vente de pièces de rechange sont comptabilisés au moment précis auquel le client a obtenu le contrôle de l'actif promis et Bombardier Transport, rempli son obligation de prestation.

Soldes des contrats

Les soldes liés aux contrats comprennent les actifs sur contrat et les passifs sur contrat présentés séparément dans les états de la situation financière consolidés.

Actifs sur contrat – Comptabilisés lorsque les biens ont été livrés ou que les services ont été rendus aux clients avant la réception de la contrepartie ou avant que Bombardier Transport ait un droit inconditionnel à un paiement au titre de la prestation effectuée jusqu'à la date considérée. Les actifs sur contrat sont par la suite transférés dans les débiteurs lorsque le droit au paiement devient inconditionnel. Les actifs sur contrat comprennent les coûts engagés et les marges comptabilisées en excédent des avances et facturations progressives sur les contrats de production et de service à long terme.

Passifs sur contrat – Comptabilisés lorsque des montants sont reçus des clients avant la livraison de biens ou la prestation de services aux clients. Les passifs sur contrat sont par la suite comptabilisés dans les revenus lorsque Bombardier Transport remplit ses obligations de prestation en vertu des contrats ou au fur et à mesure qu'elle les remplit. Les passifs sur contrat comprennent les avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés et des marges comptabilisées au titre des contrats à long terme et les autres revenus différés liés à l'exploitation et la maintenance de systèmes.

La position nette de l'actif sur contrat ou du passif sur contrat est déterminée pour chaque contrat. Les flux de trésorerie relatifs aux avances et aux facturations progressives, y compris les montants reçus et consentis par des tiers, sont classés à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que Bombardier Transport recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

Bombardier Transport comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de Bombardier Transport comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les créances sur contrats à long terme, les placements dans des titres, les dépôts, les prêts, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de Bombardier Transport comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, les emprunts à court terme, la dette à long terme et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque Bombardier Transport devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG ou d) au coût amorti. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG ou comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur. Bombardier Transport ne désigne aucun instrument financier à la juste valeur par le biais du résultat net.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que Bombardier Transport a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) Bombardier Transport a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) Bombardier Transport n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a

transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si Bombardier Transport a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, Bombardier Transport effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Si un transfert d'une créance client entraîne la décomptabilisation de l'actif, le produit en trésorerie correspondant est classé à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme étant évalués au coût amorti

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Autres instruments financiers – Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée, certaines créances sur contrats à long terme et certains autres actifs financiers sont tous des actifs financiers évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. Les fournisseurs et autres créditeurs, les emprunts à court terme, la dette à long terme et certains autres passifs financiers sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers font l'objet d'une révision pour moins-value. Les créances clients et les actifs sur contrat font l'objet d'un test de dépréciation fondé sur l'approche simplifiée dans le cadre de laquelle la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit n'a pas augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les autres actifs financiers à l'égard desquels le risque de crédit a augmenté de façon significative depuis la comptabilisation initiale, la correction de valeur pour pertes est évaluée au montant des pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments.

b) Instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Certaines créances sur contrats à long terme doivent être classées comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net. Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), à l'exception des variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt ou lorsqu'elles se rapportent à un instrument détenu à des fins de placement, lesquelles sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de Bombardier Transport aux risques de marché, y compris le risque de change, généralement au moyen de contrats de change à terme. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de Bombardier Transport comprennent des instruments de change qui sont inclus dans des contrats de vente ou d'achat. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

c) **Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG**

Les placements dans des titres sont classés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG. Hormis les instruments de capitaux propres, les placements dans des titres sont comptabilisés à la juste valeur et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, à l'exception des gains ou pertes liés à la dépréciation et des gains et pertes de change sur les placements monétaires, notamment les placements à revenu fixe, lesquels sont comptabilisés en résultat. En ce qui a trait aux instruments de capitaux propres, compris dans les placements dans des titres, qui ont été désignés comme étant à la juste valeur par le biais des AERG au moment de la comptabilisation initiale, les variations ultérieures de la juste valeur sont comptabilisées dans les AERG, sans recyclage dans le résultat net. Les revenus de dividendes sont comptabilisés dans les revenus de financement.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

Bombardier Transport documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. Bombardier Transport documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. La stratégie de couverture permise utilisée par Bombardier Transport se détaille comme suit :

Couvertures de flux de trésorerie – Bombardier Transport applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans

Traduction de l'anglais

une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

L'exposition de Bombardier Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Bombardier Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Bombardier Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes allant jusqu'à l'échéance de la période pendant laquelle Bombardier Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Il s'agit d'une relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture étant donné que les conditions essentielles, selon une désignation au comptant, concordent étroitement. Les conditions essentielles sont le montant nominal et la devise.

Bombardier Transport utilise un dérivé hypothétique pour tester l'efficacité de la couverture et compare les variations de la juste valeur des instruments de couverture aux variations de la juste valeur des éléments couverts attribuables aux risques couverts. L'inefficacité de la couverture peut être fonction de la valeur temps de l'argent, selon une désignation au comptant, étant donné que les dates de règlement attendues de la transaction prévue et du contrat à terme ne concordent plus, en raison de différents indices, et des variations des montants prévus de flux de trésorerie des éléments couverts et des instruments de couverture. Bombardier Transport a établi un ratio de couverture de 1:1.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Méthodes comptables liées aux contrats de location applicables à compter du 1^{er} janvier 2019 suivant l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

Lorsque Bombardier Transport est le preneur – Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par Bombardier Transport. Le coût des actifs au titre des droits d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre des droits d'utilisation pourraient subir une moins-value.

Traduction de l'anglais

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que Bombardier Transport a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location lorsque l'échéance du contrat de location reflète l'exercice d'une option de résiliation par le preneur. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période, et elle est comptabilisée dans les charges de financement. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

Méthodes comptables liées aux contrats de location applicables avant le 1^{er} janvier 2019 lorsque Bombardier Transport suivait l'IAS 17 et l'IFRIC 4

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Bombardier Transport conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des immeubles, selon lesquelles Bombardier Transport vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. Ces contrats de location sont en général comptabilisés à titre de contrats de location simple selon la méthode comptable susmentionnée pour le classement des contrats de location. Dans le cas des immeubles, la vente est comptabilisée comme une cession d'immobilisations corporelles, le gain ou la perte correspondants sur la vente étant aussi comptabilisés, et le produit en trésorerie est classé à titre de cession d'immobilisations corporelles dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.

Lorsque Bombardier Transport est le preneur – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Évaluation des stocks

Matières premières – Les stocks de matières premières sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé selon la méthode de la moyenne mobile.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait

l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque Bombardier Transport compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe. Les coûts des services passés sont comptabilisés en résultat à la première des dates suivantes i) la date de modification ou de réduction du régime ou ii) la date à laquelle Bombardier Transport a comptabilisé les coûts de restructuration. Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019, lorsque des modifications, réductions ou liquidations de régimes ont lieu, Bombardier Transport a recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus et les intérêts nets au cours de la période après une modification, réduction ou liquidation de régime.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 10 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont Bombardier Transport contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Traduction de l'anglais

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Développement des plateformes	Linéaire	De 5 à 8 ans
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Logiciels d'application et autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements pour les coûts de développement des plateformes est comptabilisée dans les charges de R et D, et pour les immobilisations incorporelles, dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent.

Outre le goodwill, Bombardier Transport n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

Bombardier Transport évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, Bombardier Transport estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de Bombardier Transport font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir Bombardier Transport à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, Bombardier Transport évalue

Traduction de l'anglais

à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, Bombardier Transport estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Dépréciation des placements dans des coentreprises et des entreprises associées

Les placements de Bombardier Transport dans ses coentreprises et entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence après la comptabilisation initiale. La valeur comptable du placement est ajustée pour comptabiliser les variations de la quote-part des actifs nets de l'entreprise associée ou de la coentreprise revenant à Bombardier Transport depuis la date d'acquisition. Le goodwill lié à l'entreprise associée ou à la coentreprise est compris dans la valeur comptable du placement et ne fait pas l'objet d'un test de dépréciation distinct.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à Bombardier Transport est présentée à l'état du résultat consolidé.

Après l'application de la méthode de la mise en équivalence, Bombardier Transport détermine s'il est nécessaire de comptabiliser une perte de valeur liée à son placement dans son entreprise associée ou sa coentreprise. Chaque date de clôture, Bombardier Transport détermine s'il existe une indication objective de la dépréciation du placement dans sa coentreprise ou son entreprise associée. Le cas échéant, le montant de la dépréciation, qui correspond à la différence entre la valeur recouvrable de la coentreprise ou de l'entreprise associée et sa valeur comptable, est comptabilisé à titre de perte dans le résultat.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque Bombardier Transport a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour les garanties de type assurance est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de Bombardier Transport. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque Bombardier Transport a une obligation réelle ou implicite. Bombardier Transport a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – S'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les coûts qui portent directement sur le contrat comme les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques ainsi que les répartitions de coûts qui se rapportent directement au contrat. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. Bombardier Transport comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Garanties de crédit – Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle

d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI touchant l'acquisition prévue des droits rattachés est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante des capitaux propres à titre de participation dans les régimes fondés sur des actions de Bombardier Inc. Bombardier Transport rembourse Bombardier Inc. l'équivalent de la charge de rémunération. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit des capitaux propres de Bombardier Inc.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de Bombardier Inc. au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, et Bombardier Transport a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

Bombardier Transport a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, Bombardier Transport a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Traduction de l'anglais

Au moment de la première application, Bombardier Transport a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où Bombardier Transport est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Ce changement de méthode s'est traduit par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation, dans Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives, dans Autres passifs, totalisant respectivement 199 millions € au 1^{er} janvier 2019. Voir la Note 18 – Immobilisations corporelles et la Note 24 – Autres passifs pour plus de détails. De plus, Bombardier Transport était partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 24 millions € qui étaient comptabilisés dans la dette à long terme et qui ont été reclassés à titre d'obligations locatives le 1^{er} janvier 2019, le coût des actifs et l'amortissement cumulé correspondant de respectivement 38 millions € et 27 millions € étant reclassés comme actifs au titre des droits d'utilisation. Le taux d'emprunt marginal moyen pondéré appliqué aux obligations locatives comptabilisées à la date de première application était de 2,93 %.

Les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de Bombardier Transport au 31 décembre 2018 totalisaient 264 millions € et ont été présentés dans les états financiers consolidés audité et notes annexes inclus dans le Rapport financier de Bombardier Transport de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La valeur non actualisée des obligations locatives au 1^{er} janvier 2019 (à l'exclusion des contrats de location-acquisition reclassés de 24 millions €) totalisait 252 millions € (actualisés à 199 millions € au 1^{er} janvier 2019). La différence entre les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de 264 millions € présentés auparavant et la valeur non actualisée des obligations locatives de 252 millions € au 1^{er} janvier 2019 se rapporte aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur qui sont exclus de l'obligation locative, mais qui faisaient partie des engagements en vertu des contrats de location simple.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, Impôts sur le résultat, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte déductible), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019 et n'a donné lieu à

aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1^{er} janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1^{er} janvier 2019.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

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

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

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

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

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

Traduction de l'anglais

Contrats à long terme – Bombardier Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés progressivement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et du prix de transaction. L'évaluation de la mesure dans laquelle une obligation de prestation est remplie est habituellement établie en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

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

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimés pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Bombardier Transport d'environ 98 millions € pour l'exercice 2019.

Goodwill – La valeur recouvrable de Bombardier Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2019, Bombardier Transport a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill et n'a relevé aucune dépréciation. L'évaluation de la juste valeur est classée au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Traduction de l'anglais

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2019 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation au cours de 2019.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 9 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

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

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

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de Bombardier Transport au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement. La courbe de rendement est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente et ne tient pas compte des obligations classées comme étant « de sociétés » selon le système de classification des industries de Bloomberg, mais qui sont adossées concrètement ou implicitement par le gouvernement. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont

Traduction de l'anglais

déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 23 ans au 31 décembre 2019.

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

Voir la Note 20 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu d'un contrat ferme sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Dans la plupart des cas, les avantages économiques qui peuvent faire l'objet d'un recouvrement en vertu du contrat sont composés de revenus liés aux contrats. Le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation, les dépassements de coûts anticipés, les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et les problèmes technologiques, ainsi que les répartitions de coûts indirects qui se rapportent directement au contrat. L'évaluation de la provision subira l'incidence des calendriers des livraisons prévues, étant donné que pour les nouveaux programmes d'avions, les premières unités en production engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, et pour les contrats de fabrication de trains à long terme, les retards entraînent des pénalités.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts prévus aurait fait diminuer le RAI d'environ 33 millions € pour l'exercice 2019.

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

5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	(8) €	1 €
Gain sur vente d'activités	(3)	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	—	2
Dépréciation des immobilisations incorporelles	3	—
	(8) €	3 €

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	2019	2018
Charges de restructuration ⁽¹⁾	43 €	8 €
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail ⁽²⁾	—	(55)
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽³⁾	—	26
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽⁴⁾	—	14
Achat de rentes de retraite ⁽⁵⁾	—	10
Égalisation des prestations des régimes de retraite ⁽⁶⁾	—	2
Impôts sur le résultat	(1)	(2)
	42 €	3 €
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAIL	43 €	(21) €
Charges de financement – Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽³⁾	—	26
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(1)	(2)
	42 €	3 €

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2019, représentent des indemnités de départ de 55 millions €, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions € et par la reprise de charges de dépréciation de 7 millions € comptabilisées antérieurement, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour l'exercice 2018, représentaient des indemnités de départ de 4 millions €, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions € et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 7 millions €, le tout en lien avec les mesures de restructuration déjà annoncées.

⁽²⁾ Bombardier Transport a procédé à deux transactions de cession-bail conformément à son plan de transformation.

⁽³⁾ Au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a vendu des créances sur contrats à long terme, ce qui a donné lieu à une perte de 26 millions € qui a été comptabilisée dans les charges de financement.

⁽⁴⁾ Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 14 millions € a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Bombardier Transport.

⁽⁵⁾ Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, Bombardier Transport a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.

⁽⁶⁾ Le 26 octobre 2018, la Haute Cour du Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). Bombardier Transport a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 2 millions € au 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au cours de l'exercice 2018 comme coûts des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2019	2018
Charges de financement		
Charge d'intérêt sur les emprunts à court terme	16 €	8 €
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	15	15
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	10	10
Charge d'intérêt des obligations locatives ⁽¹⁾	6	—
Perte à la vente de créances sur contrats à long terme ⁽²⁾	—	26
Autres	20	26
	67	85
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	—	1
	67 €⁽⁴⁾	86 €⁽⁴⁾
Revenus de financement		
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2) €	(2) €
Gain net sur certains instruments financiers ⁽³⁾	(7)	(5)
Autres	(10)	(14)
	(19) €⁽⁵⁾	(21) €⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1^{er} janvier 2019, Bombardier Transport a présenté la charge d'intérêt des obligations locatives à titre de composante des charges de financement. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente la perte à la vente de créances sur contrats à long terme. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend les 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.

⁽⁴⁾ Dont un montant de 40 millions € représentant la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme coût amorti pour l'exercice 2019 (7 millions € pour l'exercice 2018).

⁽⁵⁾ Dont un montant de 4 millions € représentant le produit d'intérêt calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme étant au coût amorti et à la juste valeur par le biais des AERG pour l'exercice 2019 (9 millions € pour l'exercice 2018).

8. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2019	2018
Salaires et autres avantages du personnel		2 380 €	2 407 €
Avantages de retraite ⁽²⁾	20	102	142
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	5, 6	55	6
Charge à base d'actions	26	3	22
		2 540 €	2 577 €

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts incorporés dans le coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

9. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Impôts exigibles	127 €	112 €
Impôts sur le résultat différés	(113)	116
	14 €	228 €

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
RAI	(98) €	523 €
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,6 %	26,7 %
Charge d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(26)	140
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :		
Non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires	113	42
Moins-value des actifs d'impôt différé	7	104
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	7	4
Comptabilisation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement ou de différences temporaires	(71)	(22)
Différences permanentes	(23)	(24)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	2	—
Autres	5	(16)
Charge d'impôts sur le résultat	14 €	228 €
Taux d'imposition effectif	(14,3) %	43,6 %

Pour Bombardier Transport, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels Bombardier Transport exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	113 €	42 €
Établissement et reprise de différences temporaires	(164)	(8)
Moins-value des actifs d'impôt différé	7	104
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(71)	(22)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	2	—
	(113) €	116 €

Traduction de l'anglais

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de Bombardier Transport se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes						
fiscales opérationnelles	1 235 €	— €	977 €	— €	854 €	— €
Avantages de retraite	146	—	120	—	124	—
Placement dans les capitaux						
propres d'une société affiliée	(59)	—	(103)	—	—	—
Passifs sur contrat	6	—	16	—	—	—
Stocks	(81)	—	—	—	—	—
Provisions	291	—	359	—	516	—
Autres actifs financiers et autres actifs	135	—	123	—	66	—
Immobilisations corporelles	(24)	—	20	—	4	—
Autres passifs financiers et autres passifs	(33)	—	(80)	—	2	—
Actifs sur contrat	69	—	74	—	38	—
Immobilisations incorporelles	(6)	—	13	—	(125)	—
Autres	40	—	46	—	25	—
	1 719	—	1 565	—	1 504	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(1 379)	—	(1 383)	—	(1 217)	—
	340 €	— €	182 €	— €	287 €	— €

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Solde au début de l'exercice, montant net	182 €	287 €
En résultat net	113	(116)
En AERG		
Avantages de retraite	14	10
Couvertures de flux de trésorerie	25	(8)
Autres ⁽¹⁾	6	9
Solde à la fin de l'exercice, montant net	340 €	182 €

⁽¹⁾ Comprennent principalement les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 5138 millions € au 31 décembre 2019, dont une tranche de 231 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (4885 millions € au 31 décembre 2018, dont une tranche de 153 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG, et 4431 millions € au 1^{er} janvier 2018, dont une tranche de 193 millions € a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 4267 millions € au 31 décembre 2019 n'avait pas de date d'échéance (4244 millions € au 31 décembre 2018 et 3881 millions € au 1^{er} janvier 2018), une tranche d'environ 2785 millions € avait trait aux activités de Bombardier Transport en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2516 millions € au 31 décembre 2018 et 2357 millions € au 1^{er} janvier 2018) et une tranche de 491 millions € avait trait aux activités de Bombardier Transport en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (381 millions € au 31 décembre 2018 et 437 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Traduction de l'anglais

De plus, Bombardier Transport disposait de 149 millions € de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 38 millions € de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (143 millions € et 36 millions € au 31 décembre 2018 et 70 millions € et 41 millions € au 1^{er} janvier 2018). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 76 millions € ont été comptabilisés au 31 décembre 2019 (39 millions € au 31 décembre 2018 et 101 millions € au 1^{er} janvier 2018) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que Bombardier Transport réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements pour plus d'informations sur la manière dont Bombardier Transport détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de Bombardier Transport lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que Bombardier Transport exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, Bombardier Transport pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 506 millions € au 31 décembre 2019 (508 millions € au 31 décembre 2018 et 417 millions € au 1^{er} janvier 2018).

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Actifs financiers – Provision pour pertes de crédit attendues (charges de dépréciation)	(13) €	(19) €
Intérêt sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Devant être classés à la juste valeur par le biais du résultat net ⁽¹⁾	(13) €	(36) €

⁽¹⁾ Comprennent la perte à la vente de créances sur contrat à long terme pour l'exercice 2018, voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Traduction de l'anglais

Valeur comptable des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 décembre 2019						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	481 €	— €	481 €	481 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	1 115	—	1 115	1 115
Autres actifs financiers	84	5	47	69	205	205
	84 €	5 €	1 643 €	69 €	1 801 €	1 801 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 339 €	— €	2 339 €	2 339 €
Autres passifs financiers	46	s. o.	107	126	279	279
	46 €		2 446 €	126 €	2 618 €	2 618 €
31 décembre 2018						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	662 €	— €	662 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	921	—	921	921
Autres actifs financiers	84	5	13	111	213	211
	84 €	5 €	1 596 €	111 €	1 796 €	1 794 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 208 €	— €	2 208 €	2 208 €
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	s. o.	24	—	24	24
Autres passifs financiers	31	s. o.	4	86	121	121
	31 €		2 236 €	86 €	2 353 €	2 353 €
1^{er} janvier 2018						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	993 €	— €	— €	— €	993 €	993 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	726	—	726	726
Autres actifs financiers	30	4	229	117	380	408
	1 023 €	4 €	955 €	117 €	2 099 €	2 127 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	1 940 €	— €	1 940 €	1 940 €
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	s. o.	28	—	28	28
Autres passifs financiers	33	s. o.	11	150	194	194
	33 €		1 979 €	150 €	2 162 €	2 162 €

⁽¹⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

Traduction de l'anglais

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

Bombardier Transport fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2019			
Instruments financiers dérivés – actifs	84 €	(77) €	7 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(172) €	90 €	(82) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	481 €	(13) €	468 €
31 décembre 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	130 €	(90) €	40 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(117) €	97 €	(20) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	662 €	(7) €	655 €
1^{er} janvier 2018			
Instruments financiers dérivés – actifs	147 €	(109) €	38 €
Instruments financiers dérivés – passifs	(183) €	143 €	(40) €
Trésorerie et équivalents de trésorerie	993 €	(34) €	959 €

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾	69 €	126 €	111 €	86 €	117 €	150 €
Contrats de change à terme						
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	14	43	17	31	29	33
Instruments financiers dérivés incorporés						
Autres	1	3	2	—	1	—
	15	46	19	31	30	33
Total des instruments financiers dérivés	84 €	172 €	130 €	117 €	147 €	183 €

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de Bombardier Transport à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 12 mois au 31 décembre 2019.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 31 – Juste valeur des instruments financiers.

11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Trésorerie	458 €	533 €	709 €
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	23	129	284
Trésorerie et équivalents de trésorerie	481 €	662 €	993 €

Voir la Note 28 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

12. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾			Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
		Non en souffrance	Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2019⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 038 €	836 €	6 €	159 €	37 €
Provision pour pertes sur créances	(31)	—	—	—	(31)
	1 007	836 €	6 €	159 €	6 €
Autres	108				
Total	1 115 €				
31 décembre 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	880 €	450 €	205 €	200 €	25 €
Provision pour pertes sur créances	(24)	—	—	—	(24)
	856	450 €	205 €	200 €	1 €
Autres	65				
Total	921 €				
1^{er} janvier 2018⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	686 €	449 €	68 €	120 €	49 €
Provision pour pertes sur créances	(47)	—	—	—	(47)
	639	449 €	68 €	120 €	2 €
Autres	87				
Total	726 €				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 139 millions € et de 490 millions € étaient respectivement libellées en dollars américains et autres monnaies au 31 décembre 2019 (respectivement 72 millions € et 477 millions € au 31 décembre 2018 et respectivement 122 millions € et 354 millions € au 1^{er} janvier 2018).

⁽²⁾ Dont une tranche de 431 millions € représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2019 d'après les modalités et conditions habituelles (349 millions € au 31 décembre 2018 et 239 millions € au 1^{er} janvier 2018).

⁽³⁾ Y compris une tranche de 165 millions € des créances clients en lien avec des contrats à long terme au 31 décembre 2019, dont un montant de 159 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours (405 millions € au 31 décembre 2018, dont un montant de 200 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 188 millions € au 1^{er} janvier 2018, dont un montant de 120 millions € était en souffrance depuis plus de 90 jours). Bombardier Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 37 millions € de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2019 (25 millions € au 31 décembre 2018 et 49 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Traduction de l'anglais

Les facteurs pris en compte par Bombardier Transport pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 30 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	(24) €	(47) €
Provision pour pertes sur créances	(13)	(19)
Montants radiés	7	43
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	(1)
Solde à la fin de l'exercice	(31) €	(24) €

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a des facilités auxquelles elle peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 809 millions € étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2019 (799 millions € au 31 décembre 2018 et 907 millions € au 1^{er} janvier 2018). Des créances de 1691 millions € ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2019 (1590 millions € au cours de l'exercice 2018).

De plus, au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a vendu une créance sur contrats à long terme, comptabilisée antérieurement dans les autres actifs financiers, pour un produit de 113 millions €, voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 16 – Autres actifs financiers pour plus de détails.

13. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 827 €	7 740 €	6 920 €
Moins : avances et facturations progressives	(7 106)	(5 857)	(5 155)
	1 721	1 883	1 765
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	567	413	273
Moins : avances et facturations progressives	(121)	(56)	(35)
	446	357	238
	2 167 €	2 240 €	2 003 €

Traduction de l'anglais

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 006 €	1 817 €	1 648 €
Autres revenus différés	429	472	583
	2 435 €	2 289 €	2 231 €
Dont la tranche courante	2 435 €	2 289 €	2 231 €

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des soldes des contrats est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les modalités contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, Bombardier Transport demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 9233 millions € au 31 décembre 2019 (7730 millions € au 31 décembre 2018 et 6838 millions € au 1^{er} janvier 2018). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme, qui se sont élevés à 6041 millions € pour l'exercice 2019 (6249 millions € pour l'exercice 2018).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Bombardier Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels elle reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Bombardier Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme (contrats de production) dans les actifs sur contrat et s'élevaient à 503 millions € au 31 décembre 2019 (624 millions € au 31 décembre 2018 et 434 millions € au 1^{er} janvier 2018). Les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment en cas de non-respect d'une date de livraison donnée.

Traduction de l'anglais

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Revenus comptabilisés tirés du/des :		
Solde des passifs sur contrat au début de la période		
Contrats de production et contrats de service à long terme	1 201 €	1 520 €
Obligations de prestation remplies (partiellement remplies) au cours des périodes précédentes⁽¹⁾		
Contrats de production à long terme	(93)	147
Contrats de service à long terme	(3)	(19)
	1 105 €	1 648 €

⁽¹⁾ Comprennent des variations du prix de transaction comme les pénalités et l'indexation.

Les pertes de valeur comptabilisées se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Pertes de valeur comptabilisées sur :		
Débiteurs découlant de :		
Contrats de production	(13) €	(18) €
Contrats de services	—	(1)
	(13) €	(19) €

14. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Matières premières	138 €	119 €	172 €
	138 €	119 €	172 €

15. CARNET DES COMMANDES

Le tableau suivant présente le montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies, à mesure que nous remplirons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Les montants présentés ci-dessous représentent la valeur des commandes fermes seulement, lesquelles pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Les montants présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, des options qui ne sont pas exercées ou des lettres d'intention.

Traduction de l'anglais

Les revenus devraient être comptabilisés comme suit :

(en milliards d'euros)	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Moins de 24 mois	15,6 €	14,7 €
Par la suite	16,2	15,4
Total	31,8 €	30,1 €

16. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Créances sur contrats à long terme ⁽¹⁾⁽²⁾	89 €	65 €	211 €
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	84	130	147
Encaisse affectée	18	6	10
Placements dans les titres	5	5	4
Dépôts	5	4	4
Prêts	—	—	1
Autres	4	3	3
	205 €	213 €	380 €
Dont la tranche courante	100 €	132 €	166 €
Dont la tranche non courante	105	81	214
	205 €	213 €	380 €

⁽¹⁾ Voir la note 30 – Gestion du risque financier

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la vente de créances sur contrats à long terme pour l'exercice 2018.

⁽³⁾ Voir la Note 10 – Instruments financiers.

17. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Immobilisations incorporelles autres que le goodwill ⁽¹⁾	159 €	106 €	53 €
Charges payées d'avance ⁽²⁾	141	195	241
Taxe de vente et autres taxes	108	89	113
Impôts sur le résultat à recevoir	77	42	39
Avantages de retraite ⁽³⁾	68	114	123
Charges de financement différées	24	24	23
Autres	3	7	7
	580 €	577 €	599 €
Dont la tranche courante	276 €	229 €	269 €
Dont la tranche non courante	304	348	330
	580 €	577 €	599 €

⁽¹⁾ Voir la Note 19 – Immobilisations incorporelles.

⁽²⁾ Comprennent des actifs prépayés liés aux garanties de la société mère, voir la note 33 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

⁽³⁾ Voir la Note 20 – Avantages de retraite.

18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construc- tion en cours	Autres	Total	Actifs au titre des droits d'utilisation	Total
Coût								
Solde au 31 décembre 2018	54 €	952 €	406 €	81 €	45 €	1 538 €	— €	1 538 €
Modification de politique comptable ⁽¹⁾	—	(38)	—	—	—	(38)	237	199
Additions	—	14	39	39	3	95	31	126
Cessions	(8)	(11)	(37)	—	(10)	(66)	(1)	(67)
Transferts	—	16	16	(35)	3	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	1	7	7	1	1	17	2	19
Solde au 31 décembre 2019	47 €	940 €	431 €	86 €	42 €	1 546 €	269 €	1 815 €
Amortissement et moins-value cumulés								
Solde au 31 décembre 2018	(15) €	(641) €	(190) €	— €	(15) €	(861) €	— €	(861) €
Modification de politique comptable ⁽¹⁾	—	27	—	—	—	27	(27)	—
Amortissement	—	(22)	(45)	—	(7)	(74)	(42)	(116)
Reprise de perte de valeur	—	2	5	—	—	7	—	7
Cessions	1	13	33	—	8	55	—	55
Transfert	—	—	—	—	—	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(4)	(5)	—	—	(9)	(1)	(10)
Solde au 31 décembre 2019	(14) €	(625) €	(202) €	— €	(14) €	(855) €	(70) €	(925) €
Valeur comptable nette	33 €	315 €	229 €	86 €	28 €	691 €	199 €	890 €

⁽¹⁾ Représente la comptabilisation initiale des actifs au titre des droits d'utilisation au 1^{er} janvier 2019 par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construc- tion en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	54 €	950 €	383 €	67 €	43 €	1 497 €
Additions	—	10	36	52	4	102
Cessions	—	(32)	(33)	—	(4)	(69)
Transferts	—	19	18	(38)	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	5	2	—	1	8
Solde au 31 décembre 2018	54 €	952 €	406 €	81 €	45 €	1 538 €
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	(14) €	(630) €	(167) €	— €	(12) €	(823) €
Amortissement	—	(25)	(46)	—	(6)	(77)
Perte de valeur	(1)	(1)	(5)	—	—	(7)
Cessions	—	18	29	—	3	50
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(3)	(1)	—	—	(4)
Solde au 31 décembre 2018	(15) €	(641) €	(190) €	— €	(15) €	(861) €
Valeur comptable nette	39 €	311 €	216 €	81 €	30 €	677 €

Traduction de l'anglais

La valeur comptable des actifs au titre des droits d'utilisation se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Bâtiments	180 €	190 €
Matériel	8	11
Terrains	3	—
Autres	8	9
	199 €	210 €

La dotation aux amortissements des actifs au titre des droits d'utilisation se présentait comme suit pour l'exercice 2019 :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Autres	Total
Dotation aux amortissements des actifs au titre des droits d'utilisation	— €	(33) €	(4) €	(5) €	(42) €

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 12 millions € pour l'exercice 2019.

19. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Goodwill	Développement des plate-formes ⁽¹⁾⁽³⁾	Licences, brevets et marques de commerce ⁽¹⁾⁽²⁾	Logiciels, autres ⁽¹⁾⁽³⁾	Total
Coût					
Solde au 31 décembre 2018	1 701 €	96 €	177 €	179 €	2 153 €
Additions	—	63	—	5	68
Cessions	—	(5)	—	—	(5)
Incidence des fluctuations de taux de change	22	1	—	—	23
Solde au 31 décembre 2019	1 723 €	155 €	177 €	184 €	2 239 €
Amortissement et moins-value cumulés					
Solde au 31 décembre 2018	— €	— €	(177) €	(169) €	(346) €
Amortissement	—	—	—	(8)	(8)
Moins-value	—	(3)	—	—	(3)
Solde au 31 décembre 2019	— €	(3) €	(177) €	(177) €	(357) €
Valeur comptable nette	1 723 €	152 €	— €	7 €	1 882 €

	Goodwill	Développement des plate-formes ⁽¹⁾⁽³⁾	Licences, brevets et marques de commerce ⁽¹⁾⁽²⁾	Logiciels, autres ⁽¹⁾⁽³⁾	Total
Coût					
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	1 702 €	36 €	181 €	177 €	2 096 €
Additions	—	60	—	2	62
Cessions	—	—	(4)	(2)	(6)
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	—	—	2	1
Solde au 31 décembre 2018	1 701 €	96 €	177 €	179 €	2 153 €
Amortissement et moins-value cumulés					
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	— €	— €	(181) €	(160) €	(341) €
Amortissement	—	—	—	(8)	(8)
Cessions	—	—	4	2	6
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(3)	(3)
Solde au 31 décembre 2018	— €	— €	(177) €	(169) €	(346) €
Valeur comptable nette	1 701 €	96 €	— €	10 €	1 807 €

⁽¹⁾ Présenté à la Note 17 – Autres actifs.

⁽²⁾ Ne comprennent aucune immobilisation incorporelle générée en interne aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

⁽³⁾ Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 281 millions € et 116 millions € au 31 décembre 2019 (222 millions € et 112 millions € au 31 décembre 2018 et 160 millions € et 105 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction de Bombardier Transport. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2019, Bombardier Transport a effectué un test de dépréciation et n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

20. AVANTAGES DE RETRAITE

Bombardier Transport offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Bombardier Transport offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout en Allemagne, au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés dans une fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de Bombardier Transport sont offerts au R.-U, au Canada et aux É. U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des avantages de retraite et des actifs des régimes à prestations définies sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit Bombardier Inc, ou Bombardier Transport, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au R.-U.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

Traduction de l'anglais

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au R.-U., les régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par Bombardier Transport ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par Bombardier Transport pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite du Québec*, la *Loi sur les régimes de retraite d'Ontario* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles.

