

## Magna annonce ses résultats financiers du premier trimestre 2020

- Chiffre d'affaires de 8,7 milliards de dollars, soit une baisse de 18 %, par rapport à la production mondiale de véhicules légers en déclin de 27 %
- Les effets estimés du COVID-19 s'élèvent à environ 1,1 milliard de dollars sur les ventes, 250 millions de dollars sur le bénéfice d'exploitation avant imposition sur le revenu et le BAII ajusté
- Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 639 millions de dollars, soit une augmentation de 8 % par rapport au premier trimestre 2019

AURORA, Ontario, le 7 mai 2020 (GLOBE NEWSWIRE) -- Magna International Inc. (TSX : MG ; NYSE : MGA) a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers pour le premier trimestre clos le 31 mars 2020.

	<b>THREE MONTHS ENDED</b>	
	<b>March 31, 2020</b>	<b>March 31, 2019</b>
<b><u>Reported</u></b>		
Sales	<b>\$ 8,657</b>	\$ 10,591
Income from operations before income taxes	<b>\$ 386</b>	\$ 1,368
Net income attributable to Magna International Inc.	<b>\$ 261</b>	\$ 1,106
Diluted earnings per share	<b>\$ 0.86</b>	\$ 3.39
<b><u>Non-GAAP Financial Measures</u></b> <sup>(1)</sup>		
Adjusted EBIT	<b>\$ 403</b>	\$ 720
Adjusted diluted earnings per share	<b>\$ 0.86</b>	\$ 1.63

**All results are reported in millions of U.S. dollars, except per share figures, which are in U.S. dollars**

<sup>(1)</sup> Adjusted EBIT and Adjusted diluted earnings per share are Non-GAAP financial measures that have no standardized meaning under U.S. GAAP, and as a result may not be comparable to the calculation of similar measures by other companies. A reconciliation of these Non-GAAP financial measures is included in the back of this press release.

Don Walker, président-directeur général de Magna, a commenté : « Alors que nous sommes confrontés à la pandémie de COVID-19, la santé et la sécurité des employés ont été notre priorité absolue. Nous disposons d'une équipe de direction solide et expérimentée qui a traversé d'autres difficultés par le passé, et je suis très heureux de la réponse mondiale coordonnée de l'ensemble de l'équipe face à cette perturbation

majeure de notre activité. En collaboration avec nos clients, nos fournisseurs et des experts médicaux, nous nous concentrons désormais sur le redémarrage sûr de la production dans plusieurs de nos sites. Je suis convaincu que l'industrie va se remettre de cette crise et que Magna est dans une position solide pour affronter l'avenir. »

### **TRIMESTRE CLOS LE 31 MARS 2020**

Nos résultats du premier trimestre ont été inférieurs à nos attentes, reflétant l'impact de l'interruption des activités de nos clients en raison du COVID-19, qui ont commencé en Chine fin janvier et se sont étendus à l'Europe et à l'Amérique du Nord à la mi-mars. Avant les interruptions, chacun de nos segments d'exploitation fonctionnait conformément ou au-delà de nos attentes. Sur la base de nos attentes avant les interruptions de production par rapport aux niveaux de production finaux pour le premier trimestre, nous estimons que les ventes perdues ont atteint environ 1,1 milliard de dollars et que le BAII ajusté a été affecté négativement à hauteur d'environ 250 millions de dollars. Les bénéfices d'exploitation avant impôts sur le revenu, le revenu net attribuable à Magna International Inc. et le bénéfice dilué par action pour le premier trimestre 2020 ont également été affectés négativement par l'interruption des activités des clients en raison du COVID-19.

Sur une base consolidée, nous avons réalisé un chiffre d'affaires de 8,66 milliards de dollars au premier trimestre 2020, en baisse de 18 % par rapport au premier trimestre 2019. Ces chiffres sont comparables à la production mondiale de véhicules légers qui a diminué de 27 %, reflétant des baisses de 44 % en Chine, 19 % en Europe et 13 % en Amérique du Nord. Hors impact de la conversion des devises et des cessions nettes d'acquisitions, les ventes ont reculé de 14 % sur une base consolidée et, par segment : Power & Vision a diminué de 5 %, Seating a chuté de 13 %, Body Exteriors & Structures a diminué de 14 % et Complete Vehicles a perdu 29 %.

