

Magna annonce ses résultats du deuxième trimestre 2020

- La production de véhicules légers en Amérique du Nord et en Europe, qui représentent nos marchés les plus importants, est en baisse de 70 % et 59 % respectivement; la production mondiale de véhicules légers recule de 42 %
- Les effets estimatifs du COVID-19 s'élèvent à environ 5,5 milliards de dollars sur les ventes, et 1,2 milliard de dollars sur le bénéfice d'exploitation avant imposition et le BAII ajusté
- Les ventes ont décliné de 58 % à 4,3 milliards de dollars, la perte sur le bénéfice dilué par action s'établit à 2,17 dollars au deuxième trimestre, contre 1,42 dollar pour la période comparable en 2019.
- Réajustement des perspectives financières pour 2020

AURORA, Ontario (Canada), 7 août 2020 (GLOBE NEWSWIRE) -- Magna International Inc. (TSX : MG ; NYSE : MGA) a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2020. Veuillez cliquer [ICI](#) pour consulter l'intégralité des états financiers et le rapport de gestion pour le deuxième trimestre.

| | THREE MONTHS ENDED JUNE 30, | | SIX MONTHS ENDED JUNE 30, | |
|--|--|-------------|--------------------------------------|-------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Reported | | | | |
| Sales | \$ 4,293 | \$ 10,126 | \$ 12,950 | \$ 20,717 |
| (Loss) income from operations before income taxes | \$ (789) | \$ 595 | \$ (403) | \$ 1,963 |
| Net (loss) income attributable to Magna International Inc. | \$ (647) | \$ 452 | \$ (386) | \$ 1,558 |
| Diluted (loss) earnings per share | \$ (2.17) | \$ 1.42 | \$ (1.29) | \$ 4.83 |
| Non-GAAP Financial Measures⁽¹⁾ | | | | |
| Adjusted EBIT | \$ (600) | \$ 677 | \$ (197) | \$ 1,397 |
| Adjusted diluted (loss) earnings per share | \$ (1.71) | \$ 1.59 | \$ (0.83) | \$ 3.22 |

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

⁽¹⁾ Adjusted EBIT and Adjusted diluted (loss) 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 déclaré : « Bien que nos résultats du deuxième trimestre aient été affectés par un déclin précipité de la production mondiale de véhicules causé par la pandémie du COVID-19, je suis heureux que nous ayons pu reprendre nos opérations avec succès et en toute sécurité dans nos usines du monde entier. En outre, nous avons pris plusieurs mesures dans l'ensemble de l'entreprise afin de réduire notre structure de coûts et d'être en phase avec nos prévisions réactualisées pour la future production de véhicules. Nous prévoyons que nos résultats du second semestre 2020 commenceront à refléter ces actions. Je suis convaincu que Magna sortira des récents bouleversements économiques plus fort que jamais ».

IMPACT DU COVID-19

Au cours du deuxième trimestre 2020, nos marchés de production les plus importants, à savoir l'Amérique du Nord et l'Europe, ont connu une baisse de la production de véhicules par rapport au deuxième trimestre 2019 qui, tant en pourcentage qu'en volume absolu, a largement dépassé les pires baisses trimestrielles comparables enregistrées lors de la crise financière de 2008-2009. Ces baisses sont en grande partie dues aux suspensions de production et aux réductions de volume de nos clients, conséquences de la pandémie du COVID-19.

Sur la base de nos prévisions du début de l'année, nous estimons que la réduction des volumes au cours de ce trimestre a entraîné une perte des ventes d'environ 5,5 milliards de dollars, et que le BAII ajusté a été affecté négativement à hauteur d'environ 1,2 milliard de dollars. Pour le semestre clos au 30 juin 2020, nous estimons que ces pertes sur les ventes s'élèvent à environ 6,6 milliards de dollars et que le BAII ajusté a été affecté négativement d'environ 1,45 milliard de dollars. Les pertes sur le bénéfice d'exploitation avant impôt et sur le revenu net attribuable à Magna International Inc., ainsi que la perte sur le bénéfice dilué par action pour le deuxième trimestre 2020, ont également été affectées négativement par l'interruption des activités des clients consécutives au COVID-19.

TRIMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2020

Sur une base consolidée, nous avons comptabilisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards de dollars pour le deuxième trimestre 2020, soit une baisse de 58 % par rapport au deuxième trimestre 2019, tandis que la production mondiale de véhicules légers a régressé de 42 %, reflétant des baisses de respectivement 70 % et 59 % en Amérique du Nord et en Europe, la Chine étant pour sa part en progression de 3 %.