Pour les régimes de retraite du Québec, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera d'être en vigueur) sur une période d'au plus quinze ans (diminuant graduellement pour s'établir à dix ans en date du 31 décembre 2020). La capitalisation est fondée sur une évaluation selon une approche plus rigoureuse de la continuité de l'exploitation comprenant une provision de stabilisation. Cette provision est financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Traduction de l'anglais

Pour les régimes de retraite de l'Ontario, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime restera en vigueur) sur une période d'au plus dix ans. Les déficits de solvabilité représentant jusqu'à 85 % du passif de solvabilité doivent être capitalisés sur une période de cinq ans. Une nouvelle marge explicite appelée « provision pour écarts défavorables » est additionnée au passif à long terme établi selon l'approche de la continuité d'exploitation et du coût des services futurs aux fins de déterminer les cotisations minimales.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au R.-U. sont notamment régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et Bombardier Transport.

Politiques d'investissement et stratégies d'atténuation des risques

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

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

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

Au 31 décembre 2019, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 49 %, 61 % et 50 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É. U.;
- 42 %, 29 % et 50 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 9 % et 10 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

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

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies de gestion dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des

portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront constitués au fil de l'amélioration soutenue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché et à mesure que les régimes deviendront plus matures. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance déchargerait Bombardier Transport et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Ainsi, en 2018, des rentes ont été achetées pour les retraités de trois régimes de retraite enregistrés en Ontario, au R.-U. Dans l'ensemble, des rentes ont été rachetées pour 522 participants dont le total des primes payées aux assureurs par les caisses de retraite s'élevait à environ 94 millions €. Le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités d'autres régimes de retraite sera envisagé au cours des prochaines années lorsque ces régimes seront entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques sur une base continue pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. Bombardier Transport et les administrateurs effectuent périodiquement des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Traduction de l'anglais

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations. Le rachat des engagements de rentes auprès de compagnies d'assurance transfère à ces dernières la totalité des risques précités pour les rentes achetées.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de Bombardier Transport sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. Bombardier Transport cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, de l'Allemagne, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

Bombardier Transport offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. Bombardier Transport offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada, aux É.-U. et au R.-U. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2019			2018		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	65 €	1 €	66 €	72 €	1 €	73 €
Charge de désactualisation	14	1	15	14	1	15
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	(21)	—	(21)	2	—	2
Compression	(5)	—	(5)	(3)	—	(3)
Règlement ⁽²⁾	—	—	—	10	—	10
Régimes à prestations définies	53	2	55	95	2	97
Régimes à cotisations définies	47	—	47	45	—	45
Total des coûts au titre des avantages de retraite	100 €	2 €	102 €	140 €	2 €	142 €
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	26 €	s. o.	26 €	68 €	s. o.	68 €
Régimes à prestations définies non capitalisés	27 €	2 €	29 €	27 €	2 €	29 €
Régimes à cotisations définies	47 €	s. o.	47 €	45 €	s. o.	45 €
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	86 €	1 €	87 €	126 €	1 €	127 €
Charges de financement	14 €	1 €	15 €	14 €	1 €	15 €

⁽¹⁾ Représentent la perte liée à l'égalisation des prestations des régimes de retraite pour l'exercice 2018. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente la perte liée à l'achat de rentes de retraite pour l'exercice 2018. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	(479) €
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	8
Gains actuariels, montant net	32
Incidence des fluctuations de taux de change	6
Impôts sur le résultat	10
Solde au 31 décembre 2018	(423)
Pertes actuarielles, montant net	(134)
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)
Impôts sur le résultat	14
Solde au 31 décembre 2019	(547) €

Traduction de l'anglais

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2019			2018		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	3 114 €	37 €	3 151 €	3 304 €	38 €	3 342 €
Désactualisation	85	1	86	82	1	83
Coût des services rendus	65	1	66	72	1	73
Cotisations des participants aux régimes	5	—	5	4	—	4
Coûts au titre des services passés ⁽¹⁾	(21)	—	(21)	2	—	2
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses financières	443	5	448	(155)	(2)	(157)
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	10	(2)	8	(2)	1	(1)
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(55)	(1)	(56)	(16)	—	(16)
Avantages versés	(114)	(1)	(115)	(114)	(1)	(115)
Compression	(5)	—	(5)	(3)	—	(3)
Règlement	—	—	—	(48)	—	(48)
Incidence des fluctuations de taux de change	134	2	136	(12)	(1)	(13)
Obligation à la fin de l'exercice	3 661 €	42 €	3 703 €	3 114 €	37 €	3 151 €
Obligation attribuable aux :						
Participations en activité	1 361 €	16 €	1 377 €	1 240 €	15 €	1 255 €
Participations titulaires de droits à prestations différées	809	—	809	672	—	672
Retraités	1 491	26	1 517	1 202	22	1 224
	3 661 €	42 €	3 703 €	3 114 €	37 €	3 151 €
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	2 411 €	— €	2 411 €	2 604 €	— €	2 604 €
Cotisations de l'employeur	79	1	80	66	1	67
Cotisations des participants aux régimes	5	—	5	4	—	4
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	71	—	71	68	—	68
Écarts actuariels	266	—	266	(142)	—	(142)
Avantages versés	(114)	(1)	(115)	(114)	(1)	(115)
Règlement	—	—	—	(58)	—	(58)
Frais d'administration	(3)	—	(3)	(3)	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	130	—	130	(14)	—	(14)
Juste valeur à la fin de l'exercice	2 845 €	— €	2 845 €	2 411 €	— €	2 411 €

⁽¹⁾ Représentent l'égalisation des prestations des régimes de retraite pour l'exercice 2018. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

Traduction de l'anglais

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	3 661 €	42 €	3 114 €	37 €	3 304 €	38 €
Juste valeur des actifs des régimes	(2 845)	—	(2 411)	—	(2 604)	—
	816	42	703	37	700	38
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	—	—	—	—	7	—
Montant net comptabilisé	816 €	42 €	703 €	37 €	707 €	38 €
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	884 €	42 €	817 €	37 €	830 €	38 €
Actif ⁽²⁾	(68)	—	(114)	—	(123)	—
Passif net	816 €	42 €	703 €	37 €	707 €	38 €

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 17 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	57 €	— €	65 €	— €	42 €	— €
R.-U.	(8)	—	(73)	—	(75)	—
É.-U.	89	—	74	—	75	—
Autres	44	—	66	—	68	—
	182	—	132	—	110	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	499	—	450	—	470	—
Canada	—	27	—	22	—	21
É.-U.	7	6	6	7	6	8
Autres	128	9	115	8	121	9
	634	42	571	37	597	38
Passif net	816 €	42 €	703 €	37 €	707 €	38 €

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	468 €	411 €	404 €	339 €	463 €	428 €
R.-U.	1 990	1 998	1 620	1 693	1 723	1 798
É.-U.	234	145	181	107	187	112
Autres	335	291	338	272	334	266
	3 027	2 845	2 543	2 411	2 707	2 604
Régimes de retraite non capitalisés	676	—	608	—	635	—
	3 703 €	2 845 €	3 151 €	2 411 €	3 342 €	2 604 €

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

	31 décembre 2019			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	217 €	157 €	60 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	311	306	—	5
R.-U.	103	96	7	—
Suisse	17	17	—	—
Canada	49	49	—	—
Autres	407	405	—	2
	887	873	7	7
Titres à revenu fixe				
Sociétés	346	—	346	—
Gouvernement	1 068	—	1 068	—
Autres	5	—	5	—
	1 419	—	1 419	—
Titres à rendement réel	265	212	—	53
Autres	57	—	57	—
	2 845 €	1 242 €	1 543 €	60 €

Traduction de l'anglais

	31 décembre 2018			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	182 €	127 €	55 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	234	229	—	5
R.-U.	83	76	7	—
Suisse	14	14	—	—
Canada	35	35	—	—
Autres	319	317	—	2
	685	671	7	7
Titres à revenu fixe				
Sociétés	327	—	327	—
Gouvernement	934	—	934	—
Autres	4	—	4	—
	1 265	—	1 265	—
Titres à rendement réel	250	202	—	48
Autres	29	—	29	—
	2 411 €	1 000 €	1 356 €	55 €
	1 ^{er} janvier 2018			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	155 €	117 €	38 €	— €
Titres de capitaux propres				
É.-U.	271	266	—	5
R.-U.	99	92	7	—
Suisse	20	20	—	—
Canada	50	50	—	—
Autres	345	343	—	2
	785	771	7	7
Titres à revenu fixe				
Sociétés	332	—	332	—
Gouvernement	990	—	990	—
Autres	6	—	6	—
	1 328	—	1 328	—
Titres à rendement réel	261	211	—	50
Autres	75	—	75	—
	2 604 €	1 099 €	1 448 €	57 €

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de Bombardier Inc., ni de propriété occupée par Bombardier Transport ou d'autres actifs utilisés par Bombardier Transport aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2019 et 2018 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2020 :

	2020	2019	2018
	<i>Estimé</i>		
Cotisations aux			
Régimes de retraite capitalisés	58 €	58 €	45 €
Régimes de retraite non capitalisés	21	21	21
Autres avantages	2	1	1
Total des régimes de retraite à prestations définies	81	80	67
Régimes de retraite à cotisations définies	54	47	45
Total des cotisations	135 €	127 €	112 €

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2019
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	108 €
Entre un an et cinq ans	502
Entre 5 et 10 ans	766
Entre 10 et 15 ans	875
Entre 15 et 20 ans	896
	3 147 €

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2019
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	16,0
É.-U.	17,6
R.-U.	19,2
Autres	17,3
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	15,7
É.-U.	11,6
Autres	15,8

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant indique les paiements qui devraient être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2019 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	19 €	6 €	25 €
Entre un an et cinq ans	83	28	111
Entre 5 et 10 ans	117	42	159
Entre 10 et 15 ans	128	47	175
Entre 15 et 20 ans	111	47	158
	458 €	170 €	628 €

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2019		31 décembre 2018		1 ^{er} janvier 2018	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	2,69 %	3,69 %	2,50 %	3,37 %	2,49 %	3,65 %
Taux de croissance des salaires	2,86 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,03 %	2,20 %	2,05 %	2,20 %	2,08 %	2,25 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,21 %	s. o.	5,20 %	s. o.	5,17 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	1,92 %	2,89 %	2,69 %	3,69 %	2,50 %	3,37 %
Taux de croissance des salaires	2,85 %	2,75 %	2,86 %	3,00 %	2,87 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,27 %	2,10 %	2,03 %	2,20 %	2,05 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,65 %	s. o.	5,79 %	s. o.	5,89 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,25 %	s. o.	5,21 %	s. o.	5,20 %

s. o. : sans objet

Traduction de l'anglais

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un participant âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
		âgé de 65 ans en décembre		âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2019	2018	2019	2018
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,9	21,7	22,9	22,8
R.-U.	SNA07M_CMI 2016 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	22,0	22,6	23,8	24,8
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 ⁽²⁾	20,6	20,7	22,2	22,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	20,3	19,9	23,1	22,7

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
		âgé de 65 ans en décembre		âgé de 45 ans en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2019	2018	2019	2018
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,3	24,2	25,2	25,1
R.-U.	SNA07M_CMI 2016 et S2P (M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	23,9	24,7	25,7	26,9
É.-U.	Table de mortalité Pri-2012 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2019 ⁽²⁾	22,6	22,7	24,2	24,3
Allemagne	Dr. K Heubeck 2018	23,8	23,5	26,0	25,7

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2013 et S2P(M/F)A CMI 2016 au 31 décembre 2018

⁽²⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2018 au 31 décembre 2018

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice	Passif net lié aux avantages de retraite au
	2019	31 décembre 2019
Taux d'actualisation	(6) €	(151) €
Taux de croissance des salaires	1 €	19 €
Taux d'inflation	2 €	69 €

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2019 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 104 millions € et le coût des prestations de retraite, de 4 millions € pour l'exercice 2019, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Traduction de l'anglais

Au 31 décembre 2019, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,65 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,25 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2019 et pour l'exercice 2019 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	1 €	(1) €

21. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Fournisseurs	1 469 €	1 535 €	1 252 €
Frais courus	632	554	601
Autres	238	119	87
	2 339 €	2 208 €	1 940 €

Bombardier Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 488 millions € et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 2,50 % au 31 décembre 2019 (respectivement 474 millions € et 2,41 % au 31 décembre 2018 et respectivement 479 millions € et 1,96 % au 1^{er} janvier 2018). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

22. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2019 et 2018 :

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2018	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €
Additions	115	69 ⁽²⁾	154	7	345
Utilisation	(116)	(105)	(210)	(4)	(435)
Reprises	(38)	(14) ⁽²⁾	(3)	(5)	(60)
Incidence des fluctuations de taux de change	2	1	14	—	17
Solde au 31 décembre 2019	248 €	110 €	362 €	46 €	766 €
Dont la tranche courante	248 €	109 €	362 €	31 €	750 €
Dont la tranche non courante	—	1	—	15	16
	248 €	110 €	362 €	46 €	766 €

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	393 €	200 €	571 €	47 €	1 211 €
Additions	93	19 ⁽²⁾	90	21	223
Utilisation	(131)	(45)	(249)	(16)	(441)
Reprises	(68)	(15)	(18)	(5)	(106)
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	—	13	1	12
Solde au 31 décembre 2018	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €
Dont la tranche courante	285 €	117 €	407 €	34 €	843 €
Dont la tranche non courante	—	42	—	14	56
	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

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

23. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	172 €	117 €	183 €
Prêt subordonné de la société mère ⁽²⁾	100	—	—
Tranche courante de la dette à long terme	—	4	4
Autres	7	4	11
	279 €	125 €	198 €
Dont la tranche courante	173 €	124 €	197 €
Dont la tranche non courante	106	1	1
	279 €	125 €	198 €

⁽¹⁾ Voir la Note 10 – Instruments financiers.

⁽²⁾ Dette non garantie, qui est obligatoirement ou automatiquement convertible en capital social non remboursable de Bombardier Transport. Le remboursement de cette dette ne peut être exigé de Bombardier Transport ou effectué par le biais de ses actifs. Cette dette de Bombardier Inc. porte intérêt à un taux de 2,50 % et vient à échéance en mai 2023.

24. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	354 €	387 €	534 €
Avantages du personnel ⁽¹⁾	223	249	292
Obligations locatives ⁽²⁾	213	—	—
Impôts sur le résultat à payer	159	133	130
Autres taxes à payer	145	156	194
	1 094 €	925 €	1 150 €
Dont la tranche courante	914 €	865 €	1 056 €
Dont la tranche non courante	180	60	94
	1 094 €	925 €	1 150 €

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 20 – Avantages de retraite).

⁽²⁾ Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, en date du 1^{er} janvier 2019, Bombardier Transport a présenté les obligations locatives au poste « Autres passifs ». Les obligations locatives au 1^{er} janvier 2019 ont totalisé 223 millions €. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

25. CAPITAL SOCIAL

Actions ordinaires

Les actions ordinaires ont une valeur nominale de 1 € :

Actions ordinaires	
Droits de vote :	Un vote chacune.
Dividende :	Payable lorsque déclaré.

Traduction de l'anglais

Le nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées était comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	210	210
Émission d'actions	1	—
Solde à la fin de l'exercice	211	210

Dividendes

Les dividendes déclarés ont été comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices clos les				Dividendes déclarés après le 31 décembre 2019	
	31 décembre 2019		31 décembre 2018			
	Total		Total		Total	
	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)	Par action (en millions d'euros)	(en millions d'euros)
Actions ordinaires	— €	— €	1,29 €	270 €	— €	— €

26. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de Bombardier Inc. a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. Les UAR et les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de Bombardier Inc. a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2019, l'émission d'une valeur combinée de 39 millions € d'UAR a été autorisée (42 millions € au cours de l'exercice 2018) par Bombardier Inc., dont des montants des 17 millions € et 19 millions € ont trait à Bombardier Transport pour les exercices 2019 et 2018 respectivement.

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2019			2018		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	38 561 793	—	—	29 798 232	52 532	10 750 542
Attribuées	17 614 754	—	—	11 341 720	—	—
Transférées ⁽¹⁾	1 755 832	—	—	(78 714)	—	(1 312)
Exercées	(11 014 967)	—	—	—	(52 531)	(10 520 243)
Annulées	(6 243 492)	—	—	(2 499 445)	(1)	(228 987)
Solde à la fin de l'exercice	40 673 920	—	—	38 561 793	—	—

⁽¹⁾ Représentent les UAR, UAD ou UAI des employés transférées de Bombardier Inc. ou du secteur Aviation à Bombardier Transport et vice-versa.

Traduction de l'anglais

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 100 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019 s'échelonnent d'août 2020 à mai 2022.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR attribuées au cours de l'exercice 2019 s'est établie à 1,41 € (2,63 € au cours de l'exercice 2018). La juste valeur des UAR attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de Bombardier Inc. à la Bourse de Toronto.

Des charges de rémunération de 1 million € ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2019 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 18 millions € au cours de l'exercice 2018).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission par Bombardier Inc., 26 035 564 étaient disponibles au 31 décembre 2019 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, Bombardier Inc. a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2019 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exerçables	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	10 257 560	3,79	1,75	8 589 852	1,76
2 à 4	14 473 995	5,19	2,42	2 277 555	2,65
4 à 6	3 120 561	4,68	4,24	445 057	4,88
	27 852 116			11 312 464	

Traduction de l'anglais

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2019		2018	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	24 714 382	2,58	25 231 622	2,60
Attribuées	7 424 416	2,12	4 048 398	3,78
Transférées	1 741 129	2,62	—	—
Exercées	(1 709 177)	1,65	(3 418 085)	3,33
Annulées	(3 887 497)	3,49	(308 428)	2,26
Échues	(431 137)	3,63	(839 125)	5,99
Solde à la fin de l'exercice	27 852 116	2,37	24 714 382	2,58
Options exerçables à la fin de l'exercice	11 312 464	2,06	8 363 933	2,63

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2019 s'est établie à 0,78 € par option (1,18 € par option au cours de l'exercice 2018). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2019	2018
Taux d'intérêt sans risque	1,54 %	2,21 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	60,82 %	51,99 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 4 millions € a été comptabilisée au cours de l'exercice 2019 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (4 millions € au cours de l'exercice 2018).

27. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2019	2018
Créances clients et autres débiteurs	(189) €	(217) €
Stocks	(18)	44
Actifs sur contrat	125	(244)
Passifs sur contrat	84	64
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(49)	76
Autres actifs	5	43
Fournisseurs et autres créditeurs	100	279
Provisions	(149)	(311)
Passif lié aux avantages de retraite	(54)	34
Autres passifs	(85)	(237)
	(230) €	(469) €

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dettes à long terme
Solde au 1 ^{er} janvier 2018	28 €
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produits de dette à long terme	2
Remboursement de dette à long terme	(7)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	23
Incidence des fluctuations de taux de change	1
Solde au 31 décembre 2018	24 €
Reclassement d'obligations en vertu de contrats de location ⁽¹⁾	(24)
Solde au 31 décembre 2019	— €

⁽¹⁾ Obligations aux termes de contrats de location-financement reclassés à titre d'obligations locatives en vertu de l'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019. Voir la Note 3 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

28. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2019				
Facilité de Bombardier Transport	4 498 €	4 313 €	185 €	2023 ⁽¹⁾
31 décembre 2018				
Facilité de Bombardier Transport	3 940 €	3 515 €	425 €	2022
1^{er} janvier 2018				
Facilité de Bombardier Transport	3 560 €	3 346 €	214 €	2021

⁽¹⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises jusqu'à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2023.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 3823 millions € étaient en cours aux termes de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2019 (3363 millions € au 31 décembre 2018 et 2828 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Bombardier Transport utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui de ses activités. Un montant de 3,4 milliards € était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2019 (3,2 milliards € au 31 décembre 2018 et 2,8 milliards € au 1^{er} janvier 2018).

Facilités de crédit renouvelables

Bombardier Transport a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 1154 millions €, disponible à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2022 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Cette facilité était inutilisée au 31 décembre 2019.

Facilités de crédit à court terme non confirmées

Bombardier Transport a une facilité de crédit à court terme non confirmée de 75 millions €. Cette facilité est disponible comme source de financement pour Bombardier Transport et n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2019.

Clauses financières restrictives

Bombardier Transport est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Les autres clauses financières restrictives exigent des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Bombardier Transport. Ces modalités et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de Bombardier Transport décrits à la Note 29 – Gestion du capital. En outre, Bombardier Transport doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions €. Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées sur une base trimestrielle ainsi qu'aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018.

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

29. GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de Bombardier Transport est conçue dans le but de maintenir de solides liquidités et d'optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et d'améliorer sa capacité de tirer parti des occasions stratégiques. Bombardier Transport analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de Bombardier Transport.

Afin d'ajuster sa structure du capital, Bombardier Transport peut racheter ou émettre du capital ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Bombardier Transport gère de façon proactive le capital en fonction des principaux indicateurs, soit le RAIIA, le RAII et les flux de trésorerie disponibles (flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles).

Voir la Note 28 – Facilités de crédit pour une description des clauses restrictives bancaires.

30. GESTION DU RISQUE FINANCIER

Bombardier Transport est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure des'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. Bombardier Transport est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

Bombardier Transport est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. Bombardier Transport est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de Bombardier Transport. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative d'investissement (la « politique ») de Bombardier Inc. L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de Bombardier Transport au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que Bombardier Transport ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité, en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de Bombardier Transport résultent du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de Bombardier Transport auprès de ses clients. Les cotes de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les cotes de crédit et les limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de Bombardier Transport. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que les risques financiers découlant d'importantes opérations sont analysés et approuvés par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 10 – Instruments financiers, sauf pour les placements dans des titres et des dérivés incorporés, pour lesquels les expositions maximales au risque de crédit sont de néant.

Traduction de l'anglais

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité.

Risque de liquidité

La gestion des liquidités par Bombardier Transport nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de Bombardier Transport, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. Bombardier Transport utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, ce qui implique le recours au jugement, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, de la disponibilité des facilités de lettres de crédit et autres facilités semblables, des besoins de fonds de roulement, de la disponibilité de mesures de financement du fonds de roulement et du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Selon cette analyse, Bombardier Transport prévoit actuellement que sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice de 0,5 milliard € et la facilité de crédit renouvelable de Transport d'environ 1,2 milliard €, lui permettront de satisfaire les besoins financiers prévus actuellement pour une période de plus de 12 mois. De plus, Bombardier Transport obtient du financement de Bombardier Inc., et cette dernière s'est engagée à prendre des mesures et des initiatives pour apporter le soutien nécessaire à Bombardier Transport, s'il y a lieu.

En outre, Bombardier Transport participe à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances (voir la Note 12 – Créances clients et autres débiteurs), des arrangements au titre de paiements consentis par des tiers (voir la Note 13 – Soldes des contrats) et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs (voir la Note 21 – Fournisseurs et autres créditeurs) Ces initiatives s'appuient en général sur la provision continue de crédit par les institutions financières aux parties à l'arrangement.

Bombardier Transport passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	481 €	481 €	— €	— €	— €	— €	— €	481 €
Créances clients et autres débiteurs	1 115 €	941	140	24	10	—	—	1 115
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	121 €	23	11	9	27	28	23	121
Actifs		1 445	151	33	37	28	23	1 717
Fournisseurs et autres créditeurs	2 339 €	2 339	—	—	—	—	—	2 339
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	107 €	4	103	—	—	—	—	107
Passifs		2 343	103	—	—	—	—	2 446
Montant net		(898) €	48 €	33 €	37 €	28 €	23 €	(729) €

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut les instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut les instruments financiers dérivés.

Traduction de l'anglais

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, Bombardier Transport recevra des paiements incitatifs. En raison des variations futures de l'indice pertinent, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Valeur nominale (équivalent en euros)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	5 113 €	83 €	— €	— €	— €	— €	83 €
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	7 242 €	(167) €	(2) €	— €	— €	— €	(169) €
Montant net		(84) €	(2) €	— €	— €	— €	(86) €

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Obligations locatives

Bombardier Transport loue des bâtiments, du matériel, des terrains et autres.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des obligations locatives s'établissait comme suit au :

	31 décembre 2019
À moins de un an	53 €
Entre un an et cinq ans	76
Plus de cinq ans	84
	213 €

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de Bombardier Transport l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et au dollar américain. Bombardier Transport utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de Bombardier Transport sont couverts par la trésorerie centralisée de Bombardier Inc. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change ») de Bombardier Inc. L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de Bombardier Transport. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de Bombardier Inc.

Traduction de l'anglais

En vertu de la politique en matière de change, Bombardier Transport est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée de la société mère, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, Bombardier Transport maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Bombardier Transport a adopté une stratégie qui couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur ses résultats. Bombardier Transport atténue aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de ses activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

Pour gérer son exposition découlant des opérations en monnaie étrangère, Bombardier Transport utilise surtout des contrats de change à terme. Elle applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, Bombardier Transport conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de Bombardier Transport ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de Bombardier Transport comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2019 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

Incidence sur le résultat avant impôts sur le résultat									
	Variation	\$CAN/\$ US	\$ US/EUR	SEK/EUR	EUR/SEK	GBP/EUR	EUR/GBP	PLN/EUR	Autres
Gain (perte)	+10 %	9 €	33 €	18 €	4 €	64 €	8 €	7 €	121 €

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2019 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat									
	Variation	\$CAN/\$ US	ZAR/EUR	CZK/EUR	EUR/SEK	GBP/EUR	EUR/GBP	SEK/GBP	Autres
Gain (perte)	+10 %	(17) €	(16) €	15 €	45 €	19 €	24 €	16 €	90 €

31.

32. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de Bombardier Transport 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 Bombardier Transport a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de Bombardier Transport. En l'absence d'un marché actif, Bombardier Transport établit la juste valeur selon 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, Bombardier Transport utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, 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 sont les suivantes :

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que Bombardier Transport 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 Bombardier Transport à la date de clôture. Bombardier Transport utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme.

Créances sur contrats à long terme – Bombardier Transport utilise des analyses de flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur selon des données du marché à l'égard des taux d'intérêt.

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 l'encaisse affectée, des prêts, des dépôts et autres actifs financiers, des fournisseurs et autres créditeurs ainsi que des autres passifs financiers, 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.

Traduction de l'anglais

Dettes à long terme – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide d'analyse de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	84 €	— €	84 €	— €
Placements dans des titres	5	—	5	—
Créance sur contrat à long terme	69	—	69	—
	158 €	— €	158 €	— €
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(172) €	— €	(172) €	— €
	(172) €	— €	(172) €	— €

⁽¹⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme et de dérivés incorporés.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

Traduction de l'anglais

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 115 €	— €	1 115 €	— €
Autres actifs financiers	47	—	47	—
	1 162 €	— €	1 162 €	— €
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(2 339) €	— €	(2 339) €	— €
Autres passifs financiers	(107)	—	(100)	(7)
	(2 446) €	— €	(2 439) €	(7) €

33. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées. Des détails sur les coentreprises et les entreprises associées significatives, lesquelles sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, sont présentés ci-dessous. L'arrangement suivant est un partenariat stratégique donnant accès au marché ferroviaire en Chine.

Nom de l'entité	Activité principale	Lieu de l'établissement principal et pays de constitution	Pourcentage de participation et de droits de vote détenus par Bombardier Transport aux	
			31 décembre 2019	31 décembre 2018
Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (« BST »)	Fabrication de voitures de train	Chine	50 %	50 %

Traduction de l'anglais

Les tableaux suivants présentent les informations financières sur les entreprises associées significatives, les autres entreprises associées non significatives et les coentreprises de Bombardier Transport qui représentent notre quote-part des montants présentés dans les états financiers des entreprises associées préparés conformément aux méthodes comptables IFRS de Bombardier Inc. aux :

31 décembre 2019				
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	207 €	43 €	120 €	370 €
Autres actifs courants	397 €	44 €	286 €	727 €
Actifs non courants	133 €	182 €	36 €	351 €
Passifs courants	436 €	92 €	275 €	803 €
Passifs non courants	— €	153 €	5 €	158 €

31 décembre 2018				
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	235 €	36 €	63 €	334 €
Autres actifs courants	362 €	27 €	268 €	657 €
Actifs non courants	134 €	43 €	19 €	196 €
Passifs courants	460 €	79 €	202 €	741 €
Passifs non courants	— €	7 €	11 €	18 €

1 ^{er} janvier 2018				
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	309 €	11 €	75 €	395 €
Autres actifs courants	291 €	23 €	198 €	512 €
Actifs non courants	107 €	17 €	22 €	146 €
Passifs courants	430 €	22 €	190 €	642 €
Passifs non courants	— €	8 €	2 €	10 €

⁽¹⁾ Autres représentent notre quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées non significatives.

La quote-part du résultat global de BST revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
	BST	BST
Revenus	526 €	344 €
Coût des ventes	459	292
Marge brute	67	52
Charges de vente et d'administration	8	5
Résultat avant les éléments suivants :	59	47
Revenus de financement	(3)	(5)
Résultat avant impôts	62	52
Impôts sur le résultat	7	7
Résultat net	55	45
Total du résultat global	55 €	45 €

Traduction de l'anglais

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Coentreprises	26 €	48 €
Entreprises associées	58	46
Résultat net	84 €	94 €

La valeur comptable des placements dans des coentreprises et des entreprises associées se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Coentreprises	151 €	139 €	111 €
Entreprises associées	322	292	294
	473 €	431 €	405 €

La valeur comptable globale des coentreprises non significatives s'élevait à 151 millions € au 31 décembre 2019 (139 millions € au 31 décembre 2018 et 111 millions € au 1^{er} janvier 2018). La quote-part du résultat net et du résultat global des coentreprises non significatives revenant à Bombardier Transport se chiffrait à 26 millions € pour l'exercice 2019 (48 millions € pour l'exercice 2018).

La valeur comptable globale des entreprises associées non significatives s'élevait à 20 millions € au 31 décembre 2019 (18 millions € au 31 décembre 2018 et 17 millions € au 1^{er} janvier 2018). La quote-part du résultat net et du résultat global des entreprises associées non significatives revenant à Bombardier Transport se chiffrait à 3 millions € pour l'exercice 2019 (1 million € pour l'exercice 2018).

34. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de Bombardier Transport sont composées de Bombardier Inc., des sociétés affiliées du secteur Aviation (étaient les secteurs d'activités aéronautiques avant le 1^{er} juillet 2019) et de la Caisse. De plus, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la portion de ces opérations qui est attribuable aux sociétés affiliées ainsi que les intérêts des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2019	2018
Secteur Aviation		
Revenus	5 €	4 €
Autres revenus	1	—
Bombardier Inc.		
Revenus	— €	1 €
Charges de vente et d'administration	69	67
Coentreprises		
Revenus	57 €	33 €
Achats de produits et services, et autres charges	47	20
Entreprises associées		
Revenus	2 €	16 €
Achats de produits et services, et autres charges	9	4

Le tableau suivant présente les soldes de Bombardier Transport aux :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Secteur Aviation			
Débiteurs	4 €	2 €	2 €
Créditeurs	54	10	1
Bombardier Inc.			
Débiteurs	1 €	7 €	5 €
Créditeurs	54	30	14
Prêt subordonné de la société mère ⁽¹⁾	100	—	—
Coentreprises			
Débiteurs	22 €	14 €	17 €
Créditeurs	12	3	9
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	5	10	6
Entreprises associées			
Débiteurs	3 €	3 €	10 €
Autres actifs financiers	68	20	—
Créditeurs	2	2	2

⁽¹⁾ Voir la Note 23 – Autres passifs financiers pour plus de détails

Bombardier Transport a des montants prépayés à Bombardier Inc. liés aux régimes d'UAP, d'UAR et d'UAD totalisant 33 millions €, 47 millions € et 38 millions € aux 31 décembre 2019 et 2018 et au 1^{er} janvier 2018 respectivement.

Traduction de l'anglais

Bombardier Inc. fournit, au nom de Bombardier Transport :

- une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 42 millions € au 31 décembre 2019, dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail (41 millions € au 31 décembre 2018 et 43 millions € au 1^{er} janvier 2018). Cette garantie vient à échéance en 2025 et a trait à un client.

Des commissions de garantie de la société mère, qui sont des garanties d'exécution et d'autres garanties fournies par Bombardier Inc. aux tiers, dans le cours normal des affaires, dans l'éventualité où Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles, ont été facturées aux entités légales de Bombardier Transport jusqu'au 11 février 2016. Les commissions de garantie de la société mère représentent des estimations du coût de la prestation de services liés aux garanties de Bombardier Transport. Au 11 février 2016, Bombardier Inc. a affecté et transféré des commissions de garantie futures non recouvrées à Bombardier Transport en échange d'actions de BT Holdco pour un montant de 301 millions €. Bombardier Transport a comptabilisé un actif prépayé au titre de ces commissions de garantie de la société mère qui sera amorti sur les périodes de garantie des commissions de garantie affectées et transférées à Bombardier Transport. Cette dernière a comptabilisé une dotation aux amortissements totalisant 35 millions € au titre des commissions de garantie de la société mère pour l'exercice 2019 (43 millions € pour l'exercice 2018). Bombardier Transport a comptabilisé des charges de 6 millions € et de 6 millions € au titre des commissions de garantie de la société mère facturées par Bombardier Inc. pour les exercices 2019 et 2018 respectivement. Les garanties de la société mère émises par Bombardier Inc. totalisant 3291 millions € étaient exécutoires au 31 décembre 2019 (5278 millions € au 31 décembre 2018 et 6331 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Au cours de l'exercice 2019, Bombardier Transport a effectué un remboursement de capital s'élevant à néant à BT Holdco. Au cours de l'exercice 2018, Bombardier Transport a effectué un remboursement de capital de 270 millions € à BT Holdco, dont une tranche de 196 millions € a été versée ultimement à Bombardier Inc. et une tranche de 74 millions €, à la Caisse.