Le BAII ajusté de 403 millions de dollars au premier trimestre 2020 a diminué de 44 % par rapport au trimestre équivalent en 2019, sous l'effet du recul des ventes et de la baisse du BAII ajusté en pourcentage des ventes. Le BAII ajusté en pourcentage des ventes a chuté à 4,7 % au premier trimestre 2020, contre 6,8 % au premier trimestre 2019. Cela est dû en grande partie à l'impact estimé du COVID-19.

Le bénéfice d'exploitation avant impôts sur le revenu s'est établi à 386 millions de dollars pour le premier trimestre 2020, comparé à 1,37 milliard de dollars au cours du premier trimestre 2019. Les Autres dépenses (de revenu), éléments sur une base nette totalisant 679 millions de dollars comprenant notamment un gain sur la vente de l'activité Fluid Pressure & Controls et un gain non réalisé sur la réévaluation de notre investissement dans Lyft, partiellement compensé par les frais de restructuration, étaient incluses dans le bénéfice d'exploitation avant impôts sur le revenu au cours du premier trimestre 2019. À l'exclusion des Autres revenus, nets pour le premier trimestre de 2019, le bénéfice d'exploitation avant impôts sur le revenu a diminué de 303 millions de dollars au cours du premier trimestre 2020 par rapport au premier trimestre 2019.

Le bénéfice net attribuable à Magna International Inc. s'est élevé à 261 millions de dollars pour le premier trimestre 2020 par rapport à 1,11 milliard de dollars pour le premier trimestre 2019. D'autres revenus, éléments sur une base nette totalisant 575 millions de dollars après impôts, étaient inclus dans le revenu net attribuable à Magna International Inc. au cours du premier trimestre 2019. À l'exclusion des Autres revenus, nets pour le premier trimestre 2019, le revenu net attribuable à Magna

International Inc. a diminué de 270 millions de dollars au cours du premier trimestre 2020 par rapport au premier trimestre 2019.

Le bénéfice dilué par action a diminué pour atteindre 0,86 dollar au cours du premier trimestre 2020, par rapport à 3,39 dollars pour la période comparable. Le bénéfice dilué par action ajusté a diminué de 47 % pour atteindre 0,86 dollar par rapport à 1,63 dollar pour le premier trimestre 2019.

Au cours du premier trimestre 2020, nous avons généré des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant des variations d'actif et de passif d'exploitation de 615 millions de dollars et 29 millions de dollars dans des actifs et passifs d'exploitation. Les activités d'investissement pour le premier trimestre 2020 comprenaient 203 millions de dollars en acquisitions d'actifs immobilisés, un investissement de 100 millions de dollars dans Waymo, un investissement en capitaux privés, une augmentation de 93 millions de dollars en investissements, autres actifs et actifs incorporels, et 7 millions de dollars en achat de filiales.

### **REMBOURSEMENT DE CAPITAL AUX ACTIONNAIRES**

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2020, nous avons versé des dividendes de 121 millions de dollars. En outre, nous avons racheté à des fins d'annulation 4,8 millions d'actions pour un montant de 192 millions de dollars au cours du premier trimestre 2020.

Notre conseil d'administration a déclaré un dividende de 0,40 dollar par action ordinaire pour le premier trimestre, payable le 5 juin 2020 aux actionnaires inscrits à la clôture des marchés le 22 mai 2020.

### **L'IMPACT DU COVID-19**

La pandémie de COVID-19 et les restrictions qui y sont associées ont entraîné la suspension temporaire de la production dans presque toutes les installations de production des équipementiers et des fournisseurs en Chine, en Europe et en Amérique du Nord. Alors que les installations de production finale des équipementiers et fournisseurs en Chine ont généralement repris la production, les installations en Europe commencent à redémarrer leur production et les installations en Amérique du Nord devraient reprendre la production par étapes au cours des prochaines semaines.

Nous continuons de surveiller activement la situation dans chacun des marchés dans lesquels nous opérons et d'ajuster nos plans conformément aux ordres gouvernementaux et aux exigences légales, ainsi qu'aux meilleurs intérêts de nos employés, de nos clients, de nos fournisseurs ou d'autres parties prenantes.