Le BAII ajusté a diminué pour atteindre - 600 millions de dollars au deuxième trimestre 2020, contre + 677 millions au deuxième trimestre 2019.

La perte sur le bénéfice d'exploitation avant imposition s'est établie à 789 millions de dollars pour le deuxième trimestre 2020, comparé à un bénéfice de 595 millions de dollars au cours du deuxième trimestre 2019. La perte d'exploitation avant imposition au deuxième trimestre

2020 inclut les autres dépenses, éléments nets totalisant 168 millions de dollars et comprenant les frais de restructuration et de dépréciation, contre 68 millions de dollars au deuxième trimestre 2019. À l'exclusion des autres dépenses, nettes pour les deux périodes, le bénéfice d'exploitation avant impôts sur le revenu a diminué de 1,3 milliard de dollars au cours du deuxième trimestre 2020 par rapport au deuxième trimestre 2019.

La perte sur le bénéfice net attribuable à Magna International Inc. s'est élevée à 647 millions de dollars pour le deuxième trimestre 2020 par rapport à un bénéfice de 452 millions de dollars pour le deuxième trimestre 2019. Le poste Autres dépenses, éléments sur une base nette totalisant 136 millions de dollars après imposition, était inclus dans le revenu net attribuable à Magna International Inc. au cours du deuxième trimestre 2020, contre 57 millions de dollars au deuxième trimestre 2019. À l'exclusion des Autres dépenses, nettes pour les deux périodes, le revenu net attribuable à Magna International Inc. a diminué de 1 milliard de dollars au cours du deuxième trimestre 2020 par rapport au deuxième trimestre 2019.

La perte sur le bénéfice dilué par action a diminué pour atteindre 2,17 dollars au cours du deuxième trimestre 2020, par rapport à 1,42 dollar pour la période comparable. La perte sur le bénéfice dilué par action ajusté a diminué pour atteindre 1,71 dollar par rapport à 1,59 dollar pour le deuxième trimestre 2019.

Au cours du deuxième trimestre 2020, nous avons utilisé 1,2 milliard de dollars en trésorerie provenant des activités d'exploitation, dont 934 millions pour les actifs et passifs d'exploitation. Les activités d'investissement pour le deuxième trimestre 2020 comprenaient 169 millions de dollars en acquisitions d'actifs immobilisés, un investissement de 72 millions de dollars en investissements, autres actifs et actifs incorporels, et 2 millions de dollars d'investissements en capitaux privés.

SEMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2020

Nous avons enregistré un chiffre d'affaires de 12,95 milliards de dollars pour le semestre clos au 30 juin 2020, soit une diminution de 37 % par rapport au semestre clos au 30 juin 2019. Ce chiffre est à mettre en rapport avec la production mondiale de véhicules légers, qui a régressé de 33 % au cours des six premiers mois de 2020 par rapport à la période comparable en 2019, en reflétant des baisses de respectivement 40 % et 39 % sur nos marchés de production les plus importants que sont l'Amérique du Nord et l'Europe, respectivement, ainsi qu'un déclin de 23 % en Chine.

Au cours du semestre clos le 30 juin 2020, la perte d'exploitation avant imposition s'élevait à 403 millions de dollars, la perte nette attribuable à Magna International Inc. était de 386 millions de dollars et la perte diluée par action était de -1,29 dollar, en baisse de 2,4 milliards de dollars, 1,9 milliard de dollars et - 6,12 dollars, respectivement, chacun comparé aux six premiers mois de 2019.

Au cours du semestre clos au 30 juin 2020, le BAII ajusté a diminué à 197 millions de dollars et la perte sur le bénéfice dilué par action ajusté a diminué à 0,83 \$.

Au cours des six premiers mois clos le 30 juin 2020, nous avons généré des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant des variations d'actif et de passif d'exploitation de 317 millions de dollars et investi 910 millions de dollars dans des actifs et passifs

d'exploitation. Les activités d'investissement pour le premier semestre 2020 comprenaient 372 millions de dollars en acquisitions d'actifs immobilisés, 165 millions de dollars en investissements, autres actifs et actifs incorporels, et 102 millions de dollars d'investissements en capitaux privés, principalement liés à Waymo.