BT Holdco a injecté des capitaux de 150 millions € dans Bombardier Transport après que Bombardier Inc. et la Caisse (par l'entremise de ses sociétés affiliées) ont fait l'injection de capitaux de 150 millions € dans BT Holdco le 26 septembre 2019. Cet apport soutient l'accélération de la cadence de production de Bombardier Transport et l'investissement connexe dans le fonds de roulement. Bombardier Inc. et la Caisse ont participé à l'injection de capitaux en fonction de leur quote-part actuelle selon les mêmes modalités que leurs investissements initiaux. Par conséquent, le pourcentage de participation de Bombardier Inc. et de la Caisse dans BT Holdco demeure le même.

Rémunération totale versée aux principaux dirigeants

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction de Bombardier Inc. et de Bombardier Transport, des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., le président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2019	2018
Avantages fondés sur des actions	14 €	13 €
Salaires, primes et autres avantages à court terme	7	12
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	2	—
	23 €	25 €

35. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Outre les engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, Bombardier Transport est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par Bombardier Transport.

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	1 ^{er} janvier 2018
Crédit	42 €	41 €	43 €

a) Garanties de crédit – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, Bombardier Transport a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 42 millions € au 31 décembre 2019 (41 millions € au 31 décembre 2018 et 43 millions € au 1^{er} janvier 2018). Cette garantie vient à échéance en 2025.

b) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de Bombardier Transport relatif aux projets comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour Bombardier Transport, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de Bombardier Transport. Selon cette méthode, le risque net de Bombardier Transport n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

c) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de Bombardier Transport et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de Bombardier Transport à l'égard de ces indemnités.

Traduction de l'anglais

Autres engagements

Bombardier Transport a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit au :

	31 décembre 2019
À moins de un an	4 471 €
Entre un an et cinq ans	3 089
Plus de cinq ans	1
	7 561 €

Les obligations d'achat de Bombardier Transport comprennent des engagements d'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 145 millions € et 55 millions € respectivement au 31 décembre 2019 (174 millions € et 47 millions € au 31 décembre 2018 et 222 millions € et 38 millions € au 1^{er} janvier 2018).

Litiges

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport 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 Bombardier Transport consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que Bombardier Transport ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2019, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de Bombardier Transport 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.

Traduction de l'anglais

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. Bombardier Transport 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, Bombardier Transport ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

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

Dans le cas de cet examen en cours, Bombardier Transport a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

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

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

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. Bombardier Transport et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

Traduction de l'anglais

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réels brésiliens (6 millions \$), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

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

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

Transnet

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

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

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

Espagne

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Les retards pris par le CNMC pour rendre une décision finale sur cette affaire sont actuellement suspendus en raison de divers appels en cours (y compris celui de BEI) déposés relativement à différentes décisions rendues par le CNMC concernant l'implication du client public, l'ADIF, dans le dossier.

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

Par suite de ces allégations, Bombardier Transport mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours mais, selon l'information connue de la Bombardier Transport pour l'instant, aucune irrégularité n'a été décelée.

36. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Bombardier Inc. a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse de dépôt et placement du Québec (« la Caisse ») relativement à la vente de Bombardier Transport à Alstom. Aux termes de la transaction, Bombardier et la Caisse vendront leurs participations dans Bombardier Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 7,45 milliards €. La signature du protocole d'entente a été approuvée à l'unanimité par les conseils d'administration respectifs de Bombardier et d'Alstom, et la transaction annoncée bénéficie pleinement de l'appui de la Caisse, laquelle deviendra un nouvel actionnaire à long terme d'Alstom.

Aux termes des dispositions de la loi française, Alstom et Bombardier ont engagé des procédures d'information et de consultation auprès des comités d'entreprise avant la signature des documents de transaction. Par conséquent, et selon la pratique habituelle en vigueur en France, Alstom, Bombardier et la Caisse ont conclu une entente de principe sur les principales modalités de la transaction et ont conclu le protocole d'entente avant l'annonce de la transaction proposée. Le protocole d'entente organise le processus d'information et de consultation engagé par Bombardier et Alstom auprès de leur comité d'entreprise respectif et contient les engagements exclusifs pris par les deux parties. Ce processus devrait durer environ quatre à cinq mois.

Annexe 8.C. :

Etats financiers trimestriels au 31 mars 2020
de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited,
avec le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes
de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

**Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited
Londres**

**États financiers consolidés intermédiaires résumés
pour le trimestre clos le 31 mars 2020**

Traduction de l'anglais

Table des matières

Rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés

Présentation de l'information financière

États du résultat consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019

États du résultat global consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019

États de la situation financière consolidés aux 31 mars 2020, 31 décembre 2019 et 1^{er} janvier 2019

États des variations des capitaux propres consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019

États des flux de trésorerie consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019

Notes aux états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le trimestre clos le 31 mars 2020

Le rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, (le « rapport sur l'examen ») pour le trimestre clos le 31 mars 2020 préparé à l'origine en anglais et est présenté à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

Rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés

À l'intention de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Introduction

Nous avons effectué l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés ci-joints de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, au 31 mars 2020 et des états du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie connexes pour le trimestre clos à cette date, ainsi que des notes explicatives. La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de cette information financière intermédiaire conformément à la Norme comptable internationale (IAS) 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sur la présente information financière intermédiaire, sur la base de notre examen.

Étendue de l'examen

Nous avons effectué notre examen conformément aux dispositions de l'International Standard on Review Engagements (ISRE) 2410, *Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity*. L'examen de l'information financière intermédiaire consiste à procéder à des demandes d'information, principalement auprès des personnes responsables des questions financières et comptables, et à appliquer des procédures analytiques et d'autres procédures d'examen. L'étendue d'un examen est considérablement moindre que celle d'un audit effectué conformément aux Normes internationales d'audit et, par conséquent, ne nous permet pas d'obtenir l'assurance que nous relèverons toutes les questions importantes qui pourraient être mises en lumière par un audit. Par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit.

Conclusion

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les états financiers intermédiaires ci-joints ne donnent pas, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, au 31 mars 2020, ainsi que de son rendement financier et de ses flux de trésorerie pour le trimestre clos à cette date conformément à la Norme comptable internationale (IAS) 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB.

Berlin, le 14 août 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Canzler
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Beckers
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Traduction de l'anglais

Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »)

États financiers consolidés intermédiaires résumés pour le trimestre clos le 31 mars 2020

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés qui suivent sont la version française des états financiers consolidés intermédiaires résumés préparés à l'origine en anglais et sont présentés à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

TABLE DES MATIÈRES

3	États du résultat consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019
4	États du résultat global consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019
5	États de la situation financière consolidés aux 31 mars 2020, 31 décembre 2019 et 1 ^{er} janvier 2019
6	États des variations des capitaux propres consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019
7	États des flux de trésorerie consolidés pour les trimestres clos les 31 mars 2020 et 2019
8	Notes aux états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le trimestre clos le 31 mars 2020

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BST	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IASB	Conseil des normes comptables internationales		
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière		
IFRS	Normes internationales d'information financière		

Bombardier Transport est l'abréviation utilisée pour Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(non audité)

(en millions d'euros)

		Trimestres clos les 31 mars	
	Notes	2020	2019
Revenus			
Matériel roulant et systèmes		1 316 €	1 239 €
Services		441	429
Signalisation		211	186
		1 968	1 854
Coût des ventes		1 811	1 666
Marge brute		157	188
Charges de vente et d'administration		117	124
R et D		21	22
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(9)	(15)
Autres revenus	3	—	(1)
Éléments spéciaux	4	—	—
RAII		28	58
Charges de financement	5	22	15
Revenus de financement	5	(12)	(3)
RAI		18	46
Impôts sur le résultat		26	32
Résultat net		(8) €	14 €
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		(9) €	13 €
Participations ne donnant pas le contrôle		1	1
		(8) €	14 €

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

(non audités)

(en millions d'euros)

Trimestres clos les 31 mars

	2020	2019
Résultat net	(8) €	14 €
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	(2)	—
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	68	(41)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(9)	(20)
Impôts sur le résultat	(6)	6
	51	(55)
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(100)	80
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Avantages de retraite		
Réévaluation des régimes à prestations définies	101	(135)
Impôts sur le résultat	(2)	19
	99	(116)
Total des AERG	50	(91)
Total du résultat global	42 €	(77) €
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport	43 €	(78) €
Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	1
	42 €	(77) €

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(non audités)

Aux

(en millions d'euros)

	Notes	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		329 €	481 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs		1 157	1 115	921
Actifs sur contrat	7	2 297	2 167	2 240
Stocks	8	150	138	119
Autres actifs financiers	9	222	100	132
Autres actifs	10	279	276	229
Actifs courants				
Immobilisations corporelles		861	890	876
Goodwill		1 702	1 723	1 701
Impôts sur le résultat différés		275	340	182
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		476	473	431
Autres actifs financiers	9	97	105	81
Autres actifs	10	386	304	348
Actifs non courants				
		3 797	3 835	3 619
		8 231 €	8 112 €	7 922 €
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		2 098 €	2 339 €	2 208 €
Provisions	11	652	750	843
Passifs sur contrat	7	2 271	2 435	2 289
Autres passifs financiers ⁽²⁾	12	614	228	156
Autres passifs ⁽²⁾	13	731	859	865
Passifs courants				
Provisions	11	16	16	56
Avantages de retraite		910	926	854
Autres passifs financiers ⁽²⁾	12	252	264	188
Autres passifs ⁽²⁾	13	22	22	60
Passifs non courants				
		1 200	1 228	1 158
		7 566	7 839	7 519
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		655	262	394
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		10	11	9
		665	273	403
		8 231 €	8 112 €	7 922 €
Engagements et éventualités	20			

⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location* qui s'est traduite par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation, dans Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives, dans Autres passifs financiers, totalisant respectivement 199 millions € au 1^{er} janvier 2019.

⁽²⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers au 31 mars 2020. Voir la Note 22 – Reclassement.

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

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(non audités)
 Pour les trimestres clos les
 (en millions d'euros)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport						
	Capital social et prime	Résultats non distribués		Cumul des AERG		Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
Actions ordinaires	Autres résultats distribués	Réorganisation du groupe	Pertes de réévaluation	Couvertures de flux de trésorerie	ECC		
Au 31 décembre 2019	4 228 €	573 €	(3 921) €	(547) €	(52) €	(19) €	262 €
Total du résultat global							
Résultat net	—	(9)	—	—	—	—	(9)
AERG	—	—	—	99	51	(98)	52
	—	(9)	—	99	51	(98)	43
Injection de capitaux ⁽¹⁾	350	—	—	—	—	—	350
Au 31 mars 2020	4 578 €	564 €	(3 921) €	(448) €	(1) €	(117) €	655 €
Au 1 ^{er} janvier 2019	4 078 €	691 €	(3 921) €	(423) €	59 €	(90) €	394 €
Total du résultat global							
Résultat net	—	13	—	—	—	—	13
AERG	—	—	—	(116)	(55)	80	(91)
	—	13	—	(116)	(55)	80	(78)
Au 31 mars 2019	4 078 €	704 €	(3 921) €	(539) €	4 €	(10) €	316 €

⁽¹⁾ BT Holdco a injecté des capitaux, voir la Note 19 – Opérations entre parties liées pour plus de détails.

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(non audités)

(en millions d'euros)

Trimestres clos les 31 mars

	Notes	2020	2019
Activités opérationnelles			
Résultat net		(8) €	14 €
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement ⁽¹⁾		31	29
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	—	(1)
Impôts sur le résultat différés		48	8
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	2	—	(1)
Gains sur vente d'activités	3	—	(4)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(9)	(15)
Charge à base d'actions	14	3	4
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		2	1
Variation nette des soldes hors caisse	16	(845)	(524)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(778)	(489)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(21)	(29)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	4
Produit net de la cession d'activités		—	16
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(21)	(9)
Activités de financement			
Variation nette des emprunts à court terme	12	375	250
Paiement d'obligations locatives ⁽²⁾		(11)	(9)
Injection de capitaux	19	350	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		714	241
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(67)	70
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(152)	(187)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		481	662
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		329 €	475 €
Information supplémentaire			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		9 €	6 €
Impôts sur le résultat		17 €	17 €
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		1 €	— €
Impôts sur le résultat		1 €	1 €

⁽¹⁾ Comprend 11 millions € correspondant à un amortissement d'actifs au titre des droits d'utilisation pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (10 millions € pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

⁽²⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ont totalisé 14 millions €.

⁽³⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit, l'intérêt payé sur les obligations locatives et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

Pour le trimestre clos le 31 mars 2020

(Non audités)

(Les montants des tableaux sont en millions d'euros, sauf indication contraire.)

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (« BT Holdco ») est constituée en vertu des lois du R.-U. et est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »). Bombardier Transport est une filiale en propriété exclusive de BT Holdco. Bombardier Transport est constituée en vertu des lois du R.-U. Le siège social de Bombardier Transport est situé à Berlin, en Allemagne. Bombardier Transport fournit du matériel et des systèmes de transport sur rail et des services connexes. Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication et les services de matériel de transport sur rail et est gérée comme un secteur opérationnel distinct de Bombardier Inc.

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en euros 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 les états financiers consolidés de Bombardier Transport de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2020 a été initialement autorisée par le conseil d'administration le 21 mai 2020. Par la suite, les présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ont été publiés de nouveau par le conseil d'administration le 14 août 2020. Aucun changement n'a été apporté à l'état du résultat consolidé, à l'état de la situation financière consolidé, à l'état du résultat global consolidé, à l'état des variations des capitaux propres consolidé et à l'état des flux de trésorerie consolidé; seules les notes ont été modifiées après la date de l'événement postérieur à la date de clôture.

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. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

Bombardier Transport surveille étroitement l'évolution de la pandémie de COVID-19, met en œuvre et révisé activement les mesures nécessaires pour y répondre et pour tenir compte des répercussions de celle-ci sur ses employés, ses activités, l'économie mondiale et la demande pour ses produits et services. La direction a créé un comité composé de l'équipe de la haute direction et de ses principaux dirigeants pour surveiller quotidiennement l'évolution de la pandémie, évaluer les mesures mises en place par les gouvernements locaux et nationaux et

Traduction de l'anglais

leurs incidences sur Bombardier Transport et mettre en œuvre en temps réel les plans d'intervention nécessaires à mesure que la situation actuelle évolue, l'accent étant mis sur trois priorités : protéger la santé et la sécurité des employés; soutenir les clients au meilleur de ses capacités et s'assurer de pouvoir traverser avec succès cette crise mondiale. Les mesures de Bombardier Transport sont dans tous les cas étroitement alignées sur les mandats de santé et de sécurité et les programmes de soutien qui ont été annoncés par les gouvernements locaux dans chaque région où elle exerce ses activités.

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

En raison de cette réduction d'activités ainsi que des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, d'importants jalons de production et d'homologation ont été reportés après le premier trimestre. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse de commandes liée à la crise économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie opérationnels.

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

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

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

- Bombardier Transport gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de l'entreprise, notamment la réduction des dépenses non essentielles.
- Le cas échéant, Bombardier Transport participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 350 millions € dans Bombardier Transport. Relativement à cet apport, Bombardier Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Cette modification apporte, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières.
- De nouveaux calendriers d'ingénierie et de production sont établis avec les clients et les fournisseurs pour optimiser la génération de trésorerie.
- Bombardier Transport continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de

Traduction de l'anglais

délais de règlement auprès de certains fournisseurs (voir la Note 7 – Soldes des contrats et la Note 15 – Variation nette des soldes hors caisse).

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de Bombardier Transport à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, Bombardier Transport est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 329 millions € à la fin du trimestre et à la facilité de crédit renouvelable d'environ 1154 million € (montant inutilisé de 779 millions € au 31 mars 2020) permettront à Bombardier Transport de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins, sans s'y limiter, 12 mois à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de Bombardier Transport à poursuivre ses activités. De plus, Bombardier Transport obtient à l'occasion du financement de ses actionnaires, et Bombardier Inc. s'est engagée à prendre des mesures et des initiatives pour fournir le soutien nécessaire à Bombardier Transport, s'il y a lieu.

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

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

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

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

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

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

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

Goodwill – La valeur recouvrable de Bombardier Transport, niveau auquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Au cours du quatrième trimestre de 2019, Bombardier Transport a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill et n'a relevé aucune dépréciation.

Traduction de l'anglais

Étant donné la valeur attribuée à Bombardier Transport dans la transaction de vente prévue avec Alstom et l'excédent de la juste valeur de l'entreprise sur sa valeur comptable, la direction a conclu qu'il n'y avait aucune indication de dépréciation au cours du trimestre clos le 31 mars 2020.

Contrats à long terme – Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, pour le trimestre clos le 31 mars 2020, Bombardier Transport a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre clos le 31 mars 2020. Selon l'examen des modalités contractuelles, notamment les clauses de force majeure, et les décrets gouvernementaux, aucun ajustement important n'a été comptabilisé dans notre estimation des coûts des contrats. Cependant, des incertitudes subsistent quant à l'incidence que les fermetures d'usines et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la COVID-19 pourraient avoir sur la rentabilité des contrats. Voir la Note 22 – Événement postérieur à la date de clôture.

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

Au premier trimestre de 2020, Bombardier Transport a revu cette évaluation en fonction des prévisions révisées. À la suite de cette évaluation, Bombardier Transport a conclu qu'aucune dépréciation importante d'actifs d'impôt n'était nécessaire.

3. AUTRES REVENUS

Les autres (revenus) se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les	
	2020	31 mars 2019
Gain sur vente d'activités	— €	(4) €
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	—	3
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	—	(1)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	—	1
	— €	(1) €

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

4. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Reprise en lien avec la restructuration ⁽¹⁾	(6) €	— €
Coûts des perturbations ⁽²⁾	6	—
Impôts sur le résultat	6	—
	6 €	— €
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAII	— €	— €
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	6	—
	6 €	— €

⁽¹⁾ Représente la reprise des indemnités de départ de 6 millions € pour le trimestre clos le 31 mars 2020 en lien avec les mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour le trimestre clos le 31 mars 2019, représentaient des indemnités de départ de 4 millions €, contrebalancées en partie par la reprise de charges de dépréciation de 4 millions €, comptabilisées en lien avec les mesures de restructuration annoncées précédemment.

⁽²⁾ En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, Bombardier Transport a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges du trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 8 millions €. Une tranche de 6 millions € a été comptabilisée comme éléments spéciaux, s'agissant de coûts directs et supplémentaires liés aux mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. 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.

5. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Charges de financement		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	4 €	4 €
Charge d'intérêt sur les emprunts à court terme	4	3
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	2	2
Charge d'intérêt sur les obligations locatives	1	1
Autres	11	5
	22 €	15 €
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	(11) €	(1) €
Autres	(1)	(2)
	(12) €	(3) €

⁽¹⁾ Comprend les gains nets sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les gains découlant de la variation des taux d'intérêt.

6. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
31 mars 2020						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	329 €	— €	329 €	329 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	1 157	—	1 157	1 157
Autres actifs financiers	92	5	45	177	319	319
	92 €	5 €	1 531 €	177 €	1 805 €	1 805 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 098 €	— €	2 098 €	2 098 €
Autres passifs financiers	35	s. o.	678	153	866	866
	35 €		2 776 €	153 €	2 964 €	2 964 €
31 décembre 2019						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	481 €	— €	481 €	481 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	1 115	—	1 115	1 115
Autres actifs financiers	84	5	47	69	205	205
	84 €	5 €	1 643 €	69 €	1 801 €	1 801 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 339 €	— €	2 339 €	2 339 €
Autres passifs financiers	46	s. o.	320	126	492	492
	46 €		2 659 €	126 €	2 831 €	2 831 €
1^{er} janvier 2019						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	662 €	— €	662 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	921	—	921	921
Autres actifs financiers	84	5	13	111	213	211
	84 €	5 €	1 596 €	111 €	1 796 €	1 794 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 208 €	— €	2 208 €	2 208 €
Autres passifs financiers	31	s. o.	227	86	344	344
	31 €		2 435 €	86 €	2 552 €	2 552 €

s. o. : sans objet

7. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 192 €	8 827 €	7 740 €
Moins : avances et facturations progressives	(6 381)	(7 106)	(5 857)
	1 811	1 721	1 883
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	621	567	413
Moins : avances et facturations progressives	(135)	(121)	(56)
	486	446	357
	2 297 €	2 167 €	2 240 €

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	1 844 €	2 006 €	1 817 €
Autres revenus différés	427	429	472
	2 271 €	2 435 €	2 289 €
Dont la tranche courante	2 271 €	2 435 €	2 289 €

Dans le cas de certains contrats à long terme, Bombardier Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels elle reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Bombardier Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 420 millions € au 31 mars 2020 (503 millions € au 31 décembre 2019 et 624 millions € au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant des avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment en cas de non-respect de la date de livraison déterminée.

8. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Matières premières	150 €	138 €	119 €
	150 €	138 €	119 €

9. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Instruments financiers dérivés	204 €	84 €	130 €
Créances sur contrats à long terme	82	89	65
Encaisse affectée	19	18	6
Placements dans des titres	5	5	5
Dépôts	5	5	4
Autres	4	4	3
	319 €	205 €	213 €
Dont la tranche courante	222 €	100 €	132 €
Dont la tranche non courante	97	105	81
	319 €	205 €	213 €

10. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Immobilisations incorporelles autres que le goodwill	170 €	159 €	106 €
Avantages de retraite	142	68	114
Charges payées d'avance	129	141	195
Taxe de vente et autres taxes	127	108	89
Impôts sur le résultat à recevoir	71	77	42
Charges de financement différées	22	24	24
Autres	4	3	7
	665 €	580 €	577 €
Dont la tranche courante	279 €	276 €	229 €
Dont la tranche non courante	386	304	348
	665 €	580 €	577 €

11. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2019	248 €	110 €	362 €	46 €	766 €
Additions	25	4 ⁽²⁾	4	2	35
Utilisation	(22)	(23)	(68)	—	(113)
Reprises	(1)	(9) ⁽²⁾	(1)	—	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(4)	—	(9)
Solde au 31 mars 2020	245 €	82 €	293 €	48 €	668 €
Dont la tranche courante	245 €	81 €	293 €	33 €	652 €
Dont la tranche non courante	—	1	—	15	16
	245 €	82 €	293 €	48 €	668 €

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €
Additions	28	3 ⁽²⁾	7	1	39
Utilisation	(29)	(13)	(55)	—	(97)
Reprises	(17)	— ⁽²⁾	(2)	—	(19)
Incidence des fluctuations de taux de change	1	—	4	1	6
Solde au 31 mars 2019	268 €	149 €	361 €	50 €	828 €
Dont la tranche courante	268 €	107 €	361 €	35 €	771 €
Dont la tranche non courante	—	42	—	15	57
	268 €	149 €	361 €	50 €	828 €

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

⁽²⁾ Voir la Note 4 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

12. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Emprunts à court terme	375 €	— €	— €
Obligations locatives ⁽¹⁾	198	213	223
Instruments financiers dérivés	188	172	117
Prêt subordonné de la société mère ⁽²⁾	101	100	—
Autres	4	7	4
	866 €	492 €	344 €
Dont la tranche courante	614 €	228 €	156 €
Dont la tranche non courante	252	264	188
	866 €	492 €	344 €

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 22 – Reclassement.

⁽²⁾ Dette non garantie, qui est obligatoirement ou automatiquement convertible en capital social non remboursable de Bombardier Transport. Le remboursement de cette dette ne peut être exigé de Bombardier Transport ou effectué par le biais de ses actifs. Cette dette de Bombardier Inc. porte intérêt à un taux de 2,50 % et vient à échéance en mai 2023.

13. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	354 €	354 €	387 €
Avantages du personnel	245	223	249
Impôts sur le résultat à payer	114	159	133
Autres taxes à payer	40	145	156
	753 €	881 €	925 €
Dont la tranche courante	731 €	859 €	865 €
Dont la tranche non courante	22	22	60
	753 €	881 €	925 €

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 22 – Reclassement.

14. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR

Le nombre d'UAR a varié comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
	UAR	UAR
Solde au début de la période	40 673 920	38 561 793
Transférées ⁽¹⁾	6 962	(164 108)
Attribuées	—	322 486
Annulées	598 072	(1 788 589)
Solde à la fin de la période	41 278 954	36 931 582

⁽¹⁾ Représentent les UAR des employés transférées de Bombardier Inc. ou du secteur Aviation à Bombardier Transport et vice-versa.

Traduction de l'anglais

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, s'est élevée à 2 millions € au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 (3 millions € au cours du trimestre clos le 31 mars 2019).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Solde au début de la période	27 852 116	24 714 382
Transférées	—	535 677
Attribuées	—	(375 720)
Annulées	—	(2 472 403)
Solde à la fin de la période	27 852 116	22 401 936

Une charge de rémunération de 1 million € a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (1 million € pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

15. FACILITÉS DE CRÉDIT

Le niveau minimum de liquidités requis par la facilité de lettres de crédit et la facilité de crédit renouvelable de Bombardier Transport s'élevait à 750 millions €. Les autres clauses financières restrictives exigent des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Bombardier Transport.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 31 mars 2020 et 31 décembre 2019.

16. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Créances clients et autres débiteurs	(45) €	87 €
Stocks	(17)	(6)
Actifs sur contrat	(248)	(214)
Passifs sur contrat	(91)	(112)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(64)	(22)
Autres actifs	(65)	(6)
Fournisseurs et autres créditeurs	(203)	(87)
Provisions	(88)	(78)
Passif lié aux avantages de retraite	82	(39)
Autres passifs	(106)	(47)
	(845) €	(524) €

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a des facilités auxquelles elle peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 557 millions € étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 mars 2020 (809 millions € au 31 décembre 2019 et 799 millions € au 1^{er} janvier 2019). Des créances de 325 millions € ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 (519 millions € au cours du trimestre clos le 31 mars 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

Bombardier Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 464 millions € et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 2,33 % au 31 mars 2020 (respectivement 488 millions € et 2,50 % au 31 décembre 2019 et respectivement 474 millions € et 2,41 % au 1^{er} janvier 2019). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Soldes des contrats

Voir la Note 7 – Soldes des contrats pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de Bombardier Transport 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 Bombardier Transport a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de Bombardier Transport. En l'absence d'un marché actif, Bombardier Transport 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 et de la solvabilité de l'emprunteur. Pour poser ces hypothèses, Bombardier Transport 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 :

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

Traduction de l'anglais

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que Bombardier Transport 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 Bombardier Transport à la date de clôture. Bombardier Transport utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme.

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 l'encaisse affectée, des prêts, des dépôts et des autres actifs financiers, des fournisseurs et autres créditeurs, ainsi que des autres passifs financiers 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.

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	204 €	— €	204 €	— €
Placements dans des titres	5	—	5	—
Créance sur contrat à long terme	65	—	65	—
	274 €	— €	274 €	— €
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(188) €	— €	(188) €	— €
	(188) €	— €	(188) €	— €

⁽¹⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme et de dérivés incorporés.

18. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées significatives, des autres entreprises associées non significatives et des coentreprises revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit :

	31 mars 2020			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	161 €	48 €	96 €	305 €
Autres actifs courants	389 €	53 €	314 €	756 €
Actifs non courants	133 €	180 €	36 €	349 €
Passifs courants	378 €	105 €	278 €	761 €
Passifs non courants	— €	153 €	5 €	158 €
	31 décembre 2019			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	207 €	43 €	120 €	370 €
Autres actifs courants	397 €	44 €	286 €	727 €
Actifs non courants	133 €	182 €	36 €	351 €
Passifs courants	436 €	92 €	275 €	803 €
Passifs non courants	— €	153 €	5 €	158 €
	1 ^{er} janvier 2019			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	235 €	36 €	63 €	334 €
Autres actifs courants	362 €	27 €	268 €	657 €
Actifs non courants	134 €	43 €	19 €	196 €
Passifs courants	460 €	79 €	202 €	741 €
Passifs non courants	— €	7 €	11 €	18 €

⁽¹⁾ Autres représentent notre quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées non significatives.

19. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de Bombardier Transport sont composées de Bombardier Inc., des sociétés affiliées du secteur Aviation et de la Caisse. De plus, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la portion de ces opérations qui est attribuable aux sociétés affiliées ainsi que les intérêts des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Secteur Aviation		
Revenus	— €	1 €
Bombardier Inc.		
Charges de vente et d'administration	18 €	14 €
Coentreprises		
Revenus	7 €	9 €
Achats de produits et services, et autres charges	7	11
Entreprises associées		
Achats de produits et services, et autres charges	— €	4 €

Traduction de l'anglais

Le tableau suivant présente les soldes de Bombardier Transport aux :

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Secteur Aviation			
Débiteurs	2 €	4 €	2 €
Créditeurs	59	54	10
Bombardier Inc.			
Débiteurs	— €	1 €	7 €
Créditeurs	115	99	30
Prêt subordonné de la société mère ⁽¹⁾	101	100	—
Coentreprises			
Débiteurs	18 €	22 €	14 €
Créditeurs	15	12	3
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	7	5	10
Entreprises associées			
Débiteurs	3 €	3 €	3 €
Autres actifs financiers	80	68	20
Créditeurs	2	2	2

⁽¹⁾ Voir la Note 12 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

Bombardier Inc. fournit, au nom de Bombardier Transport :

- une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 43 millions € au 31 mars 2020, dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail (42 millions € au 31 décembre 2019 et 41 millions € au 1^{er} janvier 2019). Cette garantie vient à échéance en 2025 et a trait à un client.

Bombardier Transport a comptabilisé une charge d'amortissement d'un montant de 8 millions € pour une garantie de la société mère pour le trimestre clos le 31 mars 2020 (9 millions € pour le trimestre clos le 31 mars 2019).

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2020, BT Holdco a injecté des capitaux de 350 millions € dans Bombardier Transport après que la Caisse a injecté des capitaux de 350 millions € dans BT Holdco en contrepartie de l'émission d'actions convertibles supplémentaires. Ces actions convertibles supplémentaires sont rachetables au gré de BT Holdco et ont quasiment les mêmes modalités que les actions convertibles détenues par la Caisse émises précédemment. Bombardier Inc. n'a pas participé à l'injection de capitaux. Par conséquent, le pourcentage de participation de Bombardier Inc. et de la Caisse dans BT Holdco est de respectivement 63,66 % et 36,34 %.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Crédit	43 €	42 €	41 €

Traduction de l'anglais

Litiges

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport 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 Bombardier Transport consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que Bombardier Transport ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2020, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de Bombardier Transport 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. Bombardier Transport 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, Bombardier Transport ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

Le 10 février 2020, l'avocat qui conseille Bombardier Inc. dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale a reçu une lettre du ministère américain de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. coopère avec le département de la Justice relativement aux demandes en cours et fournit actuellement les documents et l'information demandés.

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

Traduction de l'anglais

Dans le cas de cet examen en cours, Bombardier Transport a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

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

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

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. Bombardier Transport et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réal brésilien (6 millions \$), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Traduction de l'anglais

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

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

Transnet

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

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

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

Espagne

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a

Traduction de l'anglais

été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Les retards pris par le CNMC pour rendre une décision finale sur cette affaire sont actuellement suspendus en raison de divers appels en cours (y compris celui de BEI) déposés relativement à différentes décisions rendues par le CNMC concernant l'implication du client public, l'ADIF, dans le dossier.

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

21. TRANSACTION

Le 17 février 2020, Bombardier Inc. (Bombardier) a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Aux termes de la transaction prévue, Bombardier et la Caisse vendraient leurs participations dans Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 7,45 milliards €.

Aux termes des dispositions de la loi française, Alstom et Bombardier ont engagé des procédures d'information et de consultation auprès des comités d'entreprise avant la signature des documents de transaction. Par conséquent, et selon la pratique habituelle en vigueur en France, Alstom, Bombardier et la Caisse ont conclu une entente de principe sur les principales modalités de la transaction et ont conclu le protocole d'entente avant l'annonce de la transaction proposée. Le protocole d'entente organise le processus d'information et de consultation engagé par Bombardier et Alstom auprès de leur comité d'entreprise respectif et contient les engagements exclusifs pris par les deux parties. Ce processus est en cours et devrait prendre fin à l'été 2020. Par la suite et sous réserve de l'avis des comités d'entreprise, les parties prévoiraient conclure la convention d'achat d'actions officielle.

Le 9 juillet 2020, Bombardier Inc. a confirmé son appui aux engagements d'Alstom relatifs à certaines préoccupations initiales de la Commission européenne concernant l'acquisition des activités de Bombardier Transport par Alstom, y compris la cession de certains actifs détenus actuellement par Bombardier Transport. Les engagements devant être présentés à la Commission européenne comportent notamment :

- un transfert de l'apport de Bombardier Transport à la plateforme de train à très grande vitesse V300 *ZEFIRO*;
- la cession de la plateforme de train *TALENT 3* de Bombardier Transport et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf, en Allemagne;
- la fourniture d'un accès à des tiers à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquées de Bombardier Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS).