La santé et la sécurité de nos employés sont notre priorité absolue. Au fur et à mesure que le virus COVID-19 se propageait, nous avons développé des protocoles, des outils d'évaluation et des documents d'orientation pour aider tous nos sites de fabrication et nos bureaux à établir des outils de dépistage médicaux et des guides d'isolement pour nos employés, fournit des équipements de protection individuelle, établit un suivi des contacts pour tous les cas connus d'infection au virus au sein de notre personnel et mis en place des procédures de décontamination, le cas échéant. Tout au long de cette période, notre personnel chargé de la santé et de la sécurité a travaillé en collaboration avec les autorités de santé publique et en coordination avec les directeurs médicaux

d'autres entreprises afin de partager les meilleures pratiques, ainsi que de promouvoir la sécurité et la confiance des employés pour le retour au travail.

À l'heure actuelle, nous sommes incapables d'évaluer l'impact de la pandémie sur nos résultats financiers pour le reste de l'exercice 2020 et ne sommes toujours pas en mesure à ce stade de fournir des perspectives pour l'année.

Vince Galifi, directeur financier de Magna, a commenté : « Compte tenu de l'ampleur des baisses attendues et de l'incertitude concernant la future production de véhicules, nous avons pris des mesures prudentes dans l'ensemble de l'entreprise pour réduire les coûts et conserver des liquidités, y compris d'arrêter les rachats d'actions. Cela dit, notre bilan solide nous permet de continuer à investir dans de nouveaux programmes et dans de nouvelles technologies afin d'assurer notre réussite à long terme. Nous pensons que la situation de notre trésorerie, qui s'élève actuellement à environ 5 milliards de dollars, devrait nous permettre de résister à une forte récession liée au COVID-19 et nous permettre de tirer parti des opportunités de création de valeur. »

## **RÉSUMÉ PAR SEGMENT**

<i>(\$Millions unless otherwise noted)</i>	<b>For the three months ended March 31,</b>					
	<b>Sales</b>			<b>Adjusted EBIT</b>		
	<b>2020</b>	2019	Change	<b>2020</b>	2019	Change
Body Exteriors & Structures	<b>\$ 3,676</b>	\$ 4,308	\$ (632)	<b>\$ 199</b>	\$ 363	\$ (164)
Power & Vision	<b>2,523</b>	3,083	(560)	<b>135</b>	216	(81)
Seating Systems	<b>1,261</b>	1,433	(172)	<b>40</b>	94	(54)
Complete Vehicles	<b>1,321</b>	1,928	(607)	<b>50</b>	28	22
Corporate and Other	<b>(124)</b>	(161)	37	<b>(21)</b>	19	(40)
<b>Total Reportable Segments</b>	<b>\$ 8,657</b>	\$ 10,591	\$ (1,934)	<b>\$ 403</b>	\$ 720	\$ (317)

	<b>For the three months ended March 31,</b>		
	<b>Adjusted EBIT as a percentage of sales</b>		
	<b>2020</b>	2019	Change
Body Exteriors & Structures	<b>5.4%</b>	8.4%	(3.0)%
Power & Vision	<b>5.4%</b>	7.0%	(1.6)%
Seating Systems	<b>3.2%</b>	6.6%	(3.4)%
Complete Vehicles	<b>3.8%</b>	1.5%	2.3%
<b>Consolidated Average</b>	<b>4.7%</b>	6.8%	(2.1)%

Pour plus d'informations sur les résultats de nos segments, veuillez consulter notre rapport de gestion sur nos résultats d'exploitation et notre situation financière, ainsi que nos états financiers intermédiaires.

## **RÉCONCILIATION DES MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR**

### *Adjusted EBIT*

The following table reconciles net income to Adjusted EBIT:

	<b>For the three months ended March 31,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Net Income	\$ 252	\$ 1,101
Add:		
Interest expense, net	17	31
Other income, net	—	(679)
Income taxes	134	267
Adjusted EBIT	\$ 403	\$ 720

### *Adjusted EBIT as a percentage of sales (“Adjusted EBIT margin”)*

Adjusted EBIT as a percentage of sales is calculated in the table below:

	<b>For the three months ended March 31,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Sales	\$ 8,657	\$ 10,591
Adjusted EBIT	\$ 403	\$ 720
Adjusted EBIT as a percentage of sales	4.7%	6.8%

### *Adjusted diluted earnings per share*

The following table reconciles net income attributable to Magna International Inc. to adjusted diluted earnings per share:

	<b>For the three months ended March 31,</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Net income attributable to Magna International Inc.	\$ 261	\$ 1,106
Add (less):		
Other income, net	—	(679)
Tax effect on Other income, net	—	104