RETRIBUTION DU CAPITAL AUX ACTIONNAIRES

Au cours des trois et six mois clos le 30 juin 2020, nous avons versé des dividendes de 116 millions de dollars et 237 millions de dollars, respectivement. 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 annoncé un dividende de 0,40 dollar par action ordinaire pour le premier trimestre, payable le 4 septembre 2020 aux actionnaires inscrits à la clôture des marchés le 21 août 2020.

Vince Galifi, directeur financier de Magna, a déclaré : « Le deuxième trimestre 2020 a été l'un des plus vastes défis auxquels l'industrie automobile ait jamais été confrontée, ce qui a entraîné notre première perte d'exploitation normalisée en plus de dix ans. Néanmoins, nous avons adopté des mesures importantes sur le plan opérationnel et financier au cours du trimestre afin de renforcer encore notre activité. Nos perspectives financières actualisées pour 2020 reflètent nos attentes d'une solide reprise des bénéfices et des flux de trésorerie au cours du second semestre de cette année ».

RÉSUMÉ PAR SEGMENT

| (\$Millions unless otherwise noted) | For the three months ended June 30, | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------|-----------------|---------------|-------------------|
| | Sales | | | Adjusted EBIT | | |
| | 2020 | 2019 | Change | 2020 | 2019 | Change |
| Body Exteriors & Structures | \$ 1,623 | \$ 4,243 | \$ (2,620) | \$ (315) | \$ 341 | \$ (656) |
| Power & Vision | 1,298 | 2,808 | (1,510) | (226) | 201 | (427) |
| Seating Systems | 524 | 1,452 | (928) | (84) | 83 | (167) |
| Complete Vehicles | 933 | 1,802 | (869) | 44 | 43 | 1 |
| Corporate and Other | (85) | (179) | 94 | (19) | 9 | (28) |
| Total Reportable Segments | \$ 4,293 | \$ 10,126 | \$ (5,833) | \$ (600) | \$ 677 | \$ (1,277) |

| | For the three months ended June 30, | | |
|-----------------------------|--|------|---------|
| | Adjusted EBIT as a percentage of sales | | |
| | 2020 | 2019 | Change |
| Body Exteriors & Structures | (19.4)% | 8.0% | (27.4)% |
| Power & Vision | (17.4)% | 7.2% | (24.6)% |
| Seating Systems | (16.0)% | 5.7% | (21.7)% |
| Complete Vehicles | 4.7% | 2.4% | 2.3% |

Consolidated Average (14.0)% 6.7% (20.7)%

| (\$Millions unless otherwise noted) | For the six months ended June 30, | | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| | Sales | | | Adjusted EBIT | | |
| | 2020 | 2019 | Change | 2020 | 2019 | Change |
| Body Exteriors & Structures | \$ 5,299 | \$ 8,551 | \$ (3,252) | \$ (116) | \$ 704 | \$ (820) |
| Power & Vision | 3,821 | 5,891 | (2,070) | (91) | 417 | (508) |
| Seating Systems | 1,785 | 2,885 | (1,100) | (44) | 177 | (221) |
| Complete Vehicles | 2,254 | 3,730 | (1,476) | 94 | 71 | 23 |
| Corporate and Other | (209) | (340) | 131 | (40) | 28 | (68) |
| Total Reportable Segments | \$ 12,950 | \$ 20,717 | \$ (7,767) | \$ (197) | \$ 1,397 | \$ (1,594) |

| | For the six months ended June 30, | | |
|-----------------------------|--|-------------|---------------|
| | Adjusted EBIT as a percentage of sales | | |
| | 2020 | 2019 | Change |
| Body Exteriors & Structures | (2.2)% | 8.2% | (10.4)% |
| Power & Vision | (2.4)% | 7.1% | (9.5)% |
| Seating Systems | (2.5)% | 6.1% | (8.6)% |
| Complete Vehicles | 4.2% | 1.9% | 2.3% |
| Consolidated Average | (1.5)% | 6.7% | (8.2)% |

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.

PERSPECTIVES POUR 2020

Light Vehicle
Production (Units)
North America 12.5 million
Europe 15.9 million

Total Sales \$30.0 - \$32.0 billion

Adjusted EBIT Margin⁽²⁾ 2.9% - 3.3%

| | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Interest Expense, net | Approximately \$90 million |
| Income Tax Rate ⁽³⁾ | Approximately 30% |
| Capital Spending | Approximately \$1.4 billion |

⁽²⁾ Adjusted EBIT Margin is the ratio of Adjusted EBIT to Total Sales

⁽³⁾ The Income Tax Rate has been calculated using Adjusted EBIT and is based on current tax legislation