Les engagements proposés sont assujettis à l'approbation de la Commission européenne et toute cession sera faite dans le respect des procédures sociales requises et des consultations avec les organes appropriés de représentation des salariés.

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes

Traduction de l'anglais

de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées en vertu de la loi française avant la conclusion de l'entente de vente et d'achat définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.

La conclusion de cette transaction est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris, mais sans s'y limiter, l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et la réalisation des consultations des comités d'entreprise concernés susmentionnés.

22. RECLASSEMENT

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

23. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Le 14 août 2020, le conseil d'administration a approuvé les états financiers consolidés de Bombardier Transport pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020. Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, Bombardier Transport a mis à jour des estimations de projet, ce qui a donné lieu à une charge de 395 millions € en grande partie liée à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à des projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Ces mises à jour d'estimations de projet sont des événements postérieurs à la date de clôture ne donnant pas lieu à des ajustements des états financiers consolidés pour le trimestre clos le 31 mars 2020, car elles sont liées à des événements survenus après la date de clôture.

Annexe 8.D. :

Comptes semestriels au 30 juin 2020 de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited,
avec le rapport de revue limitée sur ces comptes du commissaire aux comptes
de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

**Bombardier Transportation (Global Holding)
UK Limited
Londres**

**États financiers consolidés intermédiaires résumés
pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020**

Traduction de l'anglais

Table des matières

Rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés

Présentation de l'information financière

États du résultat consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019

États du résultat global consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019

États de la situation financière consolidés aux 30 juin 2020, 31 décembre 2019 et 1^{er} janvier 2019

États des variations des capitaux propres consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019

États des flux de trésorerie consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019

Notes aux états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le semestre clos le 30 juin 2020

Le rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, (le « rapport sur l'examen ») pour le trimestre clos le 30 juin 2020 préparé à l'origine en anglais et est présenté à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

Rapport sur l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés

À l'intention de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Introduction

Nous avons effectué l'examen des états financiers consolidés intermédiaires résumés ci-joints de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, au 30 juin 2020 et des états du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie connexes pour le trimestre et le semestre clos à cette date, ainsi que des notes explicatives. La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de cette information financière intermédiaire conformément à la Norme comptable internationale (IAS) 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sur la présente information financière intermédiaire, sur la base de notre examen.

Étendue de l'examen

Nous avons effectué notre examen conformément aux dispositions de l'International Standard on Review Engagements (ISRE) 2410, *Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity*. L'examen de l'information financière intermédiaire consiste à procéder à des demandes d'information, principalement auprès des personnes responsables des questions financières et comptables, et à appliquer des procédures analytiques et d'autres procédures d'examen. L'étendue d'un examen est considérablement moindre que celle d'un audit effectué conformément aux Normes internationales d'audit et, par conséquent, ne nous permet pas d'obtenir l'assurance que nous relèverons toutes les questions importantes qui pourraient être mises en lumière par un audit. Par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit.

Conclusion

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les états financiers intermédiaires ci-joints ne donnent pas, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, établie à Londres, au 30 juin 2020, ainsi que de son rendement financier et de ses flux de trésorerie pour le trimestre et le semestre clos à cette date conformément à la Norme comptable internationale (IAS) 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB.

Berlin, le 14 août 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Canzler
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Beckers
Wirtschaftsprüfer
[Auditeur indépendant, en Allemagne]

Traduction de l'anglais

Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »)

**États financiers consolidés intermédiaires résumés
pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020**

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés qui suivent sont la version française des états financiers consolidés intermédiaires résumés préparés à l'origine en anglais et sont présentés à des fins pratiques uniquement à l'intention des utilisateurs de langue française.

TABLE DES MATIÈRES

3	États du résultat consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019
4	États du résultat global consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019
5	États de la situation financière consolidés aux 30 juin 2020, 31 décembre 2019 et 1 ^{er} janvier 2019
6	États des variations des capitaux propres consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019
7	États des flux de trésorerie consolidés pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019
8	Notes aux états financiers consolidés intermédiaires résumés pour le semestre clos le 30 juin 2020

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BST	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IASB	Conseil des normes comptables internationales		
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière		
IFRS	Normes internationales d'information financière		

Bombardier Transport est utilisé comme abréviation pour Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited.

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)
(en millions d'euros)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Revenus					
Matériel roulant et systèmes		680 €	1 324 €	1 996 €	2 563 €
Services		427	454	868	883
Signalisation		237	173	448	359
		1 344	1 951	3 312	3 805
Coût des ventes		1 632	1 756	3 443	3 422
Marge brute		(288)	195	(131)	383
Charges de vente et d'administration		107	112	224	236
R et D		13	27	34	49
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(46)	(28)	(55)	(43)
Autres revenus (résultat)	3	1	(1)	1	(2)
Éléments spéciaux	4	(5)	21	(5)	21
RAII		(358)	64	(330)	122
Charges de financement	5	17	17	39	32
Revenus de financement	5	(10)	(2)	(22)	(5)
RAI		(365)	49	(347)	95
Impôts sur le résultat		(11)	33	15	65
Résultat net		(354) €	16 €	(362) €	30 €
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport		(353) €	16 €	(362) €	29 €
Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	—	—	1
		(354) €	16 €	(362) €	30 €

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

(Non audités)
(en millions d'euros)

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Résultat net	(354) €	16 €	(362) €	30 €
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	—	1	—
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	(38)	28	30	(13)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	1	(5)	(8)	(25)
Impôts sur le résultat	16	7	10	13
	(18)	30	33	(25)
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(2)	(56)	(102)	24
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	(182)	(22)	(81)	(157)
Impôts sur le résultat	23	(8)	21	11
	(159)	(30)	(60)	(146)
Total des AERG	(179)	(56)	(129)	(147)
Total du résultat global	(533) €	(40) €	(491) €	(117) €
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport	(533) €	(40) €	(490) €	(118) €
Participations ne donnant pas le contrôle	—	—	(1)	1
	(533) €	(40) €	(491) €	(117) €

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions d'euros)

	Notes	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019 ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		479 €	481 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs		1 090	1 115	921
Actifs sur contrat	7	2 293	2 167	2 240
Stocks	8	157	138	119
Autres actifs financiers	9	141	100	132
Autres actifs	10	234	276	229
Actifs courants		4 394	4 277	4 303
Immobilisations corporelles		844	890	876
Goodwill		1 704	1 723	1 701
Impôts sur le résultat différés		372	340	182
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		493	473	431
Autres actifs financiers	9	94	105	81
Autres actifs	10	285	304	348
Actifs non courants		3 792	3 835	3 619
		8 186 €	8 112 €	7 922 €
Passifs				
Emprunts		500 €	— €	— €
Fournisseurs et autres créditeurs		1 964	2 339	2 208
Provisions	11	754	750	843
Passifs sur contrat	7	2 234	2 435	2 289
Autres passifs financiers ⁽²⁾	12	176	228	156
Autres passifs ⁽²⁾	13	841	859	865
Passifs courants		6 469	6 611	6 361
Provisions	11	16	16	56
Avantages de retraite		994	926	854
Autres passifs financiers ⁽²⁾	12	252	264	188
Autres passifs ⁽²⁾	13	24	22	60
Passifs non courants		1 286	1 228	1 158
		7 755 €	7 839 €	7 519 €
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport.		422	262	394
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		9	11	9
		431	273	403
		8 186 €	8 112 €	7 922 €

Engagements et éventualités

20

⁽¹⁾ Comprend l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, qui s'est traduite par la comptabilisation d'actifs au titre des droits d'utilisation, dans Immobilisations corporelles, et d'obligations locatives, dans Autres passifs financiers, totalisant 199 millions € au 1^{er} janvier 2019.

⁽²⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 22 – Reclassement.

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

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions d'euros)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport

	Résultats non distribués			Cumul des AERG		Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres		
	Capital social et prime	Autres résultats distribués	Réorganisation du groupe	Pertes de réévaluation	Couvertures de flux de trésorerie			ECC	
Au 31 mars 2020	4 578 €	564 €	(3 921) €	(448) €	(1) €	(117) €	655 €	10 €	665 €
Total du résultat global									
Résultat net AERG	—	(353)	—	—	—	—	(353)	(1)	(354)
	—	—	—	(159)	(18)	(3)	(180)	1	(179)
	—	(353)	—	(159)	(18)	(3)	(533)	—	(533)
Injection de capitaux ⁽¹⁾	300	—	—	—	—	—	300	—	300
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Au 30 juin 2020	4 878 €	211 €	(3 921) €	(607) €	(19) €	(120) €	422 €	9 €	431 €
Au 31 mars 2019	4 078 €	704 €	(3 921) €	(539) €	4 €	(10) €	316 €	10 €	326 €
Total du résultat global									
Résultat net AERG	—	16	—	—	—	—	16	—	16
	—	—	—	(30)	30	(56)	(56)	—	(56)
	—	16	—	(30)	30	(56)	(40)	—	(40)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Au 30 juin 2019	4 078 €	720 €	(3 921) €	(569) €	34 €	(66) €	276 €	9 €	285 €

⁽¹⁾ BT Holdco a injecté des capitaux, voir la Note 19 – Opérations entre parties liées pour plus de détail.

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

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions d'euros)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Transport							Total	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Capital social et prime	Résultats non distribués		Cumul des AERG		ECC				
	Actions ordinaires	Autres résultats distribués	Réorganisation du groupe	Pertes de réévaluation	Couverts de trésorerie					
Au 31 décembre 2019	4 228 €	573 €	(3 921) €	(547) €	(52) €	(19) €	262 €	11 €	273 €	
Total du résultat global										
Résultat net AERG	—	(362)	—	—	—	—	(362)	—	(362)	
	—	—	—	(60)	33	(101)	(128)	(1)	(129)	
	—	(362)	—	(60)	33	(101)	(490)	(1)	(491)	
Injection de capitaux ⁽¹⁾	650	—	—	—	—	—	650	—	650	
Distribution de capital	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Au 30 juin 2020	4 878 €	211 €	(3 921) €	(607) €	(19) €	(120) €	422 €	9 €	431 €	
Au 1 ^{er} janvier 2019	4 078 €	691 €	(3 921) €	(423) €	59 €	(90) €	394 €	9 €	403 €	
Total du résultat global										
Résultat net AERG	—	29	—	—	—	—	29	1	30	
	—	—	—	(146)	(25)	24	(147)	—	(147)	
	—	29	—	(146)	(25)	24	(118)	1	(117)	
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
Au 30 juin 2019	4 078 €	720 €	(3 921) €	(569) €	34 €	(66) €	276 €	9 €	285 €	

⁽¹⁾ BT Holdco a injecté des capitaux, voir la Note 19 – Opérations entre parties liées plus de détails.

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

Traduction de l'anglais

BOMBARDIER TRANSPORT
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non audités)
(en millions d'euros)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Activités opérationnelles					
Résultat net		(354) €	16 €	(362) €	30 €
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement ⁽¹⁾		30	30	61	59
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	3, 4	—	(3)	—	(4)
Impôts sur le résultat différés		(51)	(14)	(3)	(6)
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	3	1	(1)	1	(2)
Gains sur vente d'activités	3	—	—	—	(4)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(46)	(28)	(55)	(43)
Charge (revenu) à base d'actions	14	(6)	4	(3)	8
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		21	16	23	17
Variation nette des soldes hors caisse	15	163	(304)	(682)	(828)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(242)	(284)	(1 020)	(773)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(19)	(36)	(40)	(65)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	4	—	8
Produit net de la cession d'activités		—	—	—	16
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(19)	(32)	(40)	(41)
Activités de financement					
Variation nette des emprunts à court terme		125	182	500	432
Paiement d'obligations locatives ⁽²⁾		(12)	(11)	(23)	(20)
Capital versé à la participation ne donnant pas le contrôle		(1)	(1)	(1)	(1)
Injection de capitaux	19	300	—	650	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		412	170	1 126	411
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(1)	(16)	(68)	54
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		150	(162)	(2)	(349)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		329	475	481	662
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		479 €	313 €	479 €	313 €
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		8 €	8 €	17 €	14 €
Impôts sur le résultat		22 €	36 €	39 €	53 €
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		— €	1 €	1 €	1 €
Impôts sur le résultat		14 €	— €	15 €	1 €

⁽¹⁾ Comprend 11 millions € et 22 millions € correspondant à un amortissement d'actifs au titre de droits d'utilisation pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (10 millions € et 20 millions € pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

⁽²⁾ Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont totalisé 17 millions € et 31 millions € (16 millions € et 30 millions € pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

⁽³⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit, l'intérêt payé sur les obligations locatives et l'intérêt payé sur la prolongation des délais de règlement des comptes fournisseurs. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

Pour le semestre clos le 30 juin 2020

(Non audités)

(Les montants des tableaux sont en millions d'euros, à moins d'indication contraire.)

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (« BT Holdco ») est constituée en vertu des lois du R.-U. et est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (« Bombardier Transport »). Bombardier Transport est une filiale en propriété exclusive de BT Holdco. Bombardier Transport est constituée en vertu des lois du R.-U. Le siège social de Bombardier Transport est situé à Berlin, en Allemagne. Bombardier Transport fournit du matériel et des systèmes de transport sur rail et des services connexes. Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication et les services de matériel de transport sur rail et est gérée comme un secteur opérationnel distinct de Bombardier Inc.

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en euros 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 les états financiers consolidés de Bombardier Transport pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 a été initialement autorisée par le conseil d'administration le 14 août 2020.

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

2. INCIDENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

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

Réponse à la COVID-19

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

Traduction de l'anglais

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

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

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

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

- Bombardier Transport gère les coûts en prenant des mesures énergiques à l'échelle de l'entreprise, notamment la réduction des dépenses non essentielles.
- Le cas échéant, Bombardier Transport participe à divers programmes de soutien gouvernementaux, notamment des subventions salariales, des garanties et des facilités de lettres de crédit, des reports de paiements d'impôts, des congés de cotisations aux régimes de retraite et autres mesures répondant aux besoins en liquidités des entreprises pendant la crise. Pour le semestre clos le 30 juin 2020, le RAI1 a été touché de façon défavorable par les coûts des perturbations liés à la pandémie de COVID-19, dans lesquels Bombardier Transport a comptabilisé des subventions salariales dont l'incidence s'élevait à environ 27 millions €.
- L'encaisse a été augmentée par une injection de capitaux de la Caisse de 350 millions € dans Bombardier Transport au cours du trimestre clos le 31 mars 2020. De plus, Bombardier Inc. a injecté indirectement des capitaux de 300 millions € dans Bombardier Transport au cours du trimestre clos le 30 juin 2020. Qui plus est, Bombardier Transport a obtenu des modifications à sa facilité de crédit renouvelable et à sa facilité de lettres de crédit. Ces modifications apportent, entre autres, des ajustements temporaires à certaines clauses restrictives financières au cours du troisième trimestre qui seront reflétés dans le calcul pour la période de quatre trimestres consécutifs de certains ratios jusqu'à la fin de la période se terminant le 31 mars 2021.
- De nouveaux calendriers d'ingénierie et de production sont établis avec les clients et les fournisseurs pour optimiser la génération de trésorerie.
- Bombardier Transport continue de participer à certaines initiatives de financement du fonds de roulement qui ont une incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, comme la vente de créances, les arrangements visant l'obtention d'avances de tiers et la négociation de la prorogation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs (voir la Note 7 – Soldes de contrats et la Note 15 – Variation nette des soldes hors caisse).

Traduction de l'anglais

Compte tenu du contexte actuel, la direction a évalué la capacité de Bombardier Transport à poursuivre ses activités. À l'heure actuelle, Bombardier Transport est d'avis qu'il n'existe aucune incertitude importante à cet égard; toutefois, la détermination de la capacité de poursuivre les activités requiert le recours à un jugement important. Plus particulièrement, la direction croit que les mesures susmentionnées combinées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 479 millions € à la fin du trimestre et à la facilité de crédit renouvelable d'environ 1154 millions € (montant inutilisé de 654 millions € au 30 juin 2020) permettront à Bombardier Transport de respecter ses obligations financières prévues actuellement pendant une période d'au moins 12 mois, sans s'y limiter, à compter de la date de clôture, soutenant ainsi la capacité de Bombardier Transport à poursuivre ses activités. De plus, Bombardier Transport obtient à l'occasion du financement de ses actionnaires, et Bombardier Inc. s'est engagée à prendre des mesures et des initiatives pour fournir le soutien nécessaire à Bombardier Transport, s'il y a lieu.

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

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

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

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

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

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

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

Goodwill – La valeur recouvrable de Bombardier Transport, niveau auquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Au cours du quatrième trimestre de 2019, Bombardier Transport a achevé son test de dépréciation annuel du goodwill et n'a relevé aucune dépréciation.

Traduction de l'anglais

Étant donné la valeur attribuée à Bombardier Transport dans la transaction de vente prévue avec Alstom et l'excédent de la juste valeur de l'entreprise sur sa valeur comptable, la direction a conclu qu'il n'y avait aucune indication de dépréciation au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020.

Contrats à long terme – Dans le cadre de son processus de clôture des états financiers, pour le trimestre clos le 30 juin 2020, Bombardier Transport a révisé sa méthode comptable relative aux contrats à long terme pour tenir compte des changements relevés dans les revenus estimatifs tirés des contrats, les coûts liés aux contrats et leur avancement. Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, Bombardier Transport a mis à jour des estimations de projet qui ont entraîné une charge de 395 millions € liée en grande partie à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à de nombreux projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires découlant de la pandémie ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020.

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

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, Bombardier Transport a revu cette évaluation en fonction des prévisions révisées. À la suite de cette évaluation, Bombardier Transport a conclu qu'aucune dépréciation importante d'actifs d'impôt différé n'était nécessaire.

3. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	1 €	(1) €	1 €	(2) €
Gain sur vente d'activités	—	—	—	(4)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	—	—	—	3
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	—	—	—	1
	1 €	(1) €	1 €	(2) €

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

4. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Traduction de l'anglais

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration (reprises) ⁽¹⁾	(5) €	21 €	(11) €	21 €
Coûts des perturbations ⁽²⁾	—	—	6	—
Impôts sur le résultat	—	(3)	6	(3)
	(5)	18	1	18
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	(5)	21	(5)	21
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	—	(3)	6	(3)
	(5)	18	1	18

⁽¹⁾ Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, représentent la reprise des indemnités de départ de 5 millions € et de 11 millions € liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentent des indemnités de départ de 24 millions € et de 28 millions €, partiellement contrebalancées par la reprise de charges de dépréciation de 3 millions € et de 7 millions € comptabilisées antérieurement liés aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

⁽²⁾ En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, Bombardier Transport a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de néant et de 6 millions € ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour le trimestre et 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.

5. 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	
	2020	2019	2020	2019
Charges de financement				
Charge d'intérêt sur les emprunts à court terme	4 €	3 €	8 €	6 €
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	3	3	7	7
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	3	3	5	5
Charge d'intérêt des obligations locatives	2	2	3	3
Autres	5	6	16	11
	17 €	17 €	39 €	32 €
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	(10) €	(1) €	(21) €	(2) €
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	—	(1)	—	(1)
Autres	—	—	(1)	(2)
	(10) €	(2) €	(22) €	(5) €

⁽¹⁾ Comprend les gains nets sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les gains découlant de la variation des taux d'intérêt.

6. 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	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
30 juin 2020						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	479 €	— €	479 €	479 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	1 090	—	1 090	1 090
Autres actifs financiers	85	5	44	101	235	235
	85 €	5 €	1 613 €	101 €	1 804 €	1 804 €
Passifs financiers						
Emprunts	— €	s. o.	500 €	— €	500 €	500 €
Fournisseurs et autres créditeurs	—	s. o.	1 964	—	1 964	1 964
Autres passifs financiers	21	s. o.	298	109	428	428
	21 €		2 762 €	109 €	2 892 €	2 892 €
31 décembre 2019						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	481 €	— €	481 €	481 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	1 115	—	1 115	1 115
Autres actifs financiers	84	5	47	69	205	205
	84 €	5 €	1 643 €	69 €	1 801 €	1 801 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 339 €	— €	2 339 €	2 339 €
Autres passifs financiers	46	s. o.	320	126	492	492
	46 €		2 659 €	126 €	2 831 €	2 831 €
1^{er} janvier 2019						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— €	— €	662 €	— €	662 €	662 €
Créances clients et autres débiteurs	—	—	921	—	921	921
Autres actifs financiers	84	5	13	111	213	211
	84 €	5 €	1 596 €	111 €	1 796 €	1 794 €
Passifs financiers						
Fournisseurs et autres créditeurs	— €	s. o.	2 208 €	— €	2 208 €	2 208 €
Autres passifs financiers	31	s. o.	227	86	344	344
	31 €		2 435 €	86 €	2 552 €	2 552 €

s. o. : sans objet

7. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 200 €	8 827 €	7 740 €
Moins : avances et facturations progressives	(6 415)	(7 106)	(5 857)
	1 785	1 721	1 883
Contrats de service			
Coûts engagés et marges comptabilisées	601	567	413
Moins : avances et facturations progressives	(93)	(121)	(56)
	508	446	357
	2 293 €	2 167 €	2 240 €

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	1 797 €	2 006 €	1 817 €
Autres revenus différés	437	429	472
	2 234 €	2 435 €	2 289 €
Dont la tranche courante	2 234 €	2 435 €	2 289 €

Dans le cas de certains contrats à long terme, Bombardier Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels elle reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Bombardier Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 343 millions € au 30 juin 2020 (503 millions € au 31 décembre 2019 et 624 millions € au 1^{er} janvier 2019). Les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Bombardier Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

8. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Matières premières	157 €	138 €	119 €
	157 €	138 €	119 €

9. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Instruments financiers dérivés	122 €	84 €	130 €
Créances sur contrats à long terme	81	89	65
Encaisse affectée	18	18	6
Dépôts	6	5	4
Placements dans des titres	5	5	5
Autres	3	4	3
	235 €	205 €	213 €
Dont la tranche courante	141 €	100 €	132 €
Dont la tranche non courante	94	105	81
	235 €	205 €	213 €

10. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Immobilisations incorporelles autres que le goodwill	179 €	159 €	106 €
Charges payées d'avance	116	141	195
Taxe de vente et autres taxes	99	108	89
Impôts sur le résultat à recevoir	59	77	42
Avantages de retraite	43	68	114
Charges de financement différées	19	24	24
Autres	4	3	7
	519 €	580 €	577 €
Dont la tranche courante	234 €	276 €	229 €
Dont la tranche non courante	285	304	348
	519 €	580 €	577 €

11. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2019	248 €	110 €	362 €	46 €	766 €
Additions	25	4 ⁽²⁾	4	2	35
Utilisation	(22)	(23)	(68)	—	(113)
Reprises	(1)	(9) ⁽²⁾	(1)	—	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	—	(4)	—	(9)
Solde au 31 mars 2020	245 €	82 €	293 €	48 €	668 €
Additions	20	—	144	—	164
Utilisation	(21)	(16)	(6)	(1)	(44)
Reprises	(4)	(7)	—	—	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	2	—	(9)	—	(7)
Solde au 30 juin 2020	242 €	59 €	422 €	47 €	770 €
Dont la tranche courante	242 €	58 €	422 €	32 €	754 €
Dont la tranche non courante	—	1	—	15	16
	242 €	59 €	422 €	47 €	770 €

	Garanties de produits	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2019	285 €	159 €	407 €	48 €	899 €
Additions	28	3 ⁽²⁾	7	1	39
Utilisation	(29)	(13)	(55)	—	(97)
Reprises	(17)	—	(2)	—	(19)
Incidence des fluctuations de taux de change	1	—	4	1	6
Solde au 31 mars 2019	268 €	149 €	361 €	50 €	828 €
Additions	18	27 ⁽²⁾	6	2	53
Utilisation	(19)	(22)	(72)	—	(113)
Reprises	(4)	(3)	(1)	—	(8)
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	—	(1)	(1)	(3)
Solde au 30 juin 2019	262 €	151 €	293 €	51 €	757 €
Dont la tranche courante	262 €	109 €	293 €	35 €	699 €
Dont la tranche non courante	—	42	—	16	58
	262 €	151 €	293 €	51 €	757 €

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

⁽²⁾ Voir la Note 4 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

12. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Obligations locatives ⁽¹⁾	192 €	213 €	223 €
Instruments financiers dérivés	130	172	117
Prêt subordonné de la société mère ⁽²⁾	101	100	—
Autres	5	7	4
	428 €	492 €	344 €
Dont la tranche courante	176 €	228 €	156 €
Dont la tranche non courante	252	264	188
	428 €	492 €	344 €

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 22 – Reclassement.

⁽²⁾ Dette non garantie, qui est obligatoirement ou automatiquement convertible en capital social non remboursable de Bombardier Transport. Le remboursement de cette dette ne peut être exigé de Bombardier Transport ou effectué par le biais de ses actifs. Cette dette de Bombardier Inc. porte intérêt à un taux de 2,50 % et vient à échéance en mai 2023.

13. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2019
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	368 €	354 €	387 €
Avantages du personnel	293	223	249
Impôts sur le résultat à payer	136	159	133
Autres taxes à payer	68	145	156
	865 €	881 €	925 €
Dont la tranche courante	841 €	859 €	865 €
Dont la tranche non courante	24	22	60
	865 €	881 €	925 €

⁽¹⁾ Les obligations locatives ont été reclassées des Autres passifs aux Autres passifs financiers. Voir la Note 22 – Reclassement.

14. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

UAR

Le nombre d'UAR a varié comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	40 082 810	36 931 582	40 673 920	38 561 793
Transférées ⁽¹⁾	—	1 500 141	6 962	1 336 033
Attribuées	—	14 655 400	—	14 977 886
Annulées	(722 310)	(814 629)	(1 320 382)	(2 603 218)
Solde à la fin des périodes	39 360 500	52 272 494	39 360 500	52 272 494

⁽¹⁾ Représentent les UAR des employés transférées de Bombardier Inc. ou du secteur Aviation à Bombardier Transport et vice-versa.

Le recouvrement de rémunération, à l'égard des régimes d'UAR, s'est élevé à respectivement 7 millions € et 5 millions € au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 (charge de rémunération de respectivement 3 millions € et 6 millions € au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019). Le recouvrement de rémunération est attribuable à la révision des hypothèses liées au rendement futur.

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Solde au début de la période	27 852 116	22 401 936	27 852 116	24 714 382
Transférées	—	1 741 129	—	1 741 129
Attribuées	—	5 221 031	—	5 756 708
Exercées	—	(216 084)	—	(591 804)
Annulées	(61 057)	(549 864)	(61 057)	(3 022 267)
Solde à la fin de la période	27 791 059	28 598 148	27 791 059	28 598 148

Une charge de rémunération de respectivement 1 million € et 2 millions € a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 1 million € et 2 millions € pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

15. 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	
	2020	2019	2020	2019
Créances clients et autres débiteurs	47 €	(66) €	2 €	21 €
Stocks	(5)	(14)	(22)	(20)
Actifs sur contrat	(3)	(134)	(251)	(348)
Passifs sur contrat	(33)	17	(124)	(95)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	16	(21)	(48)	(40)
Autres actifs	111	(25)	46	(31)
Fournisseurs et autres créditeurs	(123)	48	(326)	(39)
Provisions	109	(69)	21	(147)
Passif lié aux avantages de retraite	(74)	11	8	(28)
Autres passifs	118	(51)	12	(101)
	163 €	(304) €	(682) €	(828) €

Vente de créances hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Bombardier Transport a des facilités auxquelles elle peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 518 millions € étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 juin 2020 (809 millions € au 31 décembre 2019 et 799 millions € au 1^{er} janvier 2019). Des créances de respectivement 225 millions € et 550 millions € ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 520 millions € et 1039 millions € au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019).

Fournisseurs et autres créditeurs

Bombardier Transport a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 518 millions € et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 2,08 % au 30 juin 2020 (respectivement 488 millions € et 2,50 % au 31 décembre 2019 et respectivement 474 millions € et 2,41 % au 1^{er} janvier 2019). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Soldes des contrats

Voir la Note 7 – Soldes des contrats pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

16. FACILITÉS DE CRÉDIT

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

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

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

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de Bombardier Transport 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 Bombardier Transport a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de Bombardier Transport. En l'absence d'un marché actif, Bombardier Transport établit la juste valeur selon 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 et de la solvabilité de l'emprunteur. Pour poser ces hypothèses, Bombardier Transport utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, 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 :

Créances sur contrats à long terme – Bombardier Transport a recours aux analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt.

Traduction de l'anglais

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que Bombardier Transport 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 Bombardier Transport à la date de clôture. Bombardier Transport utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme.

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 l'encaisse affectée, des emprunts, des dépôts et des autres actifs financiers, des fournisseurs et autres créditeurs, et des autres passifs financiers 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.

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 2020 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	122 €	— €	122 €	— €
Placements dans des titres	5	—	5	—
Créance sur contrat à long terme	64	—	64	—
	191 €	— €	191 €	— €
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(130) €	— €	(130) €	— €
	(130) €	— €	(130) €	— €

⁽¹⁾ Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme et de dérivés incorporés.

18. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées significatives, des entreprises associées non significatives et des coentreprises revenant à Bombardier Transport se présentait comme suit :

	30 juin 2020			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	94 €	44 €	84 €	222 €
Autres actifs courants	486 €	83 €	310 €	879 €
Actifs non courants	135 €	163 €	34 €	332 €
Passifs courants	390 €	107 €	267 €	764 €
Passifs non courants	— €	158 €	4 €	162 €

	31 décembre 2019			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	207 €	43 €	120 €	370 €
Autres actifs courants	397 €	44 €	286 €	727 €
Actifs non courants	133 €	182 €	36 €	351 €
Passifs courants	436 €	92 €	275 €	803 €
Passifs non courants	— €	153 €	5 €	158 €

	1 ^{er} janvier 2019			
	BST	Autres ⁽¹⁾	Coentreprises	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	235 €	36 €	63 €	334 €
Autres actifs courants	362 €	27 €	268 €	657 €
Actifs non courants	134 €	43 €	19 €	196 €
Passifs courants	460 €	79 €	202 €	741 €
Passifs non courants	— €	7 €	11 €	18 €

⁽¹⁾ Autres représentent notre quote-part des actifs et des passifs des entreprises associées non significatives.

19. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de Bombardier Transport sont composées de Bombardier Inc., des sociétés affiliées du secteur Aviation et de la Caisse. De plus, dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la portion de ces opérations qui est attribuable aux sociétés affiliées ainsi que les intérêts des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Secteur Aviation				
Revenus	1 €	— €	1 €	1 €
Bombardier Inc.				
Charges de vente et d'administration	16 €	14 €	34 €	28 €
Coentreprises				
Revenus	8 €	14 €	15 €	23 €
Achats de produits et services, et autres charges	8	8	15	19
Entreprises associées				
Achats de produits et services, et autres charges	— €	— €	— €	4 €

Le tableau suivant présente les soldes de Bombardier Transport aux :

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Secteur Aviation			
Débiteurs	2 €	4 €	2 €
Créditeurs	18	54	10
Bombardier Inc.			
Débiteurs	— €	1 €	7 €
Créditeurs	112	99	30
Prêt subordonné de la société mère ⁽¹⁾	101	100	—
Coentreprises			
Débiteurs	38 €	22 €	14 €
Créditeurs	14	12	3
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	8	5	10
Entreprises associées			
Débiteurs	3 €	3 €	3 €
Autres actifs financiers	73	68	20
Créditeurs	2	2	2

⁽¹⁾ Voir la Note 12 – Autres passifs financiers pour plus de détails.

Bombardier Inc. fournit, au nom de Bombardier Transport :

- une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 42 millions € au 30 juin 2020, dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail (42 millions € au 31 décembre 2019 et 41 millions € au 1^{er} janvier 2019). Cette garantie vient à échéance en 2025 et a trait à un client.

Bombardier Transport a comptabilisé des dotations aux amortissements de 7 millions € et de 15 millions € au titre de la garantie de la société mère pour le trimestre et semestre clos le 30 juin 2020 (10 millions € et 19 millions € pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019). Bombardier Transport a comptabilisé une charge (revenu)

Traduction de l'anglais

de 2 millions € et 2 millions € au titre des commissions de garantie de la société mère pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ((1) million € et (1) million € pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2020, BT Holdco a injecté des capitaux de 350 millions € dans Bombardier Transport après que la Caisse a injecté des capitaux dans BT Holdco, en contrepartie de l'émission d'actions convertibles supplémentaires. Ces actions convertibles supplémentaires sont rachetables au gré de BT Holdco et ont quasiment les mêmes modalités que les actions convertibles détenues par la Caisse émises précédemment.

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, BT Holdco a injecté des capitaux de 300 millions € dans Bombardier Transport après que Bombardier Inc. a injecté indirectement des capitaux dans BT Holdco, en contrepartie de l'émission de nouvelles actions rachetables. Ces nouvelles actions rachetables sont rachetables au gré de BT Holdco et ont quasiment les mêmes modalités que les actions convertibles détenues par Bombardier Inc. émises précédemment.