Adjusted net income attributable to Magna International Inc.	\$	<b>261</b>	\$	531
Diluted weighted average number of Common Shares outstanding during the year (millions):		<b>302.7</b>		326.3
Adjusted diluted earnings per share	\$	<b>0.86</b>	\$	1.63

Certaines des mesures financières prospectives contenues ci-dessus sont fournies sur une base non conforme aux PCGR. Nous ne fournissons pas de rapprochement de ces mesures prospectives avec les mesures financières les plus directement comparables calculées et présentées conformément aux PCGR des États-Unis. Le faire pourrait potentiellement induire en erreur et serait peu pratique étant donné la difficulté de projeter des éléments qui ne reflètent pas les opérations en cours dans une période future. L'ampleur de ces éléments peut toutefois être significative.

Ce communiqué de presse ainsi que notre rapport de gestion sur nos résultats d'exploitation et notre situation financière, et nos états financiers intermédiaires sont disponibles dans la rubrique Relations avec les investisseurs de notre site Web à l'adresse [www.magna.com/company/investors](http://www.magna.com/company/investors) et déposés par voie électronique dans le SEDAR (Système d'analyse et de récupération électronique des documents) qui peut être consulté sur le site [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ainsi que l'EDGAR (Système de collecte de données, d'analyse et de récupération des données électroniques) de la Securities and Exchange Commission des États-Unis, qui peut être consulté sur [www.sec.gov](http://www.sec.gov).

Nous tiendrons une conférence téléphonique à l'intention des analystes et des actionnaires intéressés pour discuter de nos résultats du premier trimestre clos le 31 mars 2020 le jeudi 7 mai 2020 à 8 h 30, HNE. La conférence téléphonique sera présidée par Don Walker, Président-directeur général. Le numéro à composer pour accéder à cette conférence à partir de l'Amérique du Nord est le 1-800-945-9434. Les personnes appelant depuis l'extérieur de ce territoire sont invitées à composer le 1-416-981-9010. Veuillez composer le numéro au moins 10 minutes avant le début de la conférence. Nous retransmettrons également la téléconférence sur le site [www.magna.com](http://www.magna.com). La présentation de diapositives accompagnant la conférence, ainsi que le récapitulatif de nos [états financiers](#), seront disponibles sur notre site Web jeudi avant la téléconférence.

## BALISES

Résultats trimestriels, résultats financiers, redémarrage de l'industrie automobile

## CONTACT INVESTISSEURS

Louis Tonelli, Vice-président, relations avec les investisseurs  
[louis.tonelli@magna.com](mailto:louis.tonelli@magna.com) | 905.726.7035

## CONTACT AUPRÈS DES MÉDIAS

Tracy Fuerst, Vice-présidente, Communication d'entreprise et relations publiques  
[tracy.fuerst@magna.com](mailto:tracy.fuerst@magna.com) | 248.631.5396

## NOTRE ENTREPRISE <sup>(2)</sup>

Nous sommes une entreprise spécialisée dans les technologies de la mobilité. Nous comptons plus de 159 000 collaborateurs, 347 opérations de fabrication et 94 centres de développement, d'ingénierie et de vente de produits dans 28 pays. Nous détenons une expertise complète en ingénierie automobile et production contractuelle, ainsi que des

capacités portant sur les produits qui incluent la carrosserie, le châssis, l'extérieur, les sièges, la motorisation, la technologie active d'aide à la conduite, l'électronique, les rétroviseurs, l'éclairage, la mécatronique et les systèmes de toiture. Nos actions ordinaires sont négociées à la Bourse de Toronto (MG) et à la Bourse de New York (MGA).

<sup>(2)</sup> Les chiffres relatifs aux opérations de fabrication, au développement de produits, aux centres de vente et d'ingénierie et aux effectifs comprennent certaines opérations comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence.

## ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Certaines déclarations contenues dans ce communiqué de presse constituent des « informations prospectives » ou « énoncés prospectifs » (collectivement, les « énoncés prospectifs »). Ces déclarations visent à fournir des informations sur les attentes et les plans actuels de la direction, et peuvent se révéler inappropriées dans d'autres cas. Les énoncés prospectifs peuvent inclure des projections financières et autres, ainsi que des déclarations concernant nos plans, objectifs ou résultats économiques futurs, ou les hypothèses sous-jacentes à tout ce qui précède, et d'autres déclarations qui ne sont pas des récits de faits historiques. Nous utilisons des termes tels que « peut », « pourrait », « devrait », « susceptible de », « s'attendre à », « anticiper », « croire », « avoir l'intention », « planifier », « viser », « prévoir », « perspective », « prévoir », « estimer », « objectif » et des expressions similaires suggérant des résultats ou événements futurs pour identifier les énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué de presse incluent, sans s'y limiter, les déclarations concernant : le calendrier prévu de la reprise et de l'accélération de la production dans diverses régions ; nos mesures en réponse à la pandémie de COVID-19 (Coronavirus), y compris en ce qui concerne : la reprise de la production ; la santé et la sécurité des employés ; les mesures visant à maintenir la trésorerie, y compris la suspension des rachats d'actions pour annulation ; et les réductions ou le gel des immobilisations ou autres dépenses.

Les énoncés prospectifs sont fondés sur les informations dont nous disposons actuellement et reposent sur des hypothèses et analyses que nous avons faites à la lumière de notre expérience et de notre perception des tendances historiques, des conditions actuelles et des développements futurs prévus, ainsi que d'autres facteurs qui, selon nous, sont appropriés aux circonstances. Bien que nous estimions avoir une base raisonnable pour formuler de tels énoncés prospectifs, ceux-ci ne constituent nullement une garantie de rendement ou de résultats futurs. La question de savoir si les résultats et développements réels seront conformes à nos attentes et prédictions dépend d'un certain nombre de risques, d'hypothèses et d'incertitudes, dont beaucoup échappent à notre contrôle et dont les effets peuvent être difficiles à prévoir, y compris, sans s'y limiter :

### **Risks Related to the Automotive Industry**

- economic cyclicality;
- regional production volume declines, including as a result of the COVID-19 (coronavirus) pandemic;
- intense competition;

### **Warranty / Recall Risks**

- costs related to repair or replacement of defective products, including due to a recall;
- warranty or recall costs that exceed warranty provision or insurance coverage limits;
- product liability claims;

### **Acquisition Risks**

- potential restrictions on free trade;
- trade disputes/tariffs;
- inherent merger and acquisition risks;
- acquisition integration risk;

### **Customer and Supplier Related Risks**

- concentration of sales with six customers;
- shifts in market shares among vehicles or vehicle segments;
- shifts in consumer "take rates" for products we sell;
- quarterly sales fluctuations;
- potential loss of any material purchase orders;
- a deterioration in the financial condition of our supply base, including as a result of the COVID-19 (Coronavirus) pandemic;
- OEM consolidation;

### **Manufacturing Operational Risks**

- product and new facility launch risks;
- operational underperformance;
- restructuring costs;
- impairment charges;
- labour disruptions;
- COVID-19 (Coronavirus) shutdowns;
- supply disruptions, including as a result of the COVID-19 (coronavirus) pandemic;
- climate change risks;
- attraction/retention of skilled labour;

### **IT Security/Cybersecurity Risk**

- IT/Cybersecurity breach;
- Product Cybersecurity breach;

### **Pricing Risks**

- pricing risks between time of quote and start of production;

### **Other Business Risks**

- risks related to conducting business through joint ventures;
- our ability to consistently develop and commercialize innovative products or processes;
- our changing business risk profile as a result of increased investment in electrification and autonomous driving, including: higher R&D and engineering costs, and challenges in quoting for profitable returns on products for which we may not have significant quoting experience;
- risks of conducting business in foreign markets;
- fluctuations in relative currency values;
- tax risks;
- reduced financial flexibility as a result of an economic shock;
- changes in credit ratings assigned to us;

### **Legal, Regulatory and Other Risks**

- antitrust risk;
- legal claims and/or regulatory actions against us; and
- changes in laws and regulations, including those related to vehicle emissions.



- price concessions;
- commodity costs;
- declines in scrap steel prices;

Lors de l'évaluation des énoncés prospectifs ou des informations prospectives, nous invitons les lecteurs à ne pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les lecteurs doivent tenir compte des divers facteurs qui pourraient faire en sorte que les événements ou résultats réels diffèrent sensiblement de ceux indiqués par ces énoncés prospectifs. Cela comprend les risques, hypothèses et incertitudes mentionnés ci-dessus, qui sont discutés plus en détail dans le présent document sous la rubrique « Tendances et risques industriels » et qui figurent dans notre Formulaire annuel déposé auprès des commissions des valeurs mobilières au Canada et dans notre rapport annuel sur formulaire 40-F déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis et les dépôts subséquents.