Dans ces perspectives pour 2020, nous avons émis les hypothèses suivantes :

- 2020 light vehicle production volumes (as set out above);
- no material unannounced acquisitions or divestitures; and
- foreign exchange rates for the most common currencies in which we conduct business relative to our U.S. dollar reporting currency as follows:

| | | |
|---|---------------------------------------|-------|
| - | 1 Canadian dollar equals U.S. dollars | 0.732 |
| - | 1 euro equals U.S. dollars | 1.121 |

Une incertitude accrue existe actuellement quant à nos perspectives précitées, en raison des risques élevés associés à la demande des consommateurs, ainsi que des risques continus associés à la COVID-19 au regard de divers aspects de notre activité et du secteur automobile, comme l'indique notre rapport de gestion du deuxième trimestre 2020, notre formulaire d'information annuel/formulaire 40-F en date du 27 mars 2020 et les dépôts ultérieurs.

Dans notre communiqué de presse daté du 26 mars 2020, nous avons retiré nos perspectives pour 2020 et 2022. Bien que nous ayons rétabli nos perspectives pour 2020 au regard des éléments qui précèdent, nous ne formulons de perspective pour aucune période au-delà de 2020 pour le moment.

RAPPROCHEMENT DES MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Adjusted EBIT

The following table reconciles net income to Adjusted EBIT:

| | For the three months ended June 30, | |
|-------------------|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Net (loss) income | \$ (652) | \$ 450 |
| Add (deduct): | | |

| | | |
|-----------------------|----------|--------|
| Interest expense, net | 21 | 14 |
| Other expense, net | 168 | 68 |
| Income taxes | (137) | 145 |
| Adjusted EBIT | \$ (600) | \$ 677 |

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

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

| | For the three months ended June 30, | |
|--|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Sales | \$ 4,293 | \$10,126 |
| Adjusted EBIT | \$ (600) | \$ 677 |
| Adjusted EBIT as a percentage of sales | (14.0)% | 6.7% |

Adjusted diluted earnings per share

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

| | For the three months ended June 30, | |
|--|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Net (loss) income attributable to Magna International Inc. | \$ (647) | \$ 452 |
| Add (deduct): | | |
| Other expense, net | 168 | 68 |
| Tax effect on Other expense, net | (32) | (11) |
| Adjusted net (loss) income attributable to Magna International Inc. | \$ (511) | \$ 509 |
| Diluted weighted average number of Common Shares outstanding during the period (millions): | 298.4 | 319.5 |
| Adjusted diluted (loss) earnings per share | \$ (1.71) | \$ 1.59 |

ABGLEICH VON NON-GAAP-FINANZKENNZAHLEN

Adjusted EBIT

The following table reconciles net income to Adjusted EBIT:

| | For the six months ended June 30, | |
|-----------------------------|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Net (loss) Income | \$ (400) | \$ 1,551 |
| Add (deduct): | | |
| Interest expense, net | 38 | 45 |
| Other expense (income), net | 168 | (611) |
| Income taxes | (3) | 412 |
| Adjusted EBIT | \$ (197) | \$ 1,397 |

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

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

| | For the six months ended June 30, | |
|--|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Sales | \$ 12,950 | \$20,717 |
| Adjusted EBIT | \$ (197) | \$ 1,397 |
| Adjusted EBIT as a percentage of sales | (1.5)% | 6.7% |

Adjusted diluted earnings per share

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

| | For the six months ended June 30, | |
|--|--|-------------|
| | 2020 | 2019 |
| Net (loss) income attributable to Magna International Inc. | \$ (386) | \$ 1,558 |
| Add (deduct): | | |
| Other expense (income), net | 168 | (611) |
| Tax effect on Other expense (income), net | (32) | 93 |
| Adjusted net (loss) income attributable to Magna International Inc. | \$ (250) | \$ 1,040 |
| Diluted weighted average number of Common Shares outstanding during the period (millions): | 300.3 | 322.9 |

Adjusted diluted (loss) earnings per share

\$ (0.83)

\$ 3.22

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, 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 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, 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.

Nous tiendrons une conférence téléphonique à l'intention des analystes et actionnaires intéressés pour discuter de nos résultats du deuxième trimestre clos le 30 juin 2020 le vendredi 7 août 2020 à 8 h 00, 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 1-800-621-6136. Les personnes appelant depuis l'extérieur de ce territoire sont invitées à composer le 1-303-223-4363. 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. La présentation de diapositives accompagnant la conférence, ainsi que le récapitulatif de nos [états financiers](#), seront disponibles sur notre site Web vendredi avant la téléconférence.