Par conséquent, le pourcentage de participation de Bombardier Inc. et de la Caisse dans BT Holdco est de respectivement 65,35 % et 34,65 %.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2020	31 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2019
Crédit	42 €	42 €	41 €

Litiges

Dans le cours normal des affaires, Bombardier Transport 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 Bombardier Transport consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

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

Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement et de services de signalisation à Azerbaijan Railways ADY (le « contrat d'ADY »). En octobre 2016, Bombardier Transport a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers en comptabilité judiciaire externes, sous la supervision des Affaires juridiques et de conseillers légaux externes. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de Bombardier Transport, 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 Bombardier Transport. 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

Traduction de l'anglais

l'autorité chargée des poursuites. Le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'est plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif. L'affaire est toujours en instance auprès de la Cour d'appel suédoise qui fixera probablement une date pour le procès en appel.

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de Bombardier Transport 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. Bombardier Transport 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, Bombardier Transport ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

Le 10 février 2020, l'avocat qui conseille Bombardier Inc. dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale a reçu une lettre du ministère américain de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs au contrat d'ADY. Bombardier Inc. coopère avec le ministère de la Justice à cet égard et est en train de fournir les documents et les renseignements demandés.

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

Dans le cas de cet examen en cours, Bombardier Transport a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

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

Traduction de l'anglais

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

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. Bombardier Transport et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réal brésilien (6 millions \$), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

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

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

Traduction de l'anglais

Transnet

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

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

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

Espagne

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Les retards pris par le CNMC pour rendre une décision finale sur cette affaire sont actuellement suspendus en raison de divers appels en cours (y compris celui de BEI) déposés relativement à différentes décisions rendues par le CNMC concernant l'implication du client public, l'ADIF, dans le dossier.

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

21. TRANSACTION

Le 17 février 2020, Bombardier Transport a signé un protocole d'entente avec Alstom SA et la Caisse pour la vente des activités de Transport à Alstom. Aux termes de la transaction prévue, Bombardier et la Caisse vendraient leurs participations dans Transport à Alstom selon une valeur de l'organisation d'environ 7,45 milliards €.

Aux termes des dispositions de la loi française, Alstom et Bombardier ont engagé des procédures d'information et de consultation auprès des comités d'entreprise avant la signature des documents de transaction. Par conséquent, et selon la pratique habituelle en vigueur en France, Alstom, Bombardier et la Caisse ont conclu une entente de principe sur les principales modalités de la transaction et ont conclu le protocole d'entente avant l'annonce de la transaction proposée. Le protocole d'entente organise le processus d'information et de consultation engagé par Bombardier et Alstom auprès de leur comité d'entreprise respectif et contient les engagements exclusifs pris par les deux parties. Ce processus est en cours et devrait être conclu durant l'été 2020. Par la suite et sous réserve de l'avis des comités d'entreprise, les parties devraient conclure la convention d'achat d'actions officielle.

Le 9 juillet 2020, Bombardier Inc. a confirmé son appui aux engagements d'Alstom relatifs à certaines préoccupations initiales de la Commission européenne concernant l'acquisition de sa division Bombardier Transport par Alstom, y compris la cession de certains actifs détenus actuellement par Bombardier Transport. Les engagements devant être présentés à la Commission européenne comportent notamment :

- un transfert de l'apport de Bombardier Transport à la plateforme de train à très grande vitesse V300 *ZEFIRO*;
- la cession de la plateforme de train *TALENT 3* de Bombardier Transport et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf, en Allemagne;
- la fourniture d'un accès à des tiers à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquées de Bombardier Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS).

Les engagements proposés sont assujettis à l'approbation de la Commission européenne et toute cession sera faite dans le respect des procédures sociales requises et des consultations avec les organes appropriés de représentation des salariés.

Le 31 juillet 2020, la Commission européenne a donné son approbation conditionnelle à la vente de Bombardier Transport à Alstom, un jalon important dans l'obtention des approbations requises des organismes de réglementation pour clôturer la transaction. Bombardier et Alstom continuent de collaborer pour obtenir les dernières approbations et réaliser les consultations des comités d'entreprise pertinents exigées avant la conclusion de l'entente de vente définitive, qui devrait avoir lieu en septembre 2020.

La conclusion de cette transaction est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris, mais sans s'y limiter, l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et la réalisation des consultations des comités d'entreprise concernés susmentionnés.

22. RECLASSEMENT

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

ANNEXE 9

INFORMATIONS FINANCIERES RELATIVES AU SECTEUR TRANSPORT DE BOMBARDIER INC

La présente Annexe 9 est composée des éléments suivants :

- Annexe 9.A. : Présentation de l'activité de Bombardier Transport :
Extraits pertinents du Rapport financier de Bombardier Inc. pour l'exercice clos le 31 décembre 2019
- Annexe 9.B. : Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019 :
Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019
- Annexe 9.C. : Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour la période expirant le 31 mars 2020 :
Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le trimestre clos au 31 mars 2020
- Annexe 9.D. : Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc. pour la période expirant le 30 juin 2020 :
Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le semestre et le trimestre clos au 30 juin 2020

Annexe 9.A. :

Présentation de l'activité de Bombardier Transport :

Extraits pertinents du Rapport financier de Bombardier Inc. pour l'exercice clos le 31 décembre 2019

PROFIL

Portefeuille de produits et de services de calibre international positionné pour générer de la croissance

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

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

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT ET SYSTÈMES

TRAINS À GRANDE VITESSE ET TRAINS À TRÈS GRANDE VITESSE

Application : Matériel pour les exploitations de moyenne et grande distance.

Produit principal : Gamme *ZEFIRO*

Caractéristiques principales : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une grande efficacité. Le portefeuille couvre l'éventail complet des exigences en matière de vitesse : grande vitesse (200-250 km/h) et très grande vitesse (250-380 km/h).



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE, TRAINS RÉGIONAUX ET TRAINS INTERURBAINS

Application : Transport collectif de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains, les banlieues et les liaisons à moyenne vitesse entre les villes.

Produits principaux : *AVENTRA*, *TALENT*, *OMNEO*, *TWINDEXX* Vario, *BiLevel* et de type multiniveaux

Caractéristiques principales : Vaste gamme de produits comprenant des rames automotrices électriques, diesels, bimodes alimentées par batteries ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Nos plateformes de train modulaires offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants de transport collectif, ainsi que des niveaux élevés de confort et de capacité. Le train circule sans émissions polluantes, contribuant ainsi largement à une mobilité respectueuse de l'environnement.



Train à un niveau *AVENTRA*

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

Application : Transport collectif de surface efficace dans les centres urbains et dans les agglomérations de banlieue.

Produit principal : Gamme *FLEXITY*

Caractéristique principale : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités et des performances novatrices ainsi que de faibles coûts de cycle de vie. S'appuyant sur des plateformes modulaires adaptables, notre gamme de véhicules présente un éventail complet de solutions de véhicules légers sur rail pour améliorer la connectivité et l'identité des villes dans le monde. Dotés de notre système primé d'aide à la détection d'obstacles, nos tramways et véhicules légers sur rail rehaussent la sécurité du conducteur, des passagers et de toutes les autres composantes de la circulation routière.



Tramway *FLEXITY* pour la Toronto Transit Commission (TTC)

MÉTROS

Application : Large éventail de solutions de mobilité à grande capacité pour tous les types de milieux urbains.

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA* (métros, monorails et systèmes de navettes)

Caractéristiques principales : Large éventail de solutions de mobilité urbaine mises au point grâce à une technologie novatrice et confirmée. Valeur maximale du système pour toutes les capacités dans tout type d'environnement. Des éléments comme la sécurité, le coût sur le cycle de vie, le confort des passagers et l'intégration intelligente à la ville, pour n'en citer que quelques-uns, sont à l'origine des conceptions et des innovations de notre portefeuille, couvrant une très large gamme des besoins requis par les systèmes. Une technologie qui se met en œuvre rapidement et est aussi peu invasive que possible comme celle du système *INNOVIA* Monorail 300 en fait partie. Les produits de Bombardier ont un riche passé lié à l'automatisation et, équipés de systèmes sans conducteur, ils desservent de nombreuses villes dans le monde.



Rame de métro *MOVIA* C30 à Stockholm, en Suède

LOCOMOTIVES

Application : Locomotives électriques et diesels pour les services de transport sur rail interurbain et régional ainsi que transport de marchandises sur rail.

Produits principaux : Plateforme *TRAXX*, locomotives électriques et bimodes *ALP*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesels ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions novatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique tout en réduisant les coûts sur le cycle de vie. Homologuées dans plusieurs pays européens, elles permettent le service transfrontalier. La locomotive *TRAXX MS3* est la locomotive polycourant la plus évoluée sur le marché dotée de la fonction du dernier kilomètre qui lui permet de franchir aisément les tronçons de voie non électrifiés, souvent présents dans les ports ou les gares de marchandises.



Locomotive *TRAXX MS3* à Kassel, en Allemagne

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour tous les types de véhicules sur rail et d'applications de mobilité électrique de Bombardier et d'entreprises tierces, assurant l'alimentation électrique de manière hautement fiable et sécuritaire ainsi qu'efficace sur le plan énergétique.

Produits principaux : Plateforme *MITRAC*, qui comprend les convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires pour les châssis, les toits et les assemblages dans la salle des machines, les systèmes de traction (moteurs et engrenages), les systèmes de gestion des contrôles des trains (TCMS), l'équipement haute tension et solutions de systèmes complets. Des solutions novatrices de radiocommunications entre le train et l'équipement en bordure de voie complètent le portefeuille de produits.

Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, de sécurité en matière énergétique (conformité au niveau d'intégrité de sûreté (SIL 2)), d'efficacité énergétique, d'intégration des nouvelles technologies et de facilité d'entretien, des éléments qui maintiennent à un faible niveau les investissements initiaux et les coûts sur l'ensemble du cycle de vie.



Convertisseur *MITRAC*

BOGIES

Application : Série complète de bogies qui s'adaptent à toute la gamme des véhicules *Bombardier*.

Produits principaux : Portefeuille de bogies *FLEXX*, incorporant les dernières technologies, soit les systèmes *FLEXX Eco*, *FLEXX Urban*, *FLEXX Speed*, *FLEXX Power* et la technologie *WAKO* primée

Caractéristiques principales : Technologie de produits de pointe et services après-vente complets couvrant la totalité des applications de matériel roulant. Nos bogies, respectueux des voies, sont conçus pour assurer une exploitation sécuritaire et en douceur, atténuer l'usure des roues et des voies et réduire au minimum les frais d'exploitation et le bruit.



Bogie *FLEXX* fabriqué à Siegen, en Allemagne

SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

Application : Systèmes de navettes entièrement automatisés (APM), de métros, de monorails et de transport léger sur rail.

Produits principaux : Système *INNOVIA APM 300*, système *INNOVIA Monorail 300*, système de métro *MOVIA*, système de tramway *FLEXITY*

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour des applications de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adaptées pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde.



Système de navettes automatisé *INNOVIA APM* développé pour l'aéroport international de Los Angeles (LAX)

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

Application : Solutions de système pour des applications interurbaines et à grande vitesse couvrant de moyennes à grandes distances.

Caractéristiques principales : Approche clés en main pour fournir des systèmes sur rail fiables pour les grandes lignes, avec un niveau supérieur de confort pour les passagers et des normes de sécurité de pointe. Expérience reconnue en intégration des systèmes et en ingénierie.

SEGMENT DE MARCHÉ : SIGNALISATION

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF

Application : Solutions de contrôle ferroviaire et de signalisation pour les systèmes de transport collectif comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes automatisées.

Produit principal : Solution *CITYFLO*

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles (GoA 0) à la solution de commande de train basée sur les communications entièrement automatisée (GoA 4), qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.



Solution *CITYFLO* 650 à Kuala Lumpur

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

Application : Solutions de signalisation et contrôle ferroviaire pour les grandes lignes de chemins de fer allant du transport de marchandises aux lignes régionales et de banlieue, interurbaines et à grande vitesse.

Produits principaux : *INTERFLO* et commande automatique de train par système embarqué *EBI Cab*

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de systèmes de signalisation conventionnels utilisant la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen, opérationnel dans plusieurs pays du continent européen et à l'extérieur de l'Europe.

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

Application : Solutions de signalisation et de contrôle ferroviaire pour le secteur industriel, offrant des applications importantes pour l'exploitation minière et le transport de marchandises industrielles.

Produit principal : Solution *INTERFLO* 150

Caractéristiques principales : Technologies innovatrices pour les systèmes de signalisation utilisées pour accroître la capacité du transport de manière sécuritaire et rentable. Nos technologies couvrent l'ensemble du processus et améliorent non seulement l'exploitation souterraine, mais également le transfert du minerai à la plaque tournante de transport.

OPTIFLO – SOLUTIONS DE SERVICES POUR LA SIGNALISATION

Application : Portefeuille complet de services pour le transport collectif, les grandes lignes, l'infrastructure ferroviaire du secteur industriel et les solutions de signalisation.

Caractéristiques principales : Gestion des infrastructures, soutien technique, évaluation de la cybersécurité et autres solutions de services personnalisées pour garantir les niveaux les plus élevés de disponibilité et de fiabilité ainsi que la rentabilité de la maintenance des solutions de signalisation et de contrôle ferroviaires.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

Application : Gestion de la chaîne d'approvisionnement, des stocks de pièces de rechange et de l'obsolescence, et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires.

Caractéristiques principales : Solutions avancées d'approvisionnement en matériaux associées à une capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un réseau international de fournisseurs de pièces et de composants. Capacité logistique de fournir et de livrer les solutions nécessaires en temps et à l'endroit voulus.

GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

Application : Portefeuille complet de services de gestion de l'exploitation et des parcs de véhicules.

Caractéristiques principales : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils de maintenance sur toute la durée de vie (ORBITA, AVIS, EMS, etc.) permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts pendant le cycle de vie du parc de véhicules. Grande expérience en exploitation et en maintenance des trains de banlieue et des trains régionaux.

GESTION DU CYCLE DE VIE DE L'ACTIF, RÉINGÉNIERIE ET RÉVISION DES COMPOSANTS

Application : Mise à niveau, prolongation de la durée de vie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants.

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans nos installations spécialisées et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie.

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

Application : Services complets d'exploitation et de maintenance de systèmes de transport entièrement automatisés et de transport collectif.

Caractéristiques principales : Solide expérience en exploitation et maintenance de technologies automatisées et sans conducteur, y compris les systèmes de navettes automatisés, de métros et de monorails de même que les solutions de gestion de parc de véhicules pour les systèmes de transport urbains et interurbains.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2019	Aux 31 décembre 2018
Permanents ⁽¹⁾	31 750	35 050
Contractuels	4 300	5 600
	36 050	40 650
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	66 %	62 %

⁽¹⁾ Y compris 950 employés inactifs au 31 décembre 2019 (900 employés inactifs au 31 décembre 2018).

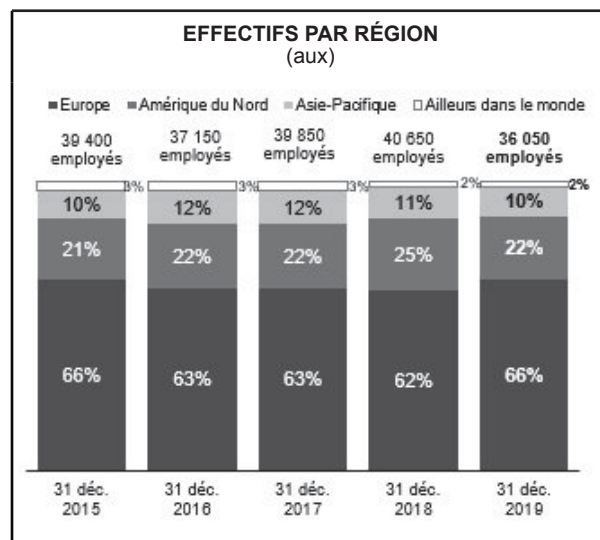
Nous continuons de déployer nos mesures de transformation avec l'objectif de créer plus de valeur pour les clients et les actionnaires. Ces mesures sont prises en vue d'améliorer la productivité en étudiant et en établissant de nouveaux partenariats, et en optimisant notre présence mondiale sur le plan de la fabrication et de l'ingénierie, tout en simplifiant nos fonctions administratives et autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise.

En 2019, le nombre global d'employés a diminué de 11 %, ou 4600 employés, à l'échelle mondiale en raison de ces initiatives.

Nos effectifs permanents et nos effectifs contractuels ont été réduits dans toutes les régions. Alors que la baisse de nos effectifs en Europe est principalement attribuable à l'optimisation et aux mesures de restructuration conformément à notre plan de transformation, la baisse de nos effectifs en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique témoigne également de l'incidence du ralentissement de la cadence de production par suite de l'achèvement de certains contrats importants.

Notre rémunération incitative pour les employés à l'échelle mondiale récompense les efforts collectifs et individuels de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. À la fin de 2019, un total de 2100 employés de par le monde, ou 6,6 % des employés permanents, étaient admissibles à participer au programme. En 2019, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI ajusté et les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾.

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



Annexe 9.B. :

Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc.
pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2019 :

Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour les exercices clos
les 31 décembre 2018 et 2019

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos anticipations et nos perspectives et prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; 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 de l'avancement des projets complexes de Transport et de leur achèvement, et de la libération de fonds de roulement qui en découlera selon le calendrier prévu; 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 sur notre entreprise et nos activités; 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; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en oeuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la prorogation des échéances; et les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités. En ce qui a trait à la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc et à la vente relative aux avions *CRJ Series* (collectivement, la transaction en cours), le présent rapport de gestion comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer de ces transactions et leur incidence prévue sur nos perspectives, prévisions et cibles, nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre plan d'entreprise et notre stratégie globale; et le fait que la clôture de ces transactions en cours est conditionnelle à certain évènements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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 actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec les transactions en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'obtention des approbations réglementaires selon des modalités acceptables dans des délais habituels), et la réalisation des transactions selon le calendrier prévu et des

avantages prévus qui devraient découler de ces transactions (y compris la réception du produit attendu) selon le calendrier prévu. Pour plus de renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

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 complexes de Transport, et le risque que les mesures et initiatives mises en œuvre par Transport ne réussissent pas à faire avancer ces projets et à les mener à terme, et que le résultat prévu et la libération de fonds de roulement connexe ne soient pas réalisés, ou qu'ils ne le soient pas selon le calendrier prévu; 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; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d'efficacité et nos initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; 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 et à leur protection; 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; à certaines 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 (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux 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. En ce qui concerne les transactions en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci selon des conditions acceptables ou pas du tout ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation des transactions ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages prévue et la réception du produit attendu qui devrait en découler et qui, par conséquent, ne serait pas disponible pour Bombardier selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu devant découler des transactions pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du présent rapport de gestion.

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

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.

Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et [REDACTED] [REDACTED] comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et [REDACTED], respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique générale du marché dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII selon les IFRS.

RAII ajusté, [REDACTED], [REDACTED] et [REDACTED]
La direction utilise le RAII ajusté, [REDACTED], [REDACTED] et [REDACTED] 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, [REDACTED], [REDACTED] et [REDACTED] 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.

FAITS SAILLANTS

Améliorer le carnet de commandes tout en exécutant des projets en redressement complexes

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2019 ⁽¹⁾	2018	Écart
Revenus	8 269 \$	8 915 \$	(7) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	10,0 \$	9,9 \$	1 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,1	0,1
RAII ajusté ⁽²⁾⁽³⁾	70 \$	750 \$	(91) %
Marge RAII ajustée ⁽²⁾⁽³⁾	0,8 %	8,4 %	(760) pdb
RAII ⁽²⁾	22 \$	774 \$	(97) %
Marge RAII ⁽²⁾	0,3 %	8,7 %	(840) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	157 \$	108 \$	45 %
Aux 31 décembre	2019	2018	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	35,8 \$	34,5 \$	4 %

⁽¹⁾ Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

⁽²⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 94 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 (111 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018).

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

Résultats financiers de l'exercice complet reflétant les mesures et initiatives prises pour aller de l'avant et mener à bien des projets complexes

- Au cours du dernier exercice, Transport a poursuivi son redressement en réalignant la production et en révisant certains calendriers de livraison de projets, tout en investissant pour appuyer l'amélioration de la fiabilité en service et en finançant l'augmentation des capacités d'ingénierie et de production. Les coûts plus élevés que prévu pour mettre en œuvre ces initiatives et pour soutenir les projets en redressement et en voie d'achèvement principalement situés au R.-U., en Suisse et en Allemagne ont entraîné une baisse des résultats et [REDACTED]⁽¹⁾ du secteur.
 - Modifications des estimations de projets de plus de 500 millions \$ incluses dans les résultats de 2019
- Fin de la livraison de plusieurs projets d'envergure en redressement, y compris la Metropolitan Transportation Authority (MTA) dans la ville de New York, Crossrail au R.-U. et la Toronto Transit Commission (TTC) à Toronto.
- En fin d'exercice, Transport a aussi réalisé des progrès en franchissant les étapes clés d'autres projets d'envergure, notamment l'amélioration considérable de la fiabilité en service des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) en Suisse et l'homologation du logiciel des rames automotrices du projet LoTrain au R.-U., ouvrant ainsi la voie à la livraison de trains de ce projet et à d'autres contrats visant les voitures AVENTRA au R.-U.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Amélioration du carnet de commandes plaçant Transport en position de dégager de meilleurs résultats financiers

- Transport a continué de croître et d'améliorer la qualité de son carnet de commandes en affichant des nouvelles commandes totalisant 10,0 milliards \$ et un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2 pour l'exercice. Le carnet de commandes atteignait 35,8 milliards \$ à la clôture de l'exercice.
- Environ 70 % des commandes de 2019 découlent de contrats de services, de projets de signalisation et d'options sur des projets de matériel roulant, lesquels comportent un risque d'exécution moindre. La part du carnet de commandes liée aux contrats de services et de signalisation a augmenté pour atteindre 48 % (42 % un an plus tôt).

Efforts axés sur une meilleure exécution des projets pour améliorer la performance financière durablement

- La nomination de Danny Di Perna à titre de président de Bombardier Transport en février 2019 a permis de mettre davantage l'accent sur les relations avec les clients et sur l'exécution disciplinée des projets.
 - Renforcement de l'équipe de direction de Transport avec la nomination d'un nouveau chef, Ingénierie et de nouveaux présidents régionaux, afin de mieux respecter les engagements pris envers les clients.
- Priorités claires de la direction – les efforts visent une forte accélération de la cadence de production au R.-U. et en France, la fiabilité en Allemagne, le règlement de réclamations et l'acceptation de trains dans le cadre du projet des CFF en Suisse, ainsi que la poursuite de l'amélioration de l'efficacité à l'échelle du secteur.

Investissements de la Caisse dans Transport

- Les résultats de Transport pour 2019 n'ont pas atteint les cibles de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois débutant le 12 février 2020, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera diminué de 2,5 %, pour s'établir à 67,5 %; le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 9,5 %, à 12,0 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de participation de chaque actionnaire à la conversion, soit 67,5 % pour Bombardier et 32,5 % pour la Caisse.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Exercices clos les 31 décembre	
	2019 ⁽¹⁾	2018
Revenus		
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	5 192 \$	5 844 \$
Services ⁽³⁾	2 140	2 096
Signalisation ⁽⁴⁾	937	975
Total des revenus	8 269 \$	8 915 \$
Amortissement	139	101
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	3	—
RAII ajusté⁽⁵⁾⁽⁶⁾	70	750
Éléments spéciaux	48	(24)
RAII⁽⁵⁾	22 \$	774 \$
Marge RAII ajustée ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	0,8 %	8,4 %
Marge RAII	0,3 %	8,7 %

- (1) Se reporter à la Note 3 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
- (2) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.
- (3) Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.
- (4) Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et de la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.
- (5) Compte tenu de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant [REDACTED] 94 millions \$ pour [REDACTED] l'exercice clos le 31 décembre 2019 ([REDACTED] 111 millions \$ pour [REDACTED] l'exercice clos le 31 décembre 2018).
- (6) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Revenus par région

	Exercices clos les 31 décembre			
	2019		2018	
Europe ⁽¹⁾	4 929 \$	59 %	5 522 \$	62 %
Amérique du Nord	1 955	24 %	1 757	20 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	986	12 %	1 137	13 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	399	5 %	499	5 %
	8 269 \$	100 %	8 915 \$	100 %

⁽¹⁾ Les diminutions en Europe pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 reflètent une incidence négative des taux de change de 289 millions \$. Les diminutions en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde au cours de l'exercice reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 43 millions \$ et 13 millions \$.

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

Revenus

Les revenus totaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 ont diminué de 646 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 345 millions \$ pour l'exercice, les revenus pour l'exercice ont diminué de 301 millions \$, ou 3 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 301 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne qui a eu une incidence négative sur les revenus tirés du matériel roulant en Europe au cours de l'exercice considéré; et
- la baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Les contrats touchés visent surtout les trains de banlieue et les trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique, les systèmes de transport en commun dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, ainsi que les trains interurbains, les trains à très grande vitesse, les véhicules légers sur rail et les systèmes de navettes automatisés en Europe. La baisse des activités en Europe et en Asie-Pacifique est contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des activités liées aux services en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique; et
- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de la production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail et de métro, contrebalancée en partie par certains contrats de systèmes de navettes automatisés en voie d'achèvement.

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 ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

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

	Réf.	Exercices clos les 31 décembre	
		2019	2018
Charges de restructuration	1	48 \$	10 \$
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	2	—	17
Achat de rentes de retraite	3	—	12
Égalisation des prestations des régimes de retraite	4	—	3
Gains sur la cession d'immobilisations corporelles en vertu de transactions de cession-bail	5	—	(66)
		48 \$	(24) \$
Incidence sur la marge RAIL		(0,5) %	0,3 %

1. Représentent des indemnités de départ totalisant 61 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 5 millions \$ et des reprises de dépréciations d'actifs totalisant 8 millions \$ qui avaient été comptabilisées antérieurement, ces gains et reprises ayant été comptabilisés dans les trimestres précédents.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, représentaient des indemnités de départ totalisant 6 millions \$ et des dépréciations d'actifs totalisant 8 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, tous liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

2. Représente une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques relativement à la vente d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.
3. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
4. Le 26 octobre 2018, la Haute Cour au Royaume-Uni a décidé que la situation d'iniquité qui a prévalu entre les hommes et les femmes à certaines périodes à l'égard des prestations acquises aux termes des régimes à prestations minimales garanties devait être redressée (« égalisation des prestations minimales garanties »). La Société a évalué l'incidence de la décision sur ses régimes de retraite et a comptabilisé une obligation supplémentaire de 3 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2018. L'incidence non récurrente sur le résultat a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2018 comme coût des services passés conformément à l'IAS 19, *Avantages du personnel*.
5. Représentent l'incidence des transactions de cession-bail de deux installations conformément à notre plan de transformation.

Marge RAIL

La marge RAIL ajustée⁽¹⁾ pour l'exercice a diminué de 7,6 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats au R.-U., en Suisse et en Allemagne au quatrième trimestre;
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- d'une augmentation des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une incidence positive d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au premier trimestre de 2019; et
- une augmentation de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL de l'exercice a diminué de 8,4 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

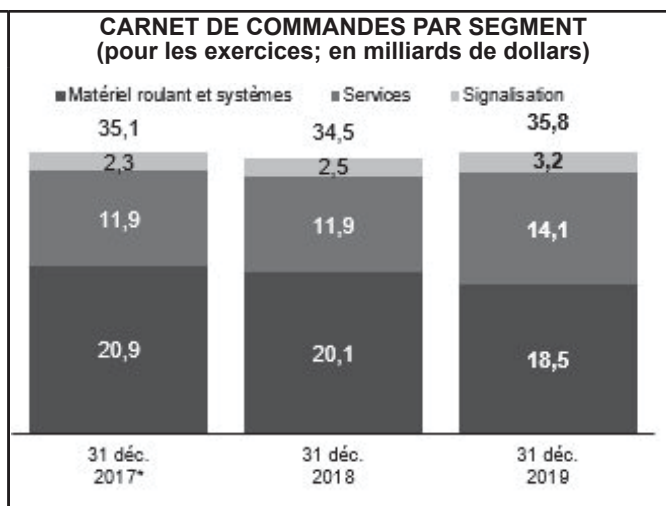
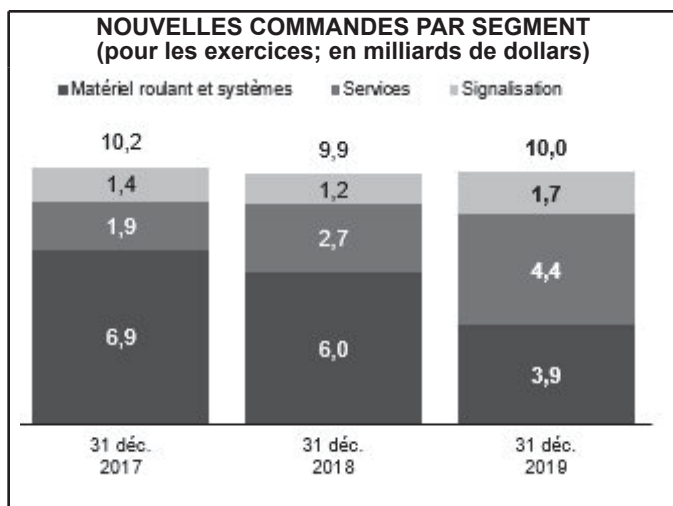
⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur.

Commandes importantes en 2019 dans tous les segments donnant lieu à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2

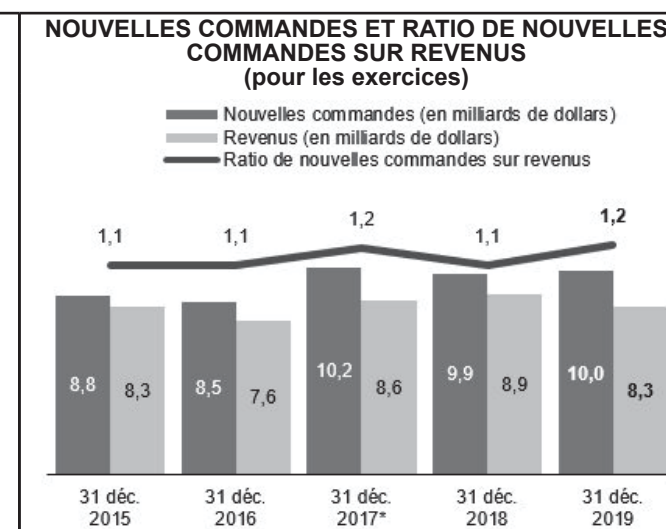
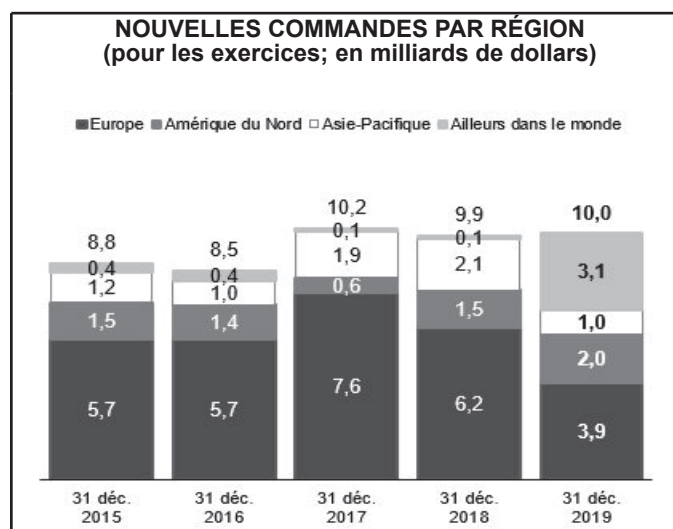
Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Exercices clos les 31 décembre	
	2019	2018
Solde au début de la période	34,5 \$	35,1 \$ ⁽¹⁾
Nouvelles commandes	10,0	9,9 \$
Revenus	(8,3)	(8,9) \$
Incidence des taux de change et autres ajustements	(0,4)	(1,6) \$
Solde à la fin de la période	35,8 \$	34,5 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,1

⁽¹⁾ Le carnet de commandes au 31 décembre 2017 a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.



* Le carnet de commandes au 31 décembre 2017 a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.



