

Pour diffusion immédiate

LION ÉLECTRIQUE ANNONCE SES RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE ET DE L'EXERCICE 2023

MONTREAL (QUÉBEC) – le 29 février 2024 – La Compagnie Électrique Lion (NYSE : LEV) (TSX : LEV) (« Lion » ou la « Société »), chef de file dans la fabrication de véhicules urbains mi-lourds et lourds tout électriques, a annoncé aujourd'hui ses résultats financiers et ses résultats d'exploitation pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2023. Lion présente ses résultats en dollars américains et conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

FAITS SAILLANTS FINANCIERS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2023

- Produits des activités ordinaires de 60,4 millions de dollars, en hausse de 13,7 millions de dollars, comparativement à 46,8 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- Livraison de 188 véhicules, soit une augmentation de 14 véhicules par rapport aux 174 véhicules livrés au quatrième trimestre de 2022.
- Perte brute de 9,1 millions de dollars, comparativement à une perte brute de 4,8 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- Marge brute ajustée¹ de 0,8 million de dollars, comparativement à une perte brute ajustée de 4,8 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- Perte nette de 56,5 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2023, comparativement à une perte nette de 4,6 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- BAIIA ajusté² négatif de 6,3 millions de dollars, en regard d'un BAIIA ajusté négatif de 13,9 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- Ajouts aux immobilisations corporelles liés à l'usine de Joliet et au Campus Lion, qui se sont élevés à 13,7 millions de dollars, en baisse de 25,4 millions de dollars, comparativement à 39,1 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022. Voir la rubrique 8.0, « Faits saillants opérationnels », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023 pour plus de renseignements sur l'usine de Joliet et le Campus Lion.
- Ajouts aux immobilisations incorporelles consistant essentiellement en des activités de développement de batteries et de véhicules, pour un coût de 17,8 millions de dollars, en baisse de 3,5 millions de dollars comparativement à 21,3 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2022.
- Réduction de valeur de 36,0 millions de dollars des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles et réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks liés aux minibus LionA et LionM, dont la Société a décidé de retarder indéfiniment le début de la production commerciale, comme il a été annoncé le 7 novembre 2023.

¹ La marge (perte) brute ajustée est une mesure non conforme aux IFRS. Voir la rubrique, « Mesures non définies par les IFRS et autres indicateurs de performance », du présent communiqué.

² Le BAIIA ajusté est une mesure non conforme aux IFRS. Voir la rubrique « Mesures non définies par les IFRS et autres indicateurs de performance », du présent communiqué.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2023

- Livraison de 852 véhicules, soit une augmentation de 333 véhicules par rapport aux 519 véhicules livrés au cours de l'exercice 2022.
- Produits des activités ordinaires de 253,5 millions de dollars, en hausse de 113,6 millions de dollars, comparativement à 139,9 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- Perte brute de 5,5 millions de dollars, comparativement à une perte brute de 12,9 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- Marge brute ajustée de 4,3 millions de dollars, comparativement à une perte brute ajustée de 12,9 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- Perte nette de 103,8 millions de dollars, comparativement à un bénéfice net de 17,8 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- BAIIA ajusté négatif de 34,3 millions de dollars, en regard d'un BAIIA ajusté négatif de 54,8 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- Ajouts aux immobilisations corporelles liés à l'usine de Joliet et au Campus Lion, qui se sont élevés à 72,2 millions de dollars, en baisse de 75,8 millions de dollars, comparativement à 148,0 millions de dollars pour l'exercice 2022. Voir la rubrique 8.0, « Faits saillants opérationnels », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023 pour plus de renseignements sur l'usine de Joliet et le Campus Lion.
- Ajouts aux immobilisations incorporelles consistant essentiellement en des activités de développement de batteries et de véhicules, pour un coût de 67,2 millions de dollars, en baisse de 11,9 millions de dollars comparativement à 79,1 millions de dollars pour l'exercice 2022.
- Réduction de valeur de 36,0 millions de dollars des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles et réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks liés aux minibus LionA et LionM, dont la Société a décidé de retarder indéfiniment le début de la production commerciale, comme il a été annoncé le 7 novembre 2023.