BALISES

Résultats trimestriels, résultats financiers, impacts COVID, production de véhicules

INVESTOR CONTACT

Louis Tonelli, Vice-président, relations avec les investisseurs

louis.tonelli@magna.com | 905.726.7035

CONTACT AUPRÈS DES MÉDIAS

Tracy Fuerst, Vice-présidente en charge des communications d'entreprise et relations publiques

tracy.fuerst@magna.com | 248.631.5396

NOTRE ENTREPRISE ⁽⁴⁾

Nous sommes une entreprise spécialisée dans les technologies de la mobilité. Nous comptons plus de 152 000 collaborateurs, 346 opérations de fabrication et 93 centres de développement, d'ingénierie et de vente de produits dans 27 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 mécanique et les systèmes de toiture. Nos actions ordinaires sont négociées à la Bourse de Toronto (MG) et à la Bourse de New York (MGA).

(4) 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 comprennent, sans s'y limiter, les déclarations relatives à : l'impact escompté des réductions de notre structure de coûts sur nos résultats financiers ; les attentes en termes de bénéfices et de flux de trésorerie ; les prévisions en termes de production de véhicules légers en Amérique du Nord et en Europe ; les ventes totales escomptées sur la base de cette production de véhicules légers ; la marge de BAII ; le revenu des actions ; les intérêts débiteurs nets ; le taux d'imposition ; le revenu net ; les dépenses en capital.

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 Warranty / Recall Risks

- cyclicité économique ;
- déclin des volumes de production régionaux, y compris en raison de la pandémie de COVID-19 (coronavirus) ;
- concurrence intense ;
- restrictions potentielles au libre-échange ;
- coûts liés à la réparation ou au remplacement de produits défectueux, y compris en cas de rappel ;
- coûts de garantie ou de rappel supérieurs à la provision de garantie ou aux plafonds de la couverture d'assurance ;
- réclamations en responsabilité liées aux produits ;

- conflits commerciaux/droits de douane ;

Customer and Supplier Related Risks

- concentration des ventes sur six clients ;
- consolidation et coopération des fabricants OEM ;
- changements dans les parts de marché parmi les véhicules ou les segments de véhicules ;
- évolution des taux d'adaptation des produits que nous commercialisons ;
- fluctuations des ventes trimestrielles ;
- perte potentielle de bons de commande conséquents ;
- détérioration de la situation financière de notre base de fournisseurs, y compris à la suite de la pandémie de COVID-19 (coronavirus) ;

Manufacturing Operational Risks

- risques liés au lancement de produits ou de nouvelles installations ;
- sous-performance opérationnelle ;
- coûts de restructuration ;
- charges de dépréciation ;
- interruptions de travail ;
- arrêts de la production liés à la pandémie de COVID-19 (coronavirus) ;
- perturbations des approvisionnements, y compris en raison de la pandémie de COVID-19 (coronavirus) ;
- risques liés au changement climatique ;
- attraction et rétention de main-d'œuvre qualifiée ;

IT Security/Cybersecurity Risk

- violations de la sécurité informatique ;
- failles de cybersécurité affectant les produits ;

Pricing Risks

Acquisition Risks

- inherent merger and acquisition risks;
- risques liés à l'intégration d'acquisitions ;

Other Business Risks

- risques liés à la conduite des affaires par le biais de coentreprises ;
- notre capacité à développer constamment des produits ou procédés innovants ;
- modification de notre profil de risque opérationnel suite à l'augmentation de l'investissement dans l'électrification et la conduite autonome, y compris les coûts d'ingénierie et de R&D supérieurs, et difficultés à établir des devis permettant une bonne rentabilité sur les produits pour lesquels nous n'avons parfois pas d'expérience de tarification significative ;
- risques liés à la conduite d'activités sur les marchés étrangers ;
- fluctuations des cours relatifs des devises ;
- risques fiscaux ;
- flexibilité financière réduite suite à un choc économique ;
- changements dans les notations de crédit qui nous ont été attribuées ;

Legal, Regulatory and Other Risks

- risques antitrust ;
- réclamations légales et/ou mesures réglementaires à notre rencontre ; et
- changements dans les lois et réglementations, y compris celles relatives aux émissions des véhicules.

- risques d'écart de prix entre le moment de soumission et le début de production ;
- concessions tarifaires ;
- augmentation du coût des produits de base ;
- baisse des prix de la mitraille d'acier ;

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.