* Les revenus de 2017 ont été retraités au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2018 en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

Nous avons obtenu plusieurs commandes importantes au cours de l'exercice qui ont généré un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2. L'apport des services et de la signalisation à nos nouvelles commandes a augmenté au cours des trois derniers exercices, passant de 32 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 à 61 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, améliorant, par conséquent, la qualité de notre carnet de commandes. Nous avons maintenu une position de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché de transport sur rail pertinent et accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 30,1 milliards \$ ces trois derniers exercices, y compris une part plus importante de commandes dans la région Ailleurs dans le monde, en raison surtout du contrat conclu avec la National Authority of Tunnels (NAT) au Caire, en Égypte, au troisième trimestre de 2019.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Quatrième trimestre					
Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ)	É.-U.	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	309 \$
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) pour le compte de l'Île-de-France Mobilités	France	Voitures de métro	105	Matériel roulant et systèmes	280 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de trains	s. o.	Services	240 \$
FirstGroup et Trenitalia	R.-U.	Contrat de services de maintenance de trains	s. o.	Services	154 \$
Troisième trimestre					
National Authority for Tunnels (NAT)	Égypte	Trains et système <i>INNOVIA</i> Monorail 300, technologie de signalisation et de commande automatique de train <i>CITYFLO</i> 650 et services d'exploitation et de maintenance	280	Matériel roulant et systèmes, signalisation et services	2 640 \$ ⁽³⁾
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	247 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	247 \$
Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i> , et systèmes de gestion de la maintenance <i>FlexCare</i> et de détection des obstacles	30	Matériel roulant et systèmes, et services	219 \$
Abellio UK et Eversholt Rail Ltd.	R.-U.	Contrat de services de maintenance de trains	s. o.	Services	161 \$
Non divulgué	Europe	Non divulgué	s. o.	Services	106 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	104 \$
Deuxième trimestre					
Trenitalia	Italie	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (dérivés de la plateforme du V300 <i>ŽEFIRO</i>) et services de maintenance connexes	112	Matériel roulant et systèmes, et services	261 \$ ⁽⁴⁾
Ville et comté de San Francisco	É.-U.	Services d'exploitation et de maintenance pour le système de navette automatisé <i>INNOVIA</i> APM 100	s. o.	Services	220 \$
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Exercice d'une option d'achat de voitures à deux niveaux <i>TWINDEXX</i> Vario	74	Matériel roulant et systèmes	166 \$
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	101 \$
Premier trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Voitures de train de banlieue multiniveaux III	113	Matériel roulant et systèmes	669 \$
Gouvernement du Queensland	Australie	Modifications et nouvelle conception des trains faisant partie du projet de matériel roulant de nouvelle génération (NGR) et des services de maintenance connexes	s. o.	Matériel roulant et systèmes, et services	255 \$
Eurotunnel	France	Remise à neuf de 9 navettes passagers	s. o.	Services	171 \$

⁽¹⁾ Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix.

⁽²⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. Le contrat est évalué à 593 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

⁽³⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium avec Orascom Construction PLC et Arab Contractors. Le contrat total est évalué à 4,16 milliards \$, et seule notre part est présentée ci-dessus.

⁽⁴⁾ Contrat conclu en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat total est évalué à 643 millions \$, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

Au cours du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2019, la commande importante suivante a été octroyée à notre coentreprise, mais elle n'est pas comprise dans notre carnet des commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise :

- Notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 % et qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire CRRC Sifang Rolling Stock Co. Ltd., a obtenu le contrat octroyé par China State Railway Group Co Ltd. pour la fourniture de 160 voitures de train à grande vitesse CR400AF conformes à la nouvelle norme chinoise, d'une valeur totale de 427 millions \$.

Après la fin de l'exercice, BST, notre coentreprise chinoise dans laquelle nous détenons une participation de 50 % et qui est incluse dans le périmètre de consolidation de notre partenaire CRRC Sifang Rolling Stock Co. Ltd., a été retenue par China State Railway Group Co Ltd. afin fournir des services d'entretien pour 656 voitures de train à grande vitesse, d'une valeur totale de 357 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise.



RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie, nos résultats opérationnels et notre réputation pourraient être considérablement touchés.

RISQUE OPÉRATIONNEL

Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources de risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à l'octroi de nouveaux contrats, au ratio de nouvelles commandes sur livraisons et au carnet de commandes ainsi qu'à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont une caractéristique de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les améliorations visant la productivité, l'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration ainsi que les actions de partenaires commerciaux, notre capacité d'aller de l'avant et réaliser les projets complexes de Transport et de dégager un fonds de roulement dans les délais prévus, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients et des contrats, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et des ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle, à des risques liés à la réputation, à des risques de perte de valeur et de dépréciation d'actifs, à la gestion des risques, aux questions fiscales ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.

RISQUE DE FINANCEMENT

Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.

RISQUE LIÉ À LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'une conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.

RISQUE LIÉ AU CONTEXTE COMMERCIAL

Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les changements climatiques à l'échelle mondiale, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.

RISQUE DE MARCHÉ

Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque opérationnel

Les retards dans la réalisation d'étapes techniques et l'accélération des cadences de production à l'égard de certains projets de Transport ont entraîné des charges au quatrième trimestre de 2019; bien que la Société ait pris des mesures et des initiatives pour aller de l'avant et réaliser ces projets (en amorçant notamment des négociations avec les clients pour fixer de nouveaux échéanciers de livraison, résoudre les enjeux quant aux pénalités de retard ainsi que les provisions et coûts connexes, il n'y a aucune garantie que ces négociations aboutissent, ou que l'issue de ces mesures, initiatives ou négociations ait l'effet escompté dans les délais prévus ou ait un effet tout court. Les dates d'encaissement de fonds liés aux paiements d'étape dans le cadre d'importants projets de Transport, et la clôture plus tard que prévu de certaines commandes et exercice d'options ont entraîné des flux de trésorerie disponibles moins élevés que prévu pour le quatrième trimestre de 2019; rien ne garantit que le déficit de flux de trésorerie disponibles se résorbera en totalité ou en partie en 2020 ou plus tard, ou que ce déficit de flux de trésorerie disponibles ne soit pas engagé à nouveau à l'avenir; de plus, toute résorption sera contrebalancée par l'incidence sur les flux de trésorerie des coûts supplémentaires comptabilisés dans les rajustements au quatrième trimestre chez Transport. La capacité de Transport d'aller de l'avant et de réaliser ces projets complexes dans les délais prévus est essentielle pour renouer avec une performance financière plus robuste. Un défaut dans le respect des calendriers de livraison ou autres calendriers contractuels, de satisfaire aux exigences de performance ou de réaliser les projets de façon efficiente pourraient augmenter la volatilité et le caractère imprévisible des revenus et de la rentabilité chez Transport.

Les transactions en cours pourraient être retardées ou ne pas être conclues

La conclusion de chacune des transactions en cours est assujettie à la réception des approbations réglementaires exigées. Il n'y a aucune certitude ni garantie de la part de la Société que ces conditions seront remplies ou, le cas échéant, à quel moment elles le seront.

Un retard important dans l'obtention des approbations réglementaires ou autres approbations ou l'imposition de conditions défavorables aux approbations pourrait nuire considérablement à la capacité de la Société de réaliser les transactions visées en cours. Si les transactions en cours ne sont pas conclues comme prévu, la Société pourrait en subir des conséquences défavorables sur ses activités, sa situation financière ou ses résultats opérationnels, notamment la perte de la confiance des investisseurs relativement à la capacité de la Société de mettre en œuvre son plan stratégique. De plus, le cours des titres de la Société pourrait souffrir de façon importante de l'incapacité à conclure les transactions en cours pour quelque raison que ce soit.

Si une ou plusieurs transactions en cours ne sont pas conclues, nous pourrions entreprendre diverses autres initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidité et nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie en vue de raffermir notre bilan et de créer de la valeur pour nos actionnaires.

Développement de nouveaux produits et services

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

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

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

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

Développement commercial et octroi de nouveaux contrats

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent aussi être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Bien que nous ayons établi et continuions d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

De plus, les cycles de fluctuation de la demande sont courants dans les secteurs où nous exerçons nos activités et peuvent avoir une incidence importante sur la concurrence par rapport aux projets disponibles et sur l'octroi de nouveaux contrats. Dans ce contexte, les fluctuations de la demande ou de la capacité du secteur privé et/ou public à financer des projets dans une conjoncture défavorable pourraient avoir une incidence négative sur l'octroi de nouveaux contrats, sur nos marges et, par conséquent, sur nos résultats financiers.

Une tranche importante de nos revenus et de notre rentabilité provient de l'octroi de projets de grande envergure. Le moment auquel les projets sont octroyés est imprévisible et hors de notre contrôle. Nous œuvrons dans des marchés très concurrentiels où il est difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, des contrats, puisque ces derniers, et les projets qui en découlent, comportent souvent de complexes et longs processus d'appel d'offres et de négociation. Ces processus peuvent être influencés par un large éventail de facteurs, dont les autorisations gouvernementales, les éventualités financières, le prix des produits de base, les conditions environnementales, les conditions globales du marché et la conjoncture économique. De plus, il se peut que nous n'obtenions pas les contrats pour lesquels nous avons soumissionné en raison du prix, de la perception d'un client à l'égard de notre réputation, de notre capacité d'exécution, ou encore de sa perception à l'égard d'un avantage technologique ou de tout autre avantage favorisant la concurrence. Nos concurrents pourraient être plus susceptibles de prendre des risques plus importants ou inhabituels, ou d'accepter des modalités contractuelles que nous n'aurions pas jugées rentables ou acceptables. Par ailleurs, nous pourrions engager des frais considérables pour participer à des appels d'offres de certains projets qui pourraient ne pas nous être attribués, ce qui donnerait lieu à des dépenses qui ne nous profiteraient pas.

Nos estimations de rendement futur sont notamment tributaires du moment auquel nous obtenons un certain nombre de nouveaux contrats, le cas échéant, et la mesure dans laquelle nous utilisons nos effectifs. Le taux d'utilisation de nos effectifs repose sur divers facteurs, comme notre capacité de gérer l'attrition, notre capacité de

prévoir nos besoins en matière de services, ce qui nous permet de maintenir un nombre d'effectifs convenable, notre capacité à assurer la transition du personnel entre les nouveaux projets et ceux terminés ou entre nos secteurs d'activité et la nécessité d'affecter des ressources à des activités comme la formation ou le développement des affaires. Bien que nos estimations reposent sur notre bonne foi, elles pourraient ne pas s'avérer fiables et pourraient changer fréquemment à la lumière des nouveaux renseignements disponibles. Dans le cas des projets de grande envergure où les échéances sont souvent incertaines, il est particulièrement difficile de prédire à quel moment nous obtiendrons, le cas échéant, un contrat. En raison de l'incertitude entourant le moment de l'octroi du contrat, il peut être difficile d'assurer l'adéquation entre le nombre d'effectifs et nos besoins contractuels. Si nous n'obtenons pas un contrat ou que celui-ci est reporté, ou qu'un contrat en cours est annulé, nous pourrions engager des frais découlant de la réduction du personnel ou de la redondance de nos installations, ce qui aurait pour effet de réduire notre efficacité opérationnelle, nos marges et nos profits.

Notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons et notre carnet de commandes pourraient ne pas constituer un indicateur de nos revenus futurs

Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Le carnet de commandes représente l'estimation de la direction du montant total des revenus qui devraient être réalisés dans l'avenir relativement à des obligations d'exécution partiellement ou nullement remplies au 31 décembre 2019, à mesure que nous remplissons nos obligations aux termes des contrats à la livraison ou progressivement au fil du temps. Ces commandes pourraient faire l'objet de modifications futures susceptibles d'avoir une incidence sur le montant ou le moment de la comptabilisation des revenus. Le carnet de commandes ne tient pas compte de montants liés à des contreparties variables limitées, d'options qui ne sont pas exercées ou de lettres d'intention. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités et aux normes de construction et normes techniques applicables. La résiliation, la modification, le report, la suspension ou la réduction de l'étendue de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une incidence considérable ou négative sur nos revenus futurs et notre rentabilité. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons, en temps voulu, voire tout court, la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et que s'ils se réalisent, ces revenus se traduiront par les bénéfices prévus ou la génération de liquidités, et tout manque à gagner pourrait être considérable. La matérialisation de l'un des risques décrits ci-dessus pourrait avoir une incidence négative importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats d'exploitation.

De plus, bon nombre de nos contrats comportent des dispositions qui permettent au client de résilier ou d'annuler un contrat, à sa convenance, en nous donnant un préavis d'une durée déterminée avant la date de résiliation ou en nous versant une indemnité équitable, selon les modalités précises du contrat. Si un nombre important de clients devait se prévaloir de telles dispositions, ou si un ou plusieurs contrats importants étaient résiliés pour des raisons de commodité, notre carnet de commandes publié pourrait être touché de façon négative, ce qui aurait une incidence défavorable correspondante sur notre rentabilité et nos revenus futurs prévus.

Processus de certification et d'homologation

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

La mise en marché et la MES de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison

des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de l'avancement du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des modifications apportées aux spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière de certification ou d'homologation, des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires, sous-traitants et fournisseurs, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des retards d'exécution des travaux, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que le report de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci, ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent engendrer des investissements importants en temps et en argent, entraîner la restructuration des jalons et des paiements d'étape, entraîner la retenue du paiement par les clients ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par ceux-ci, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de performance obligatoires visant le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas dégager quelque marge que ce soit ou plutôt engendrer une perte.

Les défis opérationnels ayant une incidence sur le système de production de l'un ou de plusieurs de nos programmes pourraient entraîner des retards de production et/ou l'incapacité de répondre aux demandes des clients, ce qui aurait une incidence défavorable sur nos revenus et nos marges. Nos systèmes de production sont extrêmement complexes. Des problèmes opérationnels, comme des retards dans la livraison des composants des fournisseurs, ou leur défaillance, le non-respect des plans de rendement internes, des retards à obtenir les certifications ou homologations réglementaires requises ou l'incapacité à les obtenir tout court, pourraient entraîner un nombre important de travaux réalisés hors séquence et une hausse des coûts de production, ainsi que des retards de livraison aux clients, des répercussions sur la performance du produit ou une hausse des coûts de garantie ou de soutien. Nous pouvons également écoper de pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements.

De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus tirés des contrats à long terme sont fondés, en partie, sur d'importants jugements et estimations de coûts. Nos estimations de coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur un certain nombre d'hypothèses visant, notamment, la conjoncture économique future, le coût et la disponibilité de la main-d'œuvre et des matériaux, la productivité de la main-d'œuvre, les niveaux d'emploi et de salaires, les taux d'utilisation des installations, les taux d'inflation, les taux de change et les normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont

influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions. En raison de l'importance de nos estimations et jugements décrits ci-dessus, des marges bénéficiaires et des revenus sensiblement différents pourraient être constatés si nous utilisions des hypothèses différentes ou si les circonstances sous-jacentes devaient changer. Des changements dans les hypothèses, circonstances ou estimations sous-jacentes pourraient avoir une incidence défavorable sur notre performance financière au cours des prochaines périodes.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport conclut dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements des clients. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Cependant, les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment en cas de non-respect de la date de livraison déterminée. Dans ce cas, rien ne garantit que Transport réussisse à négocier une prolongation avec les tiers consentant les avances. Ces obligations de remboursement sont garanties par des garanties externes.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragonnementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties et de cautionnement de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Caractères saisonnier et cyclique des résultats financiers

Nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations périodiques et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au cours de nos troisième et quatrième trimestres, et fréquemment dans les dernières semaines d'un trimestre donné. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires et annuels peuvent être touchés par ces fluctuations périodiques, notamment en raison de variations temporelles qui pourraient repousser les flux de trésorerie d'un trimestre à l'autre.

Puisqu'une partie importante de nos revenus provient de contrats d'envergure à long terme complexes qui prévoient des paiements d'étape structurés, nos résultats opérationnels peuvent fluctuer considérablement d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre, selon le moment auquel les contrats sont octroyés, le cas échéant, et selon le début et l'état d'avancement des travaux effectués dans le cadre des contrats octroyés. De plus, nos clients peuvent demander des modifications aux spécifications ou aux commandes, jalons, paiements d'étape ou calendriers de livraisons. Compte tenu de la nature cyclique des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités, nos résultats financiers, comme ceux d'autres entreprises œuvrant dans de tels secteurs, peuvent être touchés, au cours d'une période donnée, par divers facteurs échappant à notre contrôle, et, par conséquent, il peut y avoir, de temps à autre, des variations importantes et imprévisibles de nos résultats financiers trimestriels et annuels, de sorte que les résultats obtenus dans le passé ne sont pas représentatifs des résultats prévus pour toute période ultérieure.

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

En 2015, la Société a mis en œuvre son plan de redressement quinquennal qui cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Au début de 2020, conformément à ce plan et à la suite d'un examen approfondi d'options stratégiques, la Société a indiqué qu'elle continuait à étudier activement des options visant à renforcer son bilan et à créer de la valeur pour ses actionnaires. De nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages connexes, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Nous pourrions être incapables de mener à bien la mise en œuvre de nos initiatives relatives à la stratégie de fabrication et à l'amélioration de la productivité

L'une des priorités du plan stratégique et des initiatives de transformation établies par la direction consiste à déployer des efforts soutenus pour réduire les coûts et améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle. Cette priorité a notamment pour objectif de tirer parti de la force de nos centres d'excellence en ingénierie et en fabrication. De plus, nos efforts en matière de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la productivité portent également sur la mise en œuvre et la valorisation de nos plateformes de produits et de services standardisées. Nous croyons qu'un système de fabrication souple est l'élément clé qui nous permettra d'améliorer notre capacité de satisfaire les besoins de nos clients de manière rentable. La réussite de

la mise en œuvre de cette priorité de notre plan stratégique repose sur la collaboration de la direction, des employés de production et des fournisseurs. Si nous ne réussissons pas à réduire nos coûts de production et à améliorer la productivité et l'efficacité opérationnelle (et à atteindre notamment les niveaux prévus de productivité et d'efficacité opérationnelle) de nos installations de production, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir considérablement.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par les partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait entraîner d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte d'une commande potentielle.

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

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

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

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

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

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

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Compte tenu de notre taille, nous faisons régulièrement l'objet d'enquêtes, de réclamations et de poursuites, ou y sommes exposés, en vue de l'imposition de dommages-intérêts et autres recours. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes et pourrions être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de retard quant à la livraison de biens ou la prestation de services, des affaires en matière de responsabilité des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Ces causes pourraient entraîner la réaffectation des ressources financières et des ressources de direction qui seraient sinon utilisées à l'avantage de nos activités, et les frais relatifs à notre défense contre ces litiges pourraient être importants. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir l'ensemble des pertes. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats. Une publicité négative découlant des litiges, y compris notamment les litiges liés à la sécurité des produits, pourrait également nuire à la perception du public à l'égard de nos activités ou de notre réputation, que les allégations soient fondées ou non, ou que nous soyons ultimement tenus responsables. Par conséquent, les litiges pourraient nuire considérablement à nos activités et à nos résultats financiers.

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

Notre Code d'éthique et nos autres politiques de société visent à respecter ces lois et règlements et nous avons mis en œuvre des programmes de formation, une surveillance et des contrôles internes, ainsi que des revues et des audits pour veiller au respect de ces lois. Cependant, rien ne garantit que nos politiques et procédures de contrôle interne nous protégeront de la négligence, d'attitudes frauduleuses, de la malhonnêteté ou d'autres comportements inappropriés de la part de nos employés, entrepreneurs, fournisseurs, entreprises associées, conseillers, mandataires ou partenaires. Toute mauvaise conduite ou tout non-respect des lois anticorruption et d'autres lois et règlements applicables de la part d'un employé, d'un entrepreneur, d'un fournisseur, d'une entreprise associée, d'un conseiller, d'un mandataire ou d'un partenaire pourrait avoir une incidence sur Bombardier de multiples façons incluant, sans s'y limiter, des sanctions juridiques criminelles, civiles et administratives, l'interdiction de répondre à des appels d'offres du gouvernement ou de réaliser des contrats gouvernementaux, et la publicité négative, et pourrait nuire à nos activités, à notre réputation, à nos résultats opérationnels, à notre rentabilité, au cours de l'action et à notre situation financière. Au cours des dernières années, il y a eu une hausse générale de la fréquence de l'application et de la sévérité des pénalités en vertu de ces lois, ce qui a entraîné une surveillance accrue des entreprises et une augmentation des sanctions à l'égard de celles reconnues coupables de violation de la législation de lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Se reporter aussi à la section « Risques liés à la chaîne d'approvisionnement » ci-après.

Se reporter aussi à la Note 43 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés.

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

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

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

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

Dans une période donnée, un nombre limité de contrats ou de clients peut représenter une part importante des revenus et des flux de trésorerie que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins que les revenus et les résultats pour une période donnée peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de contrats ou de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes, ses étapes, ses paiements d'étape, l'annulation totale ou partielle de leur contrat ou un risque opérationnel important qui se matérialiserait dans un ou plusieurs importants contrats pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie et notre situation financière. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

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

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

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

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

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

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux

gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

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

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

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

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

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

L'intégrité, la fiabilité et la sécurité de l'information sous toutes ses formes sont essentielles à notre succès. Une information inexacte, incomplète ou non disponible, ou bien un accès inapproprié à l'information pourrait entraîner une présentation incorrecte de l'information financière ou opérationnelle, de mauvaises décisions, un temps de réaction plus lent visant la résolution de problèmes, des atteintes aux renseignements personnels ou une diffusion inappropriée ou une divulgation d'informations sensibles. Une panne de système, une cyberattaque ou

une intrusion dans les systèmes pourrait entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que pertes de renseignements, des coûts importants de remise en état, l'accroissement des coûts liés à la cybersécurité ou des pertes de revenus en raison de la perturbation des activités, réduire notre avantage concurrentiel, nous exposer à des litiges ou entacher notre réputation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la confiance des clients et des investisseurs et des répercussions défavorables importantes sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels. Les facteurs susmentionnés peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour ces pertes pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, les rapports publiés dans les médias ou autres sur la vulnérabilité apparente de la sécurité de nos systèmes, même en l'absence d'intrusion ou de tentative d'intrusion, pourraient avoir une incidence défavorable sur notre marque et notre réputation et des répercussions importantes sur nos activités et nos résultats financiers.

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

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

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

Risques de réputation

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

De plus, tout comportement non éthique d'un fournisseur ou d'un sous-traitant ou toute allégation, fondée ou non, de pratiques d'affaires déloyales ou illégales de la part d'un fournisseur ou d'un sous-traitant, notamment en

matière de méthodes de production, conditions de travail, santé et sécurité et protection environnementale, pourraient également nuire profondément à notre image et réputation, ce qui, en retour, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités et résultats financiers.

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

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

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

Politiques, procédures et stratégies de gestion des risques

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

Questions fiscales et modification des lois fiscales

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

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

Nos entités au Canada et à l'étranger effectuent des opérations avec d'autres filiales, existantes ou nouvelles, dans divers territoires à l'échelle mondiale. Les lois fiscales en vigueur dans ces territoires, y compris au Canada,

comportent des règles détaillées en matière de prix de transfert exigeant que, dans le cadre de toutes les opérations effectuées avec des parties non-résidentes liées, le prix soit établi conformément au principe du prix de pleine concurrence. Les autorités fiscales des territoires où nous exerçons des activités pourraient remettre en question nos politiques d'établissement de prix de transfert de pleine concurrence avec des parties liées. Les prix de transfert internationaux constituent un domaine subjectif de la fiscalité, et leur détermination implique généralement un degré de jugement important. Si l'une ou l'autre de ces autorités fiscales devait contester avec succès nos politiques d'établissement des prix de transfert, notre charge d'impôts sur le résultat pourrait en subir les contrecoups, et nous pourrions devoir payer des intérêts et des pénalités. Une telle augmentation de notre charge d'impôts sur le résultat et l'imposition connexe d'intérêts et de pénalités pourraient avoir une incidence négative importante sur nos activités, nos résultats opérationnels ou notre situation financière.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

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

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

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

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

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

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

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos

perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

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

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

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

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

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

Malgré tous ces risques, à la suite des mesures d'atténuation des risques que nous avons mises en œuvre au fil des exercices, les cotisations de la Société versées dans nos régimes de retraite sont demeurées très stables d'un exercice à l'autre (dans une fourchette de 320 millions \$ à 375 millions \$) depuis 2015. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite de la section Sommaire du rapport de gestion pour plus de détails.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et

d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

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

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

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

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

Pour plus de renseignements sur notre dette à long terme, voir la Note 29 – Dette à long terme de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilité de crédit renouvelable et facilité de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie des actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu de la facilité de lettres de crédit de Transport et de la facilité de crédit renouvelable de Transport, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Ces facilités comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières distinctes

de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 37 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 750 millions € (843 millions \$). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

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

Aide gouvernementale

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

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

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

Brexit

Le 23 juin 2016, les citoyens britanniques ont voté par voie référendaire pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée le « Brexit ». Le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni a quitté officiellement l'Union européenne et est entré dans une phase de mise en œuvre ou de transition jusqu'au 31 décembre 2020.

Les activités aéronautiques et de transport sur rail de Bombardier pourraient être touchées par le Brexit. En 2019, 42 % de nos revenus ont été générés en Europe, dont 22 % au R.-U. Le Brexit pourrait accroître les risques géopolitiques et économiques, perturber nos activités et créer de l'incertitude à l'égard de celles-ci, notamment nuire à nos relations avec des clients, fournisseurs et employés actuels et éventuels, ce qui pourrait en retour avoir une incidence négative sur nos résultats financiers et nos activités. Il pourrait s'ensuivre des restrictions plus importantes en matière d'importation et d'exportation entre le R.-U. et les pays de l'Union européenne ainsi que des complexités accrues en matière de réglementation.

L'annonce du Brexit a entraîné des fluctuations importantes des taux de change. Le dollar américain s'est apprécié par rapport aux autres devises, en particulier la livre sterling et l'euro. Les revenus que nous tirons de la vente d'avions sont principalement libellés en dollars américains et ceux tirés des activités de transport sur rail, en euros et d'autres devises. L'appréciation du dollar américain par rapport aux autres devises pourrait nuire à nos résultats opérationnels, en particulier dans le transport sur rail, où une dépréciation éventuelle de la monnaie locale ou de l'euro par rapport au dollar américain, combinée avec un possible risque accru d'inflation, pourrait nous exposer à des pertes et réduire le pouvoir d'achat de nos clients.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en œuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

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

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

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

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

Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

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

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question, lesquels pourraient nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Force majeure

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

Changements climatiques à l'échelle mondiale


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

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

Les changements climatiques à l'échelle mondiale engendrent aussi des risques liés à la réglementation, qui varient selon les exigences nationales et locales de chaque territoire où nous exerçons nos activités. Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis à la réglementation sur l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux régissant nos activités à l'extérieur du Canada. La législation en matière de changements climatiques demeure incohérente d'un pays à l'autre, ce qui crée de l'incertitude économique et réglementaire. La plupart des pays où nous exerçons nos activités de fabrication en sont à divers stades de mise en œuvre de mécanismes d'utilisation et d'échange de droits d'émission. En 2019, nos risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus se rapportaient principalement à nos obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010), du système d'évaluation des économies d'énergie et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. La sensibilisation et les préoccupations accrues du public à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient entraîner l'adoption de nouvelles exigences législatives ou réglementaires visant la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. L'incidence de lois et règlements plus sévères en matière de changements climatiques sur notre industrie et sur nos activités serait assurément défavorable et pourrait être importante, surtout si les organismes de réglementation en viennent à la conclusion que les émissions provenant des avions causent des dommages importants à très haute altitude ou ont une plus grande incidence sur les changements climatiques que celles d'autres industries. De telles mesures pourraient se traduire par des coûts additionnels importants pour nous, nos clients et nos fournisseurs, notamment des coûts liés aux exigences énergétiques accrues, aux biens d'équipement, aux études environnementales et à la communication d'information sur les politiques environnementales, ainsi que d'autres coûts engagés pour se conformer à ces exigences qui pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière, notre performance opérationnelle et notre capacité à livrer concurrence. De plus, ces changements réglementaires pourraient nous obliger à développer de nouvelles technologies nécessitant des investissements importants en capitaux et en ressources.

Risque de marché

Risque de change

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


Risque de taux d'intérêt

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

Risque lié au prix des produits de base

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

Risque d'inflation

 Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Augmentation (diminution)
Euro	1,1234	1,1450	(2) %
Dollar canadien	0,7696	0,7337	5 %
Livre sterling	1,3204	1,2800	3 %

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Diminution
Euro	1,1069	1,1422	(3) %
Dollar canadien	0,7574	0,7582	0 %
Livre sterling	1,2849	1,2878	0 %

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

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Diminution
Euro	1,1200	1,1822	(5) %
Dollar canadien	0,7537	0,7729	(2) %
Livre sterling	1,2763	1,3367	(5) %

Annexe 9.C. :

Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc.
pour la période expirant le 31 mars 2020 :

Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le trimestre clos
au 31 mars 2020

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos anticipations et nos perspectives et prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la demande prévue de produits et de services; la stratégie de croissance; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard des projets complexes de Transport et de la libération de fonds de roulement qui en découlera; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles et nos besoins financiers prévus; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration; les attentes et les objectifs en matière de remboursement de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la renégociation des échéances; les attentes à l'égard de la disponibilité des programmes d'aide gouvernementale; la conformité aux clauses financières restrictives; les attentes à l'égard de la déclaration et du versement de dividendes sur nos actions privilégiées; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités et l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ce qui précède et l'efficacité des plans et des mesures que nous avons mis en place en réponse à cet égard. En ce qui a trait 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 de la division Transport à Alstom (collectivement, les « transactions en cours »), le présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion (notamment les hypothèses présentées à la suite des énoncés prospectifs dans le présent rapport de gestion). Pour de plus amples renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion, se reporter aux rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable présenté dans notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des organismes de réglementation, des entreprises et des clients, les hypothèses de la Société comportent une incertitude plus importante que lors de périodes précédentes.

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

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

En ce qui 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 de la division 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 présent rapport de gestion et de celui de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport de gestion et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

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

Ensemble de l'entreprise

- La conjoncture économique générale, y compris l'incidence sur l'économie et les marchés des capitaux de la pandémie de COVID-19 et les autres risques pour la santé;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs et de prestataires de services tiers de recommencer graduellement à soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables sur le plan commercial et en temps opportun;
- l'efficacité de nos mesures d'atténuation adoptées en réponse à la pandémie de COVID-19 pour réduire au minimum la pression à la baisse des flux de trésorerie et gérer les liquidités;
- notre capacité à mettre en œuvre d'autres mesures d'atténuation efficaces en réponse à des événements futurs;
- l'exactitude de nos estimations et de nos jugements sur la durée, la portée et les incidences de la pandémie de COVID-19 en cours sur notre entreprise, nos activités opérationnelles, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos flux de trésorerie, nos perspectives et nos résultats des périodes ultérieures;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives et de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances;
- l'incidence prévue des mesures d'urgence mises en place par les gouvernements;
- l'efficacité des programmes d'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales, le report du paiement des impôts, les congés de cotisations aux régimes de retraite et d'autres mesures qui s'attaquent aux besoins de liquidités des entreprises pendant la crise et notre capacité à y être admissibles;
- l'efficacité des initiatives pour contenir la contagion de la COVID-19 et relancer graduellement l'environnement mondial et la conjoncture économique mondiale à compter du deuxième trimestre de 2020;
- notre capacité à redémarrer de façon ordonnée la production et à reprendre progressivement les travaux dans le cadre des projets mis en veille dès que les restrictions de voyage vers les installations applicables et que les suspensions de visas temporaires délivrés aux étrangers auront été levées;
- le calendrier d'atténuation des directives de distanciation sociale actuelles en raison de la COVID-19 et des autres mesures d'atténuation;
- le maintien en poste des employés et des dirigeants clés;
- notre capacité de nous défendre dans le cadre de litiges susceptibles de survenir dans le contexte de la pandémie de COVID-19;
- notre capacité d'avoir accès aux marchés financiers au besoin; et
- l'efficacité des initiatives de financement du fonds de roulement et la disponibilité du soutien au crédit par les institutions financières aux parties concernées.

Transport

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

Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le rapport de gestion, en particulier à l'égard de chaque transaction en cours, comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'approbation des organismes de réglementation et, à l'égard de la vente de la division Transport, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et à la réalisation des consultations des comités d'entreprise, et l'absence de toute modification défavorable importante) et la réception du produit prévu selon le calendrier prévu; et le respect par les parties de leurs obligations et ententes de principe.

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

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

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




Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

En raison de cette réduction d'activités ainsi que des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, d'importants jalons de production et d'homologation ont été reportés après le premier trimestre. Ces reports, jumelés à l'incidence de la baisse des commandes liée à l'incertitude économique, ont touché de façon défavorable les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre, ce qui a entraîné un déficit estimé de 200 millions \$ à 300 millions \$ pour le trimestre. L'incidence financière du ralentissement de la production, des pénuries d'approvisionnement et d'autres perturbations devrait s'intensifier à mesure que la situation se prolonge en avril en mai 2020.⁽²⁾

Bien que les clients aient perdu un nombre important de passagers au cours de cette période et que leurs revenus aient diminué considérablement, les perspectives pour Transport continuent d'être positives compte tenu de son carnet de commandes solide, qui s'établissait à 33,1 milliards \$. Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de livraison avec les clients et les fournisseurs.⁽²⁾



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

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

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

La direction utilise le RAII 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, 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.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

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)
RAII ajusté⁽¹⁾⁽²⁾			
RAII ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RAII ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
RAII ⁽¹⁾	51 \$	83 \$	(39) %
Marge RAII ⁽¹⁾	2,4 %	3,9 %	(150) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	23 \$	28 \$	(18) %
Aux	31 mars 2020	31 décembre 2019	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,1 \$	35,8 \$	(8) %

⁽¹⁾ 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).

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

Principaux faits saillants et événements

- 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 de la période correspondante de l'exercice précédent principalement en raison des activités liées au matériel roulant et aux systèmes et à la signalisation. 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 en raison de la pandémie mondiale de COVID-19.
- La marge RAII 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 la livraison est prévue en 2020.⁽¹⁾
- L'encaisse a été accrue grâce à un investissement de capitaux propres de 386 millions \$ dans les activités de Transport par la Caisse 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 bénéfices devraient s'amplifier parallèlement à l'évolution de la situation en avril et en mai 2020.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

- Des perturbations sur le plan de l'ingénierie, de la production et de la chaîne d'approvisionnement ont nuï aux flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ 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.⁽²⁾
 - 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 les 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. 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.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Revenus		
Matériel roulant et systèmes ⁽¹⁾	1 451 \$	1 407 \$
Services ⁽²⁾	486	488
Signalisation ⁽³⁾	232	212
Total des revenus	2 169 \$	2 107 \$
Amortissement	34	32
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	3
RAII ajusté⁽⁴⁾⁽⁵⁾	51	83
Éléments spéciaux	—	—
RAII⁽⁴⁾	51 \$	83 \$
Marge RAII ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	2,4 %	3,9 %
Marge RAII	2,4 %	3,9 %

⁽¹⁾ Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

⁽²⁾ Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et de la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.

⁽⁴⁾ 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).

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

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre clos le 31 mars 2020 ont augmenté de 62 millions \$ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 38 millions \$ pour le trimestre, les revenus ont augmenté de 100 millions \$, ou 5 %, pour le trimestre, par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent.

L'augmentation de 100 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains et des véhicules légers sur rail en Europe, à certains contrats de métros en Asie-Pacifique et à certains contrats de systèmes de navettes automatisées dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par certains contrats visant des locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde en voie d'achèvement; et
- un accroissement des activités liées à la signalisation principalement en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancés par :

- une baisse des revenus totaux en raison de la pandémie de COVID-19 et des fermetures de sites en découlant, lesquelles ont une incidence négative sur nos activités;
- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, en raison surtout de certains contrats en voie d'achèvement. Ces contrats visent surtout des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que des véhicules légers sur rail; et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2020	2019
Coûts des perturbations	1	6 \$	— \$
Charges de restructuration	2	(6) \$	— \$
		— \$	— \$
Incidence sur la marge RAI		— %	— %

1. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié du mois de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Les coûts indirects de fabrication pendant la fermeture ainsi que les coûts supplémentaires exigés en raison de la pandémie qui ont été comptabilisés à titre de charges pour le trimestre clos le 31 mars 2020 se sont élevés à 9 millions \$ pour Transport. Une tranche de 6 millions \$ a été comptabilisée comme éléments spéciaux pour Transport, s'agissant de coûts directs et supplémentaires liés aux mesures prises en réponse à la pandémie et non récurrents par nature. Les coûts résiduels ont été comptabilisés dans le coût des ventes. 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 des marges connexes.
2. Représentent l'annulation des indemnités de départ de 6 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2020 relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 1,5 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au cours de la période correspondante de l'exercice précédent qui a eu une incidence positive sur nos résultats de 2019;
- d'une diminution de la marge réalisée sur du matériel roulant et des systèmes, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats;
- d'une diminution de la marge sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats au cours de la période correspondante de l'exercice précédent; et
- d'une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 1,5 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

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

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Trimestres clos les 31 mars	
	2020	2019
Solde au début de la période	35,8 \$	34,5 \$
Nouvelles commandes	0,8	1,7
Revenus	(2,2)	(2,1)
Incidence des taux de change et autres ajustements	(1,3)	(0,3)
Solde à la fin de la période	33,1 \$	33,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,4	0,8

Le montant total des nouvelles commandes du trimestre clos le 31 mars 2020 a diminué de 0,9 milliard \$ par rapport à celui des commandes reçues au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison notamment de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Nous avons remporté plusieurs petites commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du trimestre, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 0,4, et avons maintenu un rang de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible⁽²⁾.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours du trimestre clos le 31 mars 2020 étaient les suivantes :

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

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

Au cours du troisième trimestre clos le 31 mars 2020, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, a été retenue par China State Railway Group Co. Ltd., en Chine, afin de fournir des services de maintenance pour 656 voitures de train à grande vitesse, d'une valeur totale de 357 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes puisqu'il s'agit d'une coentreprise.

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Pandémie de COVID-19

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

Cette incertitude s'est déjà manifestée par le ralentissement de la croissance du PIB mondial, provoquant un choc sur les marchés des capitaux mondiaux qui s'est répercuté directement sur le cours de l'action de la Société. Les craintes liées à la COVID-19, ainsi que ses incidences négatives perçues ou tangibles, pourraient continuer de générer une grande volatilité ou de provoquer un recul dans le cours de nos titres, les conditions des marchés financiers et la conjoncture économique en général. En outre, une perturbation et une instabilité graves sur les marchés des capitaux mondiaux ainsi que la détérioration soutenue des conditions de crédit et des conditions de financement pourraient accroître la probabilité de litiges, faire augmenter le coût des capitaux d'emprunt et des capitaux propres ou d'autres sources de financement ou limiter ou restreindre notre capacité d'en obtenir selon des modalités avantageuses, voire même nous empêcher d'en obtenir, mener à une

consolidation ayant une incidence défavorable sur nos activités, accroître la concurrence, se traduire par une réduction des effectifs, nous amener à réduire davantage nos dépenses d'investissement ou, de quelque autre façon, perturber nos activités ou faire obstacle à la mise en œuvre de nos plans stratégiques. La manifestation soutenue d'incidences négatives pourrait également nous empêcher de respecter des clauses financières restrictives de conventions d'emprunt et de répondre à des besoins minimaux de liquidités, ou entraîner la mise sous surveillance ou l'abaissement éventuel de nos notes de crédit.

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

Ralentissement et perturbation des activités :

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

Projets et contrats :

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

Baisse de la demande et nouvelles commandes reportées :

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

Risque lié aux clients et risque de contrepartie :

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

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

Chaîne d'approvisionnement :

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

Effectifs :

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

Détournement de l'attention de la direction :

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

Risques et inefficacités liés aux TI :

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

Retard des organismes de réglementation :

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

Incidence accrue des autres risques :

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

Mesures d'atténuation :

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

Transactions en cours

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

Engagements et éventualités

Se reporter à la Note 23 – 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.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 mars 2020	31 décembre 2019	Diminution
Euro	1,1034	1,1234	(2) %
Dollar canadien	0,7061	0,7696	(8) %
Livre sterling	1,2412	1,3204	(6) %

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

	31 mars 2020	31 mars 2019	Diminution
Euro	1,1024	1,1366	(3) %
Dollar canadien	0,7455	0,7522	(1) %
Livre sterling	1,2803	1,2996	(1) %

Annexe 9.D. :

Analyse des résultats du secteur Transport de Bombardier Inc.
pour la période expirant le 30 juin 2020 :

Extraits pertinents du Rapport de Gestion du Secteur Transport de Bombardier Inc. pour le semestre et le
trimestre clos au 30 juin 2020

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos anticipations et nos perspectives et prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la demande prévue de produits et de services; la stratégie de croissance; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard des projets complexes de Transport et de la libération de fonds de roulement qui en découlera; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles et nos besoins financiers prévus; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration; les attentes et les objectifs en matière de remboursement de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la renégociation des échéances; les attentes à l'égard de la disponibilité des programmes d'aide gouvernementale; la conformité aux clauses financières restrictives; les attentes à l'égard de la déclaration et du versement de dividendes sur nos actions privilégiées; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités et l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ce qui précède et l'efficacité des plans et des mesures que nous avons mis en place en réponse à cet égard. En ce qui a trait aux transactions en cours annoncées précédemment, y compris la cession de nos activités à Belfast et au Maroc et la vente de la division Transport à Alstom (collectivement, les « transactions en cours »), le présent rapport de gestion 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 présent rapport de gestion (notamment les hypothèses présentées à la suite des énoncés prospectifs dans le présent rapport de gestion). Pour de plus amples renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion, se reporter aux rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable présenté dans notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des organismes de réglementation, des entreprises et des clients, les hypothèses de la Société comportent une incertitude plus importante que lors de périodes précédentes.

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

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

En ce qui concerne les transactions en cours, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, le non-respect des conditions de clôture, y compris l'obtention de l'approbation des organismes de réglementation, ou le report de la réalisation de ces transactions et, à l'égard de la vente de la division 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 présent rapport de gestion et de celui de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport de gestion et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

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

Ensemble de l'entreprise

- La conjoncture économique générale, y compris l'incidence sur l'économie et les marchés des capitaux de la pandémie de COVID-19 et les autres risques pour la santé;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs et de prestataires de services tiers de recommencer graduellement à soutenir le développement de produits et les cadences de production prévues selon des conditions acceptables sur le plan commercial et en temps opportun;

- l'efficacité de nos mesures d'atténuation adoptées en réponse à la pandémie de COVID-19 pour réduire au minimum la pression à la baisse des flux de trésorerie et gérer les liquidités;
- notre capacité à mettre en œuvre d'autres mesures d'atténuation efficaces en réponse à des événements futurs;
- l'exactitude de nos estimations et de nos jugements sur la durée, la portée et les incidences de la pandémie de COVID-19 en cours sur notre entreprise, nos activités opérationnelles, nos liquidités, notre situation financière, nos marges, nos flux de trésorerie, nos perspectives et nos résultats des périodes ultérieures;
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives et de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances;
- l'incidence prévue des mesures d'urgence mises en place par les gouvernements;
- l'efficacité des programmes d'aide gouvernementale, y compris les subventions salariales, le report du paiement des impôts, les congés de cotisations aux régimes de retraite et d'autres mesures qui s'attaquent aux besoins de liquidités des entreprises pendant la crise et notre capacité à y être admissibles;
- l'efficacité des initiatives pour contenir la contagion de la COVID-19 et relancer graduellement l'environnement mondial et la conjoncture économique mondiale à compter du deuxième trimestre de 2020;
- notre capacité à redémarrer de façon ordonnée la production et à reprendre progressivement les travaux dans le cadre des projets mis en veille dès que les restrictions de voyage vers les installations applicables et que les suspensions de visas temporaires délivrés aux étrangers auront été levées;
- le calendrier d'atténuation des directives de distanciation sociale actuelles en raison de la COVID-19 et des autres mesures d'atténuation;
- le maintien en poste des employés et des dirigeants clés;
- notre capacité de nous défendre dans le cadre de litiges susceptibles de survenir dans le contexte de la pandémie de COVID-19;
- notre capacité d'avoir accès aux marchés financiers au besoin; et
- l'efficacité des initiatives de financement du fonds de roulement et la disponibilité du soutien au crédit par les institutions financières aux parties concernées.



Transport

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

Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le rapport de gestion, en particulier à l'égard de chaque transaction en cours, comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'approbation des organismes de réglementation et, à l'égard de la vente de la division Transport, la signature de la documentation définitive, l'obtention de l'approbation des actionnaires d'Alstom relativement à l'augmentation de capital exigée et à la réalisation des consultations des comités d'entreprise, et l'absence de toute modification défavorable importante) et la réception du produit prévu selon le calendrier prévu; et le respect par les parties de leurs obligations et ententes de principe.

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


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



Incidences de la COVID-19 sur Transport

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

Bien que les clients aient perdu un nombre important de passagers au cours de cette période et que leurs revenus aient diminué considérablement, les perspectives pour Transport continuent d'être positives compte tenu de son carnet de commandes solide, qui s'établissait à 33,7 milliards \$. Tandis que la production reprend graduellement, Transport travaille à l'établissement de nouveaux calendriers de production et de livraison avec les clients et les fournisseurs.



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

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

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 cessations d'activités, ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
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, [REDACTED]

La direction utilise le RAII ajusté, [REDACTED] 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, [REDACTED] 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.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2020	2019	Écart
Revenus	1 479 \$	2 194 \$	(33) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,6 \$	2,0 \$	(20) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,9	0,2
RAII ajusté ⁽¹⁾⁽²⁾	(383) \$	111 \$	ins
Marge RAII ajustée ⁽¹⁾⁽²⁾	(25,9) %	5,1 %	(3100) pdb
RAII ⁽¹⁾	(377) \$	87 \$	ins
Marge RAII ⁽¹⁾	(25,5) %	4,0 %	(2950) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	21 \$	36 \$	(42) %
Aux	30 juin 2020	31 décembre 2019	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,7 \$	35,8 \$	(6) %

⁽¹⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 51 millions \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2020 (32 millions \$ pour le trimestre clos le 30 juin 2019).

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

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus pour le trimestre se sont élevés à 1,5 milliard \$, reflétant une baisse de la production, alors que les activités opérationnelles exercées aux principales installations en Europe et dans les Amériques ont été suspendues temporairement en raison de la pandémie mondiale de COVID-19 et de l'incidence découlant de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne.

- Au deuxième trimestre, le RAII ajusté⁽²⁾ négatif de 383 millions \$ s'est avéré nettement inférieur à celui prévu, reflétant une charge additionnelle de 435 millions \$ de Transport liée en grande partie à des coûts additionnels d'ingénierie, de certification et de rattrapage associés à un certain nombre de projets en voie d'achèvement principalement au R.-U. et en Allemagne. Plus des deux tiers de cette charge devraient avoir une incidence sur les flux de trésorerie disponibles en 2020, alors que Transport franchit d'importants jalons en matière d'ingénierie et de MES. Quant au RAII négatif, il a été de 377 millions \$.
 - Au cours du trimestre, une nouvelle équipe de projets spécialisée a été mandatée afin de procéder à un examen approfondi des projets en redressement complexes, évaluant à la fois les processus de gestion de projet et les ressources de talent dans le but de comprendre pleinement les causes des coûts excessifs et de prendre les mesures correctives appropriées.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

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

- Les perspectives pour Transport demeurent positives, soutenues par son carnet de commandes de 33,7 milliards \$ et les solides données fondamentales de l'industrie.⁽¹⁾
 - Les nouvelles commandes s'élevant à 1,6 milliard \$ pour le trimestre reflètent des projets remportés dans toutes les régions. Parmi les attributions de contrats dignes de mention, citons la commande renouvelée de la SNCF en France et le projet phare de système de transport ferroviaire rapide régional Delhi-Meerut de l'Inde, en Asie.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.



ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2020	2019	2020	2019
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽¹⁾	747 \$	1 490 \$	2 198 \$	2 897 \$
Services ⁽²⁾	470	510	956	998
Signalisation ⁽³⁾	262	194	494	406
Total des revenus	1 479 \$	2 194 \$	3 648 \$	4 301 \$
Amortissement	33	35	67	67
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	—	3
RAII ajusté⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(383)	111	(332)	194
Éléments spéciaux	(6)	24	(6)	24
RAII⁽⁴⁾	(377) \$	87 \$	(326) \$	170 \$
Marge RAII ajustée ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	(25,9) %	5,1 %	(9,1) %	4,5 %
Marge RAII ⁽⁴⁾	(25,5) %	4,0 %	(8,9) %	4,0 %

⁽¹⁾ Comprennent les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

⁽²⁾ Comprennent les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et de la signalisation des solutions de service *OPTIFLO*.

⁽⁴⁾ Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 51 millions \$ et 61 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 (respectivement 32 millions \$ et 49 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019).

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

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont diminué de respectivement 715 millions \$ et 653 millions \$ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de respectivement 38 millions \$ et 76 millions \$, les revenus pour le trimestre ont diminué de 677 millions \$, ou 31 %, tandis que les revenus pour le semestre ont diminué de 577 millions \$, ou 13 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 677 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

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

En partie contrebalancés par :

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

La diminution de 577 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

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

En partie contrebalancés par :

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

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2020	2019	2020	2019
Charges de restructuration	1	(6) \$	24 \$	(12) \$	24 \$
Coûts des perturbations	2	— \$	— \$	6 \$	— \$
		(6) \$	24 \$	(6) \$	24 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,4) %	1,1 %	(0,2) %	0,6 %

1. Représentent la reprise des indemnités de départ de respectivement 6 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020, relativement aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Représentent des indemnités de départ de respectivement 28 millions \$ et de 32 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, en partie contrebalancées par une reprise de dépréciation d'actifs de respectivement 4 millions \$ et 8 millions \$.

2. En raison de la pandémie de COVID-19, au cours de la deuxième moitié de mars 2020, la Société a suspendu temporairement les activités de différentes installations de production. Par suite de la pandémie, des montants de respectivement néant et 6 millions \$ ont été comptabilisés comme éléments spéciaux pour Transport pour le trimestre et 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.

Marge RAI

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le trimestre a diminué de 31,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à un certain nombre de projets en voie d'achèvement au R.-U. et en Allemagne; et
- d'une suspension temporaire des activités opérationnelles aux différentes installations de production en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'absorption insuffisante connexe des charges comptabilisées dans le coût des ventes et des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 29,5 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI ajustée⁽¹⁾ pour le semestre a diminué de 13,6 points de pourcentage, essentiellement en raison :

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

En partie contrebalancées par :

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

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 12,9 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

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

Carnet de commandes

Carnet de commandes

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

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2020 ont diminué de respectivement 0,4 milliard \$ et 1,3 milliard \$ comparativement aux nouvelles commandes des périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison notamment de l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le calendrier d'attribution des commandes. Nous avons remporté plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du premier semestre de l'exercice portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 0,7, et nous avons maintenu un rang de chef de file⁽¹⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽²⁾

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

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

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2020 ont été comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur ⁽¹⁾
Deuxième trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Normandie	France	Exercice de deux options pour des rames automotrices électriques (EMU) à deux niveaux <i>OMNEO</i> / Régio 2N	270	Matériel roulant, systèmes et services	457 \$
National Capital Region Transport Corporation (NCRTC)	Inde	Voitures de trains de transport collectif de banlieue et services de maintenance de parcs de véhicules	210	Matériel roulant, systèmes et services	340 \$
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	139 \$
Central Puget Sound Regional Transit Authority (Sound Transit)	É.-U.	Voitures de trains de banlieue à deux niveaux <i>BiLevel</i>	28	Matériel roulant et systèmes	108 \$
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	108 \$
Premier trimestre					
Société nationale des chemins de fer français (SNCF), pour le compte de la région Auvergne-Rhône-Alpes	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux de type <i>OMNEO</i> / Régio 2N	114	Matériel roulant et systèmes	193 \$
Fraport AG	Allemagne	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance pour le système de navettes automatisées <i>INNOVIA</i> APM 100 et la modernisation de sa technologie de signalisation avec la solution <i>CITYFLO</i> 650	s. o.	Services et signalisation	113 \$

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

Après la fin du deuxième trimestre, nous avons obtenu une lettre d'octroi de l'Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC) de l'Inde pour la fabrication et la livraison de 201 voitures de métro *MOVIA* et une solution de contrôle ferroviaire avancée *CITYFLO* 650 pour le projet de métro Agra-Kanpur, une commande évaluée à 275 millions \$. Cette commande n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 30 juin 2020.

RISQUES ET INCERTITUDES

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

Pandémie de COVID-19

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

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

amener à réduire davantage nos dépenses d'investissement ou, de quelque autre façon, perturber nos activités ou faire obstacle à la mise en œuvre de nos plans stratégiques. La manifestation soutenue d'incidences négatives pourrait également nous empêcher de respecter les clauses financières restrictives de conventions d'emprunt et de répondre à des besoins minimaux de liquidités, ou entraîner la mise sous surveillance ou l'abaissement éventuel de nos notes de crédit.

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

Ralentissement et perturbation des activités :

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

Projets et contrats :

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

Baisse de la demande et nouvelles commandes reportées :

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

Risque lié aux clients et risque de contrepartie :

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

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

Chaîne d'approvisionnement :

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

Effectifs :

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

Détournement de l'attention de la direction :

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

Risques et inefficacités liés aux TI :

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

Retard des organismes de réglementation :

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

Incidence accrue des autres risques :

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

Mesures d'atténuation :

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

Transactions en cours

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

Engagements et éventualités

Se reporter à la Note 25 – 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.



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 2020	31 décembre 2019	Diminution
Euro	1,1284	1,1234	— %
Dollar canadien	0,7323	0,7696	(5) %
Livre sterling	1,2327	1,3204	(7) %

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 2020	30 juin 2019	Diminution
Euro	1,1001	1,1240	(2) %
Dollar canadien	0,7213	0,7475	(4) %
Livre sterling	1,2418	1,2863	(3) %

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 2020	30 juin 2019	Diminution
Euro	1,1013	1,1303	(3) %
Dollar canadien	0,7332	0,7499	(2) %
Livre sterling	1,2610	1,2930	(2) %

ANNEXE 10

**INFORMATIONS FINANCIERES RESUMEES COMBINEES PRO FORMA
NON AUDITEES AU 31 MARS 2020**

INFORMATIONS FINANCIERES RESUMEES COMBINEES PRO FORMA NON AUDITEES AU 31 MARS 2020

Les informations financières résumées combinées pro forma non auditées présentées ci-dessous doivent être lues conjointement avec le corps de l'Amendement, dont elles font partie.

A. Informations Financières Résumées Pro Forma Combinées Non Auditées au 31 mars 2020

1. Introduction

1.1. Information sur le contexte de l'Opération

Les informations financières résumées combinées pro forma non auditées d'Alstom (collectivement avec Bombardier Transport UK2 et ses filiales consolidées, le « **Groupe Combiné** ») sont composées du bilan résumé combiné pro forma non audité au 31 mars 2020 et du compte de résultat résumé combiné pro forma non audité pour la période de 12 mois se terminant le 31 mars 2020 avec les notes explicatives y afférentes (ensemble, les « **Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées** »), et ont été préparées de manière à présenter pro forma les effets attendus de l'acquisition envisagée, directement ou indirectement, via l'une de ses filiales, du contrôle exclusif, direct ou indirect, sur les entités faisant partie de la division Transport de Bombardier (l'« **Opération** ») et des opérations de financement associées.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées ont été préparées avant la Date de Réalisation (telle que définie ci-après). Le bilan résumé combiné pro forma non audité a été préparé comme si l'Opération avait été réalisée le 31 mars 2020. Le compte de résultat résumé combiné pro forma non audité a été préparé comme si l'Opération avait été réalisée le 1er avril 2019.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont préparées uniquement à titre illustratif, et, de par leur nature, ne sont ni représentatives ni indicatives du résultat réel des opérations que le Groupe Combiné aurait réalisé, ni de la situation financière réelle que le Groupe Combiné aurait enregistrée si l'Opération avait été réalisée au 31 mars 2020 pour le bilan résumé combiné pro forma non audité, ou bien au 1er avril 2019 pour le compte de résultat résumé combiné pro forma non audité, et les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées ne sont pas non plus nécessairement indicatives des résultats d'exploitation ou de la situation financière futurs du Groupe Combiné.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditée doivent être lues conjointement avec les informations figurant à la section 4.2 de l'Amendement intitulée « *Informations financières de Bombardier Transport* » et dans le Document d'Enregistrement Universel 2019/20 d'Alstom incorporé par référence dans l'Amendement.

1.2. Traitement comptable de l'opération

Compte tenu de la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises » (« **IFRS 3** ») et du contrat d'acquisition des titres conclu entre Alstom, Bombardier Inc. et Caisse de dépôt et placement du Québec (« **CDPQ** ») le 16 septembre 2020 (le « **Contrat d'Acquisition** »), la direction d'Alstom a déterminé que, sur le plan comptable, Alstom serait l'acquéreur et Bombardier Transport serait l'acquise, étant donné qu'Alstom acquiert, directement ou indirectement, 100 % des titres de Bombardier Transport.

En application des principes de la norme IFRS 3, Bombardier Transport étant l'acquéreur, ses actifs identifiables acquis et passifs repris seront comptabilisés initialement à leur juste valeur à la date de réalisation de l'Opération envisagée, c'est-à-dire la date d'acquisition telle que définie selon IFRS 3 (la « **Date de Réalisation** »). L'évaluation des actifs et des passifs de l'acquéreur n'est pas affectée par l'Opération.

1.3. Préparation de l'information pro forma

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont présentées en millions d'euros.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont établies conformément à l'Annexe 20 du Règlement Délégué (UE) 2019/980 du 14 mars 2019 « Informations Pro Forma », la recommandation ESMA (auparavant CESR) (ESMA/2013/319 du 20 mars 2013) et la recommandation n° 2013-08 émise par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers) relative à l'information financière pro forma, modifiée le 21 juillet 2019.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont basées sur les extraits pertinents des documents suivants :

- Les comptes consolidés d'Alstom pour l'exercice clos le 31 mars 2020 établis conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne, qui sont incorporés par référence dans cet Amendement. Ces comptes annuels ont été audités par PricewaterhouseCoopers Audit et Mazars ;
- Les comptes consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, ainsi que les comptes consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour la période de 3 mois close le 31 mars 2020 (qui incluent l'information pour la période de 3 mois close le 31 mars 2019 comme données comparatives), tous deux établis conformément aux normes IFRS telles qu'é émises par l'International Accounting Standards Board (IASB), qui sont inclus dans cet Amendement. Les comptes annuels ont été audités par Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, et les comptes intermédiaires ont fait l'objet d'une revue limitée par Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Dans le cadre de l'Opération, Alstom acquerra aussi certains actifs et passifs de Bombardier Transport UK2, qui est la société mère de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Ces actifs et passifs (et le revenu et les charges correspondant) ne sont pas inclus dans l'information financière historique utilisée pour la préparation des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, étant donné qu'ils ne sont pas significatifs aux bornes du Groupe Combiné (2 millions d'euros de Trésorerie et équivalents de trésorerie, 1 million d'euros d'Autres passifs opérationnels courants et un Résultat net nul). Aucun engagement hors-bilan significatif de Bombardier Transport UK2 ne sera transféré à Alstom dans le cadre de l'Opération.

Les ajustements pro forma des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont limités à ceux : (i) directement attribuables à l'Opération, et (ii) vérifiables factuellement. Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées ne reflètent pas des éléments tels que les synergies ou les gains d'efficacité opérationnelle qui pourraient résulter de l'Opération, ni les coûts de réorganisation et d'intégration qui pourraient être encourus dans le cadre de l'Opération. De plus, elles ne reflètent pas le paiement relatif à la facilité de crédit renouvelable Bombardier Transport, conséquence d'une clause contractuelle de changement de contrôle, et qui devrait être réalisé après la réalisation de l'Opération. Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées sont établies sur la base de certaines hypothèses qu'Alstom estime raisonnables à la date de l'Amendement et dans le cadre du Contrat d'Acquisition.

Le Contrat d'Acquisition inclut des mécanismes spécifiques d'ajustement de la contrepartie à payer, qui sont présentés en section 1.2.1 de cet Amendement. A la Date de Réalisation, Alstom, directement ou indirectement, payera un montant total en numéraire, dans la mesure où :

- Un montant égal à environ 500 millions d'euros plus un maximum de 150 millions d'euros (voir description de ce mécanisme en section 1.2.2 (a) de cet Amendement) ne sera pas payé en numéraire mais utilisé par Bombardier UK pour souscrire à une augmentation réservée de capital par compensation de créances réalisée par Alstom ;
- Un montant égal à environ 2 milliards d'euros, avec déduction de 150 millions d'euros (voir description de ce mécanisme en section 1.2.1 de cet Amendement), ne sera pas payé en numéraire mais utilisé par CDP Investissements pour souscrire à une augmentation réservée de capital par compensation de créances réalisée par Alstom (voir Note 4.2)

Alstom a pour intention de financer la majorité de la composante en numéraire par une augmentation de capital additionnelle de 0,7 milliard d'euros souscrite par CDP Investissements, comme convenu dans le Contrat d'Acquisition, une émission d'actions (jusqu'à environ 2 milliards d'euros) et une émission obligataire (0,4 milliard d'euros). Le complément en numéraire sera payé avec la trésorerie disponible au bilan d'Alstom à la Date de Réalisation, incluant la position nette de trésorerie de Bombardier Transport à la réalisation de l'opération.

Compte tenu de toutes les hypothèses retenues et des évaluations réalisées à titre préliminaire pour les besoins des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, la situation financière et les résultats d'exploitation définitifs du Groupe Combiné à l'avenir pourront être différents de ces montants pro forma dans la mesure où des informations complémentaires seront mises à disposition et où des analyses complémentaires seront réalisées.

2. Bilan résumé combiné pro forma au 31 mars 2020 non audité

	Ajustements pro forma non audités					Information pro forma combinée non auditée			
	Historique Alstom	Historique Bombardier Transport avec présentation pro forma	Regroupement d'entreprises	Cessions d'actifs	Autres ajustements				
Actif									
<i>(en millions d'€)</i>									
Ecarts d'acquisition	1 567	1 702	4 460	4.2 a)	(27)	4.3	7 703		
Immobilisations incorporelles	470	170			-		640		
Immobilisations corporelles	1 371	861			(11)	4.3	2 221		
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	693	476			-		1 169		
Autres titres de participation	60	5			-		65		
Autres actifs non courants	233	244			-		477		
Impôts différés	234	275			-		509		
Total des actifs non courants	4 628	3 733	4 460		(38)		12 783		
Stocks et en-cours	1 743	150			(30)	4.3	1 863		
Actifs sur contrat	1 644	2 150			(42)	4.3	3 752		
Clients et comptes rattachés	1 581	1 095			(23)	4.3	2 653		
Autres actifs opérationnels courants	1 192	715	0	4.2 e)	(5)	4.3	34	5 c)	1 936
Autres actifs financiers courants	45	51			(0)	4.3		96	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 175	329	230	4.2 c)	-		(101)	5 b)	2 633
Total des actifs courants	8 380	4 490	230		(101)		(67)	12 932	
Actifs destinés à la vente	-	-			139	4.3		139	
TOTAL DE L'ACTIF	13 008	8 223	4 691		-		(67)	25 854	
Capitaux propres et passif									
<i>(en millions d'€)</i>									
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	3 271	655	4 289	4.2 b)			(101)	5 a) c)	8 114
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	57	10							67
Total des capitaux propres	3 328	665	4 289		-		(101)		8 181
Provisions non courantes	160	97			(0)	4.3			257
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	491	910			(11)	4.3			1 390
Emprunts non courants	772	103	400	4.2 c)	-		(103)	5 a) b)	1 172
Dettes non courantes sur contrats de location	465	149			-				614
Impôts différés	17	-			-				17
Total des passifs non courants	1 905	1 259	400		(11)		(103)		3 450
Provisions courantes	853	571			(36)	4.3			1 388
Emprunts courants	270	408			-				678
Dettes courantes sur contrats de location	131	49			-				180
Passifs sur contrat	3 148	2 271			(279)	4.3			5 140
Fournisseurs et comptes rattachés	1 653	2 073			(58)	4.3			3 668
Autres passifs opérationnels courants	1 720	927	2	4.2 d)	(20)	4.3	136	5 a)	2 764
Total des passifs courants	7 775	6 299	2		(392)		136		13 819
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	-	-			404	4.3			404
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	13 008	8 223	4 691		-		(67)		25 854

3. Compte de résultat résumé combiné pro forma pour la période de 12 mois close au 31 mars 2020 non audité

	Ajustements pro forma non audités				Information pro forma combinée non auditée
	Historique Alstom	Historique Bombardier Transport avec présentation pro forma	Regroupement d'entreprises	Autres ajustements	
<i>(en millions d'€)</i>					
Chiffre d'affaires	8 201	7 497			15 698
Coût des ventes	(6 740)	(7 068)			(13 808)
Frais de recherche et développement	(302)	(120)			(422)
Frais administratifs et commerciaux	(591)	(431)			(1 022)
Autres produits/(charges)	(23)	(36)			(59)
Résultat d'exploitation	545	(158)	-	-	387
Produits financiers	6	28			34
Charges financières	(82)	(74)	(1)	4.2 c)	(157)
Résultat avant impôts	469	(204)	(1)	-	264
Impôt sur les bénéfices	(118)	(8)	0	4.2 c)	(126)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	102	78			180
Résultat net des activités poursuivies	453	(134)	(1)	-	318
Résultat net des activités non poursuivies	21	-			21
RESULTAT NET	474	(134)	(1)	-	339
Attribuable :					
- aux propriétaires de la société mère	467	(140)	(1)	-	326
- aux participations ne donnant pas le contrôle	7	6	-	-	13

4. Notes annexes aux Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées

4.1 Base de préparation

Les chiffres sous-jacents relatifs à Alstom proviennent de ceux publiés dans ses comptes consolidés audités pour l'exercice clos le 31 mars 2020.

Les chiffres sous-jacents relatifs à Bombardier Transport proviennent des comptes consolidés historiques de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited, comme suit :

- La colonne du bilan de Bombardier Transport au 31 mars 2020 correspond à celle apparaissant dans les comptes consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour la période de 3 mois close au 31 mars 2020
- La colonne du compte de résultat de Bombardier Transport pour la période de 12 mois close le 31 mars 2020 a été établie en :
 - tenant compte des montants des postes du compte de résultat tels qu'apparaissant dans les comptes annuels audités de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 ; et
 - après déduction des montants dans son compte de résultat pour la période de 3 mois close au 31 mars 2019, et en ajoutant les montants dans son compte de résultat pour la période de 3 mois close au 31 mars 2020, ces montants apparaissant dans les comptes intermédiaires de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour la période de 3 mois close au 31 mars 2020 (qui incluent l'information pour la période de 3 mois close le 31 mars 2019 comme données comparatives). Voir le tableau inséré en Note 6.1 ci-dessous.

Evénements postérieurs à la clôture

Le 14 août 2020, le conseil d'administration de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited a approuvé les états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour le semestre clos le 30 juin 2020. Au cours du trimestre clos le 30 juin 2020, Bombardier Transport a mis à jour des estimations de projet, ce qui a donné lieu à une charge de 395 millions d'euros en grande partie liée à des coûts supplémentaires d'ingénierie, de certification et de rattrapage relatifs à des projets en voie d'achèvement principalement au Royaume-Uni et en Allemagne. Ces mises à jour d'estimations de projet sont des événements postérieurs à la date de clôture ne donnant pas lieu à des ajustements des états financiers consolidés de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour le trimestre clos le 31 mars 2020, car elles sont liées à des événements survenus après la date de clôture.

Reclassements réalisés sur le bilan et le compte de résultat historiques de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Certains reclassements ont été réalisés d'éléments compris dans les comptes historiques de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited afin d'aligner leur présentation avec celle du bilan et du compte de résultat d'Alstom.

Voir le tableau inséré en Note 6.2 ci-dessous.

Méthodes comptables significatives

Les directions d'Alstom et de Bombardier Transport ont réalisé une comparaison préliminaire de leurs méthodes comptables. L'évaluation n'a pas permis d'identifier de différences significatives à l'exception de ce qui suit :

- *Application pratique de la méthode de mesure de l'avancement fondée sur les coûts* : Alstom et Bombardier Transport appliquent tous les deux une méthode de mesure de l'avancement fondée sur les coûts pour comptabiliser le chiffre d'affaires pour refléter l'avancement au titre des obligations de prestation remplies progressivement (ventes de trains) en application d'IFRS 15. Cependant, les deux groupes ont une approche différente s'agissant de l'appréciation du timing de contribution au pourcentage d'avancement des activités relatives à l'achat de biens et à la production de produits semi-finis : Alstom considère que les achats de matériels et d'équipement et la production de produits semi finis qui sont « standards » ne contribuent pas à l'avancement du contrat tant qu'un certain niveau d'intégration industrielle et de spécification n'est pas atteint. Cela implique que ces éléments sont initialement comptabilisés en stocks en application d'IAS 2, la comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement démarrant lorsque ces éléments sont sortis des stocks pour être utilisés pour la fabrication des trains. Bombardier Transport considère que ces éléments sont immédiatement spécifiques aux projets à réception et durant la construction pour le cas des produits semi-finis, et par conséquent contribuent au pourcentage d'avancement du projet concerné ; en conséquence, ils sont enregistrés en coûts et en chiffre d'affaires à réception. Cette différence de timing de reconnaissance de ces coûts en coût des ventes a un impact à la fois sur le compte de résultat (générant la reconnaissance du chiffre d'affaires et de la marge) et sur le bilan (actifs sur contrat/passifs sur contrat vs. stocks et en-cours).

Les directions d'Alstom et de Bombardier Transport ne sont pas en mesure d'identifier, estimer et enregistrer les ajustements dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, étant donné que les restrictions prévues par le droit de la concurrence les empêchent de partager les informations pertinentes nécessaires à la réalisation d'estimations fiables. Après la réalisation de l'Opération, quand Alstom et Bombardier Transport partageront les informations pertinentes, le bilan d'ouverture de Bombardier Transport sera ajusté afin de refléter l'alignement sur l'application pratique d'IFRS 15 par Alstom. Cependant, l'impact sur le chiffre d'affaires et la marge brute ne devrait pas être significatif par rapport au compte de résultat du Groupe Combiné Alstom Bombardier Transport pour les périodes futures.

- *Présentation des relations de couverture* : concernant l'application de la comptabilité de couverture, Bombardier Transport applique la comptabilité de couverture de flux de trésorerie tandis qu'Alstom présente ses relations de couverture de contrats commerciaux comme des couvertures de juste valeur. Bien que l'impact net sur le résultat ne diffère pas entre les deux méthodes, leur présentation dans le bilan est différente. Dans le cas d'une couverture de flux de trésorerie, le profit ou la perte résultant de la réévaluation d'un instrument de couverture est comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global. Dans le cas d'une couverture de juste valeur, le profit ou la perte sur un instrument de couverture est comptabilisé(e) en résultat et, en conséquence, le profit ou la perte sur l'élément couvert attribuable au risque couvert est comptabilisé(e) comme un actif ou un passif évalué par compte de résultat. Au bilan, Bombardier Transport présente les instruments dérivés associés en actifs ou passifs financiers courants. Alstom présente les instruments dérivés associés en actifs ou passifs d'exploitation courants. Un reclassement a été réalisé sur les comptes historiques de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited afin d'aligner la présentation avec celle du bilan d'Alstom (Voir les reclassements f) and j) en Note 6.2 ci-dessous).

Après la réalisation de l'Opération, les sujets ci-dessus feront l'objet d'une évaluation plus approfondie lorsqu'Alstom et Bombardier Transport pourront partager leurs informations. Des ajustements ou des modifications supplémentaires à la présentation des comptes annuels sont susceptibles d'être réalisés au fur et à mesure de l'alignement des méthodes comptables des deux groupes.

Transactions intragroupes

Après la Date de Réalisation, les soldes et opérations survenant entre Alstom et Bombardier Transport représenteront des transactions intragroupes qui seront éliminées dans les états financiers consolidés du Groupe Combiné. Aucune élimination n'a été reflétée en tant qu'ajustement pro forma dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, dans la mesure où les soldes et opérations entre Alstom et Bombardier Transport pour les périodes présentées ne sont pas significatifs.

4.2 Regroupement d'entreprises**Prix d'acquisition contractuel estimé**

Le Contrat d'Acquisition prévoit un prix d'acquisition contractuel qui sera dans une fourchette de 5,5 milliards d'euros à 5,9 milliards d'euros, avec certains mécanismes d'ajustement présentés en section 1.2.1 de cet Amendement. Pour les besoins des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, le prix d'acquisition contractuel préliminaire a été estimé à 5,3 milliards d'euros, après prise en compte des estimés des potentiels ajustements post-réalisation et obligations liés au mécanisme de protection de la position de trésorerie nette. La différence de 0,2 milliard d'euros entre le prix plancher de 5,5 milliards d'euros et le prix d'acquisition contractuel préliminaire estimé de 5,3 milliards d'euros est principalement due à la position de trésorerie nette négative de Bombardier Transport estimée au 31 décembre 2020 qui est prise en compte dans le calcul du prix d'acquisition, comme expliqué en section 1.2.1 de cet Amendement. Le montant final du prix d'acquisition sera déterminé sur la base des livres comptables réels de Bombardier Transport au 31 décembre 2020 et à la Date de Réalisation et des mécanismes convenus dans le Contrat d'Acquisition susmentionnés, qui sont présentés en section 1.2.1 de cet Amendement.

A la Date de Réalisation, Alstom Holdings payera un montant en numéraire, dans la mesure où, à la suite d'une délégation d'Alstom Holdings à Alstom au titre du paiement du montant correspondant:

- Un montant égal à environ 500 millions d'euros plus un maximum de 150 millions d'euros (voir description de ce mécanisme en section 1.2.2 (a) de cet Amendement) sera utilisé par Bombardier UK pour souscrire à une augmentation réservée de capital par compensation de créances réalisée par Alstom ;
- Un montant égal à environ 2 milliards d'euros, avec déduction de 150 millions d'euros (voir description de ce mécanisme en section 1.2.1 de cet Amendement), sera utilisé par CDP Investissements pour souscrire à une augmentation réservée de capital par compensation de créances réalisée par Alstom.

En conséquence, sur la base des mécanismes du Contrat d'Acquisition, le prix d'acquisition contractuel peut être décomposé de la manière suivante :

<i>Montants en m€</i>	
<i>CDP Investissements</i>	1 930
<i>Bombardier UK</i>	500
Prix d'acquisition souscrit en actions Alstom par compensation de créance	2 430
Prix d'acquisition payé en numéraire	2 870
Prix d'acquisition contractuel préliminaire	5 300

CDP Investissements et Bombardier UK recevraient respectivement 43 419 572 et 10 526 316 actions Alstom¹. Ce nombre d'actions provient du montant total souscrit par CDP Investissements et Bombardier UK en actions Alstom par compensation de créance comme déterminé dans le Contrat d'Acquisition (estimé, pour les besoins des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, respectivement à 1 930 millions d'euros et 500 millions d'euros) et le prix contractuel par action (respectivement 44,45 € et 47,50 €) convenu dans le Contrat d'Acquisition.

Le prix d'acquisition contractuel est calculé en euros. Une partie du prix d'acquisition payé en numéraire à Bombardier UK sera libellé en dollars américains à un taux de change EUR/USD convenu entre les parties d'environ 1/1,17 (« EUR/USD fixing spot rate "BFix" (mid) » du 16 septembre 2020, déduction faite de 0,015 représentant les coûts de couverture et autres coûts associés). Ce paiement en dollars américains fait l'objet d'une couverture de change par Alstom.

Contrepartie transférée IFRS préliminaire

D'un point de vue comptable, la contrepartie transférée correspond à la somme des justes valeurs, à la Date de Réalisation, des actions et de la trésorerie transférés par Alstom. Le nombre d'actions Alstom est déterminé sur la base du prix d'acquisition contractuel (voir ci-dessus). En conséquence, comme requis en IFRS, la souscription via l'augmentation de capital par compensation de créances sera valorisée en fonction de la juste valeur des actions Alstom à la Date de Réalisation, qui sera représentée par le cours de bourse des actions Alstom à la Date de Réalisation.

Aux fins des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, la composante en actions de la contrepartie transférée IFRS a été basée sur la juste valeur des actions Alstom à la date du 2 octobre 2020 de la manière suivante :

<i>Nombre d'actions allouées à CDP Investissements et Bombardier UK (basé sur les prix par action fixés dans l'Accord d'Acquisition)</i>	53 945 888
<i>Cours de clôture de l'action Alstom au 2 octobre 2020 (€)</i>	41,60
Estimation préliminaire de la juste valeur de la contrepartie souscrite en actions Alstom par compensation de créance (m€)	2 244
Contrepartie préliminaire payée en numéraire (m€)	2 870
Estimation préliminaire de la juste valeur de la contrepartie transférée IFRS (m€)	5 114

Sensibilités

Le tableau suivant présente la sensibilité aux variations du cours de l'action Alstom et les conséquences sur la contrepartie transférée préliminaire IFRS :

	Cours de clôture d'Alstom (€)	Contrepartie transférée préliminaire (m€)	Ecart d'acquisition provisoire (m€)
Cours de clôture de l'action Alstom au 2 octobre 2020 (€)	41,60	5 114	6 162
Augmentation du cours d'Alstom de 10%	45,76	5 339	6 387
Diminution du cours d'Alstom de 10%	37,44	4 890	5 938

¹ Le nombre d'actions ne prend pas en compte l'impact de l'émission d'actions (voir ci-dessous les mécanismes de Financement de l'Opération envisagée), dans l'hypothèse où l'émission d'actions serait réalisée entre la date de signature du Contrat d'Acquisition et la Date de Réalisation.

Affectation du prix d'acquisition préliminaire

A la réalisation de l'Opération envisagée, les actifs identifiables acquis et passifs repris de Bombardier Transport seront comptabilisés à leur juste valeur à cette date, tout écart résiduel par rapport à la contrepartie transférée étant comptabilisé en écart d'acquisition (goodwill). Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées ne comprennent à ce stade aucun ajustement de juste valeur, ni aucune affectation à de nouveaux actifs ou passifs, en raison des restrictions prévues par le droit de la concurrence qui empêchent les membres de la direction d'Alstom et de Bombardier Transport de partager les informations pertinentes nécessaires à la réalisation d'estimations de juste valeur fiables. Par conséquent, à titre préliminaire, le prix d'acquisition dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées a été affecté à la valeur comptable historique des actifs acquis et passifs repris, qui a été déterminée comme représentant leur juste valeur au 31 mars 2020, l'écart en résultant étant comptabilisé en écart d'acquisition.

Financement

La structure de financement du prix d'acquisition devrait être la suivante :

- Paiement en numéraire sur la base de :
 - Une augmentation de capital réservée à CDP Investissements pour 0,7 milliard d'euros convenue dans le Contrat d'Acquisition
 - Une émission d'actions jusqu'à 2 milliards d'euros levés sur le marché
 - Une émission obligataire de 0,4 milliard d'euros
 - Et le montant résiduel payé avec la trésorerie disponible au bilan d'Alstom à la Date de Réalisation, incluant la position nette de trésorerie de Bombardier Transport à la réalisation de l'opération.
- Paiement par souscription par Bombardier UK et CDP Investissements à une augmentation réservée de capital par compensation de créances réalisée par Alstom

<i>Montants en m€</i>	
Estimation préliminaire de la juste valeur de la contrepartie transférée IFRS	5 114
Financée par:	
Financement par capitaux propres	4 944
<i>Augmentation de capital réservée à CDP Investissements et Bombardier UK et souscrite par compensation de créance</i>	2 244
<i>Augmentation de capital aditionnelle souscrite par CDP Investissements</i>	700
<i>Emission d'actions</i>	2 000
Emission d'obligations	400
Impact sur la Trésorerie	(230)

D'un point de vue comptable, la contrepartie transférée préliminaire s'élève à 5,1 milliards d'euros.

Le prix d'acquisition contractuel préliminaire est estimé à 5,3 milliards d'euros, et la structure de financement préliminaire par émission de capitaux propres et d'obligations est estimée à 5,5 milliards d'euros. Cette différence de 0,2 milliards d'euros a été reflétée comme une augmentation de la Trésorerie dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées. Cependant, le prix d'acquisition contractuel préliminaire estimé à 5,3 milliards d'euros tient compte d'une position de trésorerie nette négative de Bombardier Transport estimée à 0,2 milliards d'euros au 31 décembre 2020. La différence de 0,2 milliards d'euros entre le prix d'acquisition contractuel

préliminaire estimé et la structure de financement est une estimation préliminaire qui sera notamment impactée par la situation financière réelle de Bombardier Transport au 31 décembre 2020 et à la Date de Réalisation.

Les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées ont été préparées en prenant l'hypothèse que l'émission d'actions et l'émission obligataire seront réalisés pour leur montant intégral (respectivement 2 milliards d'euros et 0,4 milliard d'euros) avant la Date de Réalisation. En conséquence, l'émission d'actions et l'émission obligataire ont été reflétées dans le bilan résumé combiné pro forma non audité.

Si l'émission d'actions n'est pas réalisée avant la Date de Réalisation ou est réalisée mais pour un montant inférieur au montant brut actuellement envisagé de 2 milliards d'euros, alors le mécanisme existant de prêt « relais » sera tiré pour un montant correspondant au déficit. En prenant l'hypothèse que le prêt relais est tiré pour l'intégralité des 2 milliards d'euros, ce tirage entraînerait une diminution de 6 millions d'euros du résultat net par rapport à ce qui est présenté dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées (correspondant à la charge d'intérêt financier additionnelle sur la période de 12 mois) pour la période de 12 mois close au 31 mars 2020, avant impôt.

De la même manière, si l'émission obligataire n'est pas réalisée avant la Date de Réalisation ou est réalisée mais pour un montant inférieur au montant brut actuellement envisagé de 400 millions d'euros, alors le mécanisme existant de prêt « relais » sera tiré pour un montant correspondant au déficit. Ce tirage n'aurait pas d'impact sur la charge financière par rapport à ce qui est présenté dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, étant donné que les intérêts financiers des obligations et du prêt « relais » sont similaires.

Ajustements pro forma

- (a) Le tableau suivant présente l'affectation préliminaire du prix d'acquisition aux actifs identifiables acquis et passifs repris de Bombardier Transport, l'excédent du prix d'acquisition étant comptabilisé en écart d'acquisition :

Montants en m€

Actif net de Bombardier Transport avant l'acquisition	655
Ajustements pro forma ayant un impact sur les actifs net de Bombardier Transport (voir d) et e))	(1)
Retraitement de l'écart d'acquisition pré-existant de Bombardier Transport	(1 702)
Juste valeur estimée préliminaire des actifs nets acquis	(1 048)
<hr/>	
Estimation de la contrepartie transférée préliminaire	5 114
Estimation de l'écart d'acquisition préliminaire	6 162
<hr/>	
Retraitement de l'écart d'acquisition pré-existant de Bombardier Transport	(1 702)
Ajustement préliminaire estimé de l'écart d'acquisition	4 460

A la réalisation de l'Opération envisagée, la direction d'Alstom prévoit, entre autres, que des ajustements de juste valeur soient effectués sur les immobilisations corporelles et que le prix d'acquisition soit également affecté à de nouveaux actifs incorporels, tels que des technologies, relations client et carnets de commandes.

L'évaluation définitive des actifs identifiables acquis et passifs repris de Bombardier Transport à la Date de Réalisation pourrait entraîner des écarts significatifs entre les résultats pro forma et les résultats définitifs.

- (b) Le tableau suivant présente l'ajustement des capitaux propres à la suite du regroupement d'entreprises :

Montants en m€

Elimination des capitaux propres de Bombardier Transport attribuable aux actionnaires de la société mère	(655)
Contrepartie transférée financée par capitaux propres	4 944
Impact préliminaire sur les capitaux propres	4 289

- (c) Le tableau suivant présente les ajustements des autres lignes du bilan utilisées pour le financement de l'Opération :

Montants en m€

Emprunts non courants	400
Trésorerie et équivalents de trésorerie	230

La charge d'intérêt financier relative à l'émission obligataire de 400 millions d'euros a été reflétée pour un montant de 1 million d'euros dans le compte de résultat résumé combiné pro forma pour la période de 12 mois close au 31 mars 2020 non audité.

- (d) L'ajustement représente les coûts de transaction estimés de Bombardier Transport liés aux cessions d'actifs de Bombardier Transport (voir section 4.3 ci-dessous) et restant à supporter jusqu'à la réalisation de l'Opération qui s'élèvent à 2 millions d'euros.

L'ajustement a été reflété dans les passifs repris sur la ligne « Autres éléments de passifs d'exploitation ».

- (e) L'impact fiscal enregistrée sur la ligne « Autres actifs d'exploitation courants » représente l'effet d'impôt des ajustements pro forma en appliquant un taux de 24% correspondant au taux effectif d'imposition prévisionnel 2020 de Bombardier Transport.

4.3 Cessions d'actifs

La Commission Européenne a autorisé l'Opération le 31 juillet 2020 sous certaines conditions, incluant la cession de certains actifs (les « Cessions » ou les « Activités Cédées »). Les Cessions sont conditionnées à la réalisation de l'Opération.

Les Activités Cédées comprennent les éléments suivants :

- La contribution de Bombardier Transport pour le train à très grande vitesse V300 ZEFIRO
- Le Coradia Polyvalent d'Alstom et le site de production de Reichshoffen en France
- La plateforme Bombardier TALENT 3 et les installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne

En complément, Alstom fournira un accès à des tiers à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquée de Bombardier Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains (TCMS).

Les actifs et passifs estimés des Activités Cédées ont été respectivement reclassés sur les lignes « Actifs destinés à la vente » et « Passifs liés à des actifs destinés à la vente » du bilan résumé combiné pro forma non audité.

Les ajustements pro forma non audités sont fondés sur l'information disponible à la date de publication des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées et sur certaines estimations et hypothèses préliminaires qui sont considérées comme raisonnables. De potentielles

cessions additionnelles et autres décisions qui pourraient intervenir postérieurement à la Date de Réalisation ne sont pas reflétées dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées.

La contribution des Activités Cédées dans le compte de résultat résumé combiné pro forma non audité est la suivante :

<i>Montants en m€</i>	
Chiffre d'affaires	464
<u>Résultat d'exploitation</u>	<u>9</u>

5. Autres ajustements pro forma relatifs au bilan résumé combiné pro forma non audité

Les ajustements pro forma suivants ont été reflétés dans le bilan résumé combiné pro forma non audité :

- (a) Les coûts de transaction d'Alstom comprennent principalement des coûts juridiques, financiers et de conseil. Par leur nature, ces coûts ne devraient pas avoir d'impact récurrent sur la performance du Groupe Combiné à l'avenir.

Pour les besoins des Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, une analyse préliminaire a été réalisée pour allouer les coûts de transaction entre ceux relatifs au regroupement d'entreprises et ceux relatifs au financement (par capitaux propres ou dette).

Pour les coûts relatifs au regroupement d'entreprises, les coûts supportés par Alstom au 31 mars 2020 ont déjà été reflétés dans le compte de résultat historique d'Alstom au 31 mars 2020 pour un montant de 15 millions d'euros avant impôt. L'ajustement représente les coûts estimés restant à supporter par Alstom après le 31 mars 2020 jusqu'à la réalisation de l'Opération, qui s'élèvent à 100 millions d'euros. Il a été reflété comme une augmentation des « Autres éléments de passifs d'exploitation », avec une contrepartie enregistrée en capitaux propres, étant donné que les coûts devraient être encourus avant la réalisation de l'Opération.

En complément, les coûts de transaction relatifs au financement et qui seraient supportés avant la réalisation de l'Opération ont été estimés à 40 millions d'euros pour les augmentations de capital (à la fois l'émission d'actions et les augmentations de capital réservées à CDP Investissements et Bombardier UK) et 2 millions d'euros pour l'émission obligataire. Ces deux ajustements ont été enregistrés sur la ligne « Autres éléments de passifs d'exploitation ». Les coûts directement attribuables aux augmentations de capital ont été reconnus en déduction des capitaux propres, nets des économies d'impôt correspondantes. Les coûts incrémentaux à l'émission obligataire ont été déduits du montant de la dette.

Les autres coûts de transaction relatifs à la structuration et la sécurisation du financement de l'Opération ont été estimés à 5 millions d'euros. Un ajustement a été reflété comme une augmentation des « Autres éléments de passifs d'exploitation », avec une contrepartie enregistrée en capitaux propres, étant donné que les coûts devraient être encourus avant la réalisation de l'Opération.

- (b) Sur la base de l'analyse préliminaire réalisée à ce stade par Alstom et par Bombardier Transport, il n'a pas été actuellement identifié de clause de changement de contrôle qui pourrait avoir un impact sur le Groupe Combiné, à l'exception de :

- L'emprunt de Bombardier Transport envers Bombardier Inc. de 101 millions d'euros, qui sera remboursé (contractuellement) avant ou à la Date de Réalisation. En conséquence, un ajustement a été enregistré dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées pour refléter le remboursement de cet emprunt.
- La facilité de crédit renouvelable Bombardier Transport pour laquelle une clause de changement de contrôle existe et aucune renonciation ne sera demandée. Le remboursement devrait être réalisé après la réalisation de l'Opération. Aucun ajustement n'a été reflété dans les Informations Financières Résumées Combinées Pro Forma Non Auditées, étant donné que la facilité de crédit renouvelable de 375 millions d'euros est déjà enregistrée comme un emprunt courant dans le bilan historique de Bombardier Transport au 31 mars 2020.

- (c) L'ajustement d'impôt présenté sur la ligne « Autres actifs d'exploitation courants » représente l'impact fiscal des ajustements pro forma calculé avec un taux de 25 % qui correspond au taux effectif d'impôt d'Alstom au 31 mars 2020.

6. Données chiffrées Bombardier Transport

6.1. Compte de résultat sur la période de 12 mois

La colonne du compte de résultat de Bombardier Transport pour la période de 12 mois close le 31 mars 2020 a été établie en :

- tenant compte des montants des postes du compte de résultat tels qu'apparaissant dans les comptes annuels audités de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 2019
- après déduction des montants dans son compte de résultat pour la période de 3 mois close au 31 mars 2019, et en ajoutant les montants dans son compte de résultat pour la période de 3 mois close au 31 mars 2020, ces montants apparaissant dans les comptes intermédiaires de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited pour la période de 3 mois close au 31 mars 2020 (incluant l'information pour la période de 3 mois close au 31 mars 2019).

	Etats financiers consolidés annuels	Etats financiers consolidés trimestriels	Recalcul	Etats financiers consolidés trimestriels	Recalcul
	Exercice clos le 31 décembre 2019	Trimestre clos le 31 mars 2019	Période de 9 mois du 1er avril 2019 au 31 décembre 2019	Trimestre clos le 31 mars 2020	Période de 12 mois du 1er avril 2019 au 31 mars 2020
<i>(en millions d'€)</i>					
Chiffre d'affaires	7 383	1 854	5 529	1 968	7 497
Coût des ventes	(6 884)	(1 666)	(5 218)	(1 811)	(7 029)
Frais de recherche et développement	(121)	(22)	(99)	(21)	(120)
Frais administratifs et commerciaux	(477)	(124)	(353)	(117)	(470)
Autres produits/(charges)	8	1	7	-	7
Quote-part du bénéfice des coentreprises et des entreprises associées	84	15	69	9	78
Eléments spéciaux	(43)	-	(43)	-	(43)
Résultat d'exploitation	(50)	58	(108)	28	(80)
Produits financiers	19	3	16	12	28
Charges financières	(67)	(15)	(52)	(22)	(74)
Résultat avant impôts	(98)	46	(144)	18	(126)
Impôt sur les bénéfices	(14)	(32)	18	(26)	(8)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	-	-	-	-	-
Résultat net des activités poursuivies	(112)	14	(126)	(8)	(134)
Résultat net des activités non poursuivies	-	-	-	-	-
RESULTAT NET	(112)	14	(126)	(8)	(134)
Attribuable :					
- aux propriétaires de la société mère	(118)	13	(131)	(9)	(140)
- aux participations ne donnant pas le contrôle	6	1	5	1	6

6.2. Reclassements réalisés sur l'information financière historique de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited

Certains reclassements ont été réalisés d'éléments compris dans les comptes historiques de Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited afin d'aligner leur présentation avec celle du bilan et du compte de résultat d'Alstom :

Bilan

	Historique Bombardier Transport	Reclassements	Historique Bombardier Transport avec présentation pro forma
Actif			
<i>(en millions d'€)</i>			
Ecart d'acquisition	1 702	0	1 702
Immobilisations incorporelles	-	170	170
Immobilisations corporelles	861	-	861
Participations dans les coentreprises et entreprises associées	476	-	476
Autres actifs financiers non courants	97	(97)	-
Autres titres de participation	-	5	5
Autres actifs non courants	386	(142)	244
Impôts différés	275	0	275
Total des actifs non courants	3 797	(64)	3 733
Stocks et en-cours	150	0	150
Actifs sur contrat	2 297	(147)	2 150
Clients et comptes rattachés	1 157	(62)	1 095
Autres actifs opérationnels courants	-	715	715
Autres actifs	279	(279)	-
Autres actifs financiers courants	222	(171)	51
Trésorerie et équivalents de trésorerie	329	-	329
Total des actifs courants	4 434	56	4 490
Actifs destinés à la vente	-	-	-
TOTAL DE L'ACTIF	8 231	(8)	8 223
Capitaux propres et passif			
<i>(en millions d'€)</i>			
Capitaux propres - attribuables aux propriétaires de la société mère	655	-	655
Capitaux propres - attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	10	-	10
Total des capitaux propres	665	-	665
Provisions non courantes	16	81	97
Provisions pour engagements de retraite et avantages assimilés	910	-	910
Emprunts non courants	-	103	103
Dettes non courantes sur contrats de location	-	149	149
Autres passifs financiers	252	(252)	-
Autres passifs	22	(22)	-
Impôts différés	-	-	-
Total des passifs non courants	1 200	59	1 259
Provisions courantes	652	(81)	571
Emprunts courants	-	408	408
Autres passifs financiers	614	(614)	-
Dettes courantes sur contrats de location	-	49	49
Passifs sur contrat	2 271	-	2 271
Fournisseurs et comptes rattachés	2 098	(25)	2 073
Autres passifs opérationnels courants	731	196	927
Total des passifs courants	6 366	(67)	6 299
Passifs liés à des actifs destinés à la vente	-	-	-
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF	8 231	(8)	8 223

Les principaux reclassements réalisés sont les suivants :

- (a) Immobilisations incorporelles transférées des Autres actifs non courants sur la ligne dédiée

du bilan (170 millions d'euros)

- (b) Autres actifs financiers non courants reclassés en Autres titres de participation (5 millions d'euros) et Autres actifs non courants (92 millions d'euros)
- (c) Charges constatées d'avance transférées d'Autres actifs non courants à Autres actifs opérationnels courants (52 millions d'euros)
- (d) Acomptes payés aux fournisseurs transférés d'Actifs sur contrat à Autres actifs opérationnels courants (147 millions d'euros)
- (e) Autres créances et autres actifs reclassés en Autres actifs opérationnels courants (respectivement 62 millions d'euros et 269 millions d'euros)
- (f) Dérivés commerciaux transférés des Autres actifs financiers courants aux Autres actifs opérationnels courants (177 millions d'euros)
- (g) Provision courante pour restructuration reclassée en Provisions non courantes (81 millions d'euros)
- (h) Dettes non courantes et courantes sur contrats de location transférées des Autres passifs financiers sur les lignes non courante et courante dédiées du bilan (respectivement pour 149 millions d'euros et 49 millions d'euros)
- (i) Emprunts court-terme et dérivés financiers reclassés des Autres passifs financiers aux Emprunts courants (408 millions d'euros)
- (j) Dérivés commerciaux transférés des Autres passifs financiers aux Autres passifs opérationnels courants (157 millions d'euros)
- (k) Dettes de personnel reclassées des Fournisseurs et comptes rattachés aux Autres passifs opérationnels courants (25 millions d'euros)
- (l) Dette financière non courante transférée en Emprunts non courants (103 millions d'euros)

Compte de résultat

	Historique Bombardier Transport	Reclassements	Historique Bombardier Transport avec présentation pro forma
<i>(en millions d'€)</i>			
Chiffre d'affaires	7 497	-	7 497
Coût des ventes	(7 029)	(39) <i>a)</i>	(7 068)
Frais de recherche et développement	(120)	-	(120)
Frais administratifs et commerciaux	(470)	39 <i>a)</i>	(431)
Autres produits/(charges)	7	(43) <i>b)</i>	(36)
Quote-part du bénéfice des coentreprises et des entreprises associées	78	(78) <i>c)</i>	-
Eléments spéciaux	(43)	43 <i>b)</i>	-
Résultat d'exploitation	(80)	(78)	(158)
Produits financiers	28	-	28
Charges financières	(74)	-	(74)
Résultat avant impôts	(126)	(78)	(204)
Impôt sur les bénéfices	(8)	-	(8)
Quote-part des résultats nets des sociétés mises en équivalence	-	78 <i>c)</i>	78
Résultat net des activités poursuivies	(134)	-	(134)
Résultat net des activités non poursuivies	-	-	-
RESULTAT NET	(134)	-	(134)
Attribuable :			
- aux propriétaires de la société mère	(140)	-	(140)
- aux participations ne donnant pas le contrôle	6	-	6

- (a) Coûts des Garanties Maisons Mères transférés des Frais administratifs et commerciaux en Coût des ventes (39 millions d'euros)
- (b) Eléments spéciaux reclassés en Autres produits/(charges) (43 millions d'euros)
- (c) Quote-part du bénéfice des coentreprises et des entreprises associées transférée sur la ligne dédiée en dessous du Résultat avant impôts (78 millions d'euros)

B. Rapport des commissaires aux comptes sur les informations financières résumées combinées pro forma

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Mazars

61 rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

ALSTOM

Rapport des Commissaires aux comptes sur les Informations Financières Pro Forma relatives à l'exercice clos le 31 mars 2020

Au Président-Directeur Général,

En notre qualité de commissaires aux comptes et en application du règlement (UE) n°2017/1129 complété par le règlement délégué (UE) n° 2019/980, nous avons établi le présent rapport sur les informations financières pro forma de la société Alstom SA (la « Société ») relatives à l'exercice clos le 31 mars 2020 incluses en section 3 du premier amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 (les « Informations Financières Pro Forma »).

Ces Informations Financières Pro Forma ont été préparées aux seules fins d'illustrer l'effet que l'acquisition de Bombardier Transport aurait pu avoir sur le bilan consolidé au 31 mars 2020 et le compte de résultat consolidé de la période de 12 mois close le 31 mars 2020 de la Société si l'opération avait pris effet au 31 mars 2020 pour le bilan et au 1^{er} avril 2019 pour le compte de résultat. De par leur nature même, elles décrivent une situation hypothétique et ne sont pas nécessairement représentatives de la situation financière ou des performances qui auraient pu être constatées si l'opération ou l'événement était intervenu à une date antérieure à celle de sa survenance réelle ou envisagée.

Ces Informations Financières Pro Forma ont été établies sous votre responsabilité en application des dispositions du règlement (UE) n° 2017/1129 et des recommandations ESMA relatives aux informations financières pro forma.

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer une conclusion, dans les termes requis par l'annexe 20, section 3, du règlement délégué (UE) n°2019/980, sur le caractère correct de l'établissement des Informations Financières Pro Forma sur la base indiquée.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences, qui ne comportent ni audit ni examen limité des informations financières sous-jacentes à l'établissement des Informations Financières Pro Forma, ont consisté principalement à vérifier que les bases à partir desquelles ces Informations Financières Pro Forma ont été établies concordent avec les documents source tels que décrits dans les notes explicatives aux Informations Financières Pro Forma, à examiner les éléments probants justifiant les retraitements pro forma et à nous entretenir avec la direction de la Société pour collecter les informations et les explications que nous avons estimé nécessaires.

A notre avis :

- a) les Informations Financières Pro Forma ont été établies correctement sur la base indiquée ;
- b) cette base est conforme aux méthodes comptables appliquées par l'émetteur.

Ce rapport est émis aux seules fins :

- du dépôt du premier amendement au document d'enregistrement universel 2019/20 auprès de l'AMF ;
- et, le cas échéant, de l'admission aux négociations sur un marché réglementé, et/ou d'une offre au public, de titres financiers de la Société en France et dans les autres pays de l'Union européenne dans lesquels le prospectus approuvé par l'AMF, serait notifié ;

et ne peut pas être utilisé dans un autre contexte.

Neuilly-sur-Seine et Paris La Défense, le 7 octobre 2020

Les Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Edouard DEMARCQ

Mazars

Jean-Luc BARLET