MISE À JOUR CONCERNANT LA SOCIÉTÉ

- Plus de 1 850 véhicules sur la route ayant parcouru plus de 36 millions de kilomètres (22 millions de miles).
- Au 28 février 2024, carnet de commandes³ de 2 076 véhicules urbains tout électriques mi-lourds et lourds, soit 285 camions et 1 791 autobus, pour une valeur totale combinée des commandes d'environ 500 millions de dollars selon les estimations de la direction.

³ Voir la rubrique « Mesures non définies par les IFRS et autres indicateurs de performance », du présent communiqué. Le carnet de commandes de la Société à l'égard de véhicules et de bornes de recharge est déterminé par la direction selon les commandes qui ont été signées, les commandes qui ont été officiellement confirmées par les clients ou les produits pour lesquels des demandes conjointes officielles de programmes gouvernementaux, de subventions ou d'incitations ont été faites par les clients concernés et la Société. Le carnet de commandes est exprimé en nombre d'unités ou en valeur monétaire totale. La valeur monétaire est déterminée en fonction du prix de chaque unité incluse dans le carnet de commande. Les véhicules inclus dans le carnet de commandes de véhicules au 28 février 2024 prévoyaient un délai de livraison allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2026, la quasi-totalité de ces véhicules prévoyant actuellement des livraisons avant la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2025. De plus, la quasi-totalité des commandes de véhicules incluses dans le carnet de commandes est assujettie à l'obtention de subventions et d'incitations gouvernementales, y compris des programmes pour lesquels les demandes relatives aux véhicules de Lion n'ont pas encore été traitées entièrement à ce jour. Les délais de traitement des programmes gouvernementaux, des subventions et des incitations peuvent également varier considérablement. Il y a eu par le passé – et la Société s'attend à ce qu'il continue d'y avoir – des écarts entre les délais de livraison prévus dans les commandes et les délais de livraison réels, et certains retards pourraient être importants. De plus, il y a eu dans le passé – et la Société s'attend à ce qu'il y ait encore – des écarts dans les critères d'admissibilité des divers programmes, subventions et incitations mis en place par les autorités gouvernementales, y compris en ce qui concerne leur interprétation et leur application. De tels écarts ou retards pourraient entraîner la perte d'une subvention ou d'une incitation et/ou l'annulation de certaines commandes, en totalité ou en partie. La présentation du carnet de commandes de la Société ne doit pas être interprétée comme une déclaration de la Société selon laquelle tous les véhicules et toutes les bornes de recharge inclus dans son carnet de commandes se traduiraient par des ventes réelles.

- Au 28 février 2024, carnet de commandes de LionEnergy de 132 bornes de recharge et services y étant reliés, pour une valeur totale combinée des commandes d'environ 4 millions de dollars.
- Un total de 12 centres d'expérience sont opérationnels aux États-Unis et au Canada.
- Lancement de la production commerciale des véhicules LionD, ce qui a conduit à l'achèvement des premières livraisons aux clients en janvier 2024.
- La certification finale des batteries Lion pour les véhicules mi-lourds a été menée à bien, ce qui ouvre la voie aux premières livraisons de camions Lion5.

La Société a décidé de procéder à la mise à pied temporaire d'environ 100 employés, faisant partie principalement de la main-d'œuvre du quart de nuit de son usine de fabrication de Saint-Jérôme. Cette mesure vise à rationaliser davantage la structure des coûts de la Société dans le contexte des défis prolongés auxquels elle est confrontée, y compris les retards et les défis associés au traitement et à l'octroi de diverses subventions et incitations gouvernementales, notamment le programme du FTCZE, qui continuent de se répercuter défavorablement sur les livraisons prévues et les efforts de vente de la Société, et à aligner davantage sa main-d'œuvre de production sur les exigences de production actuelles. La Société réévaluera ses besoins de production en fonction de l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les défis susmentionnés.

« L'année 2023 en fut une de progrès significatifs, marquée par des livraisons de véhicules et des revenus records, qui ont donné lieu à des marges brutes ajustées positives, et par plusieurs réalisations importantes, dont la construction et la mise en service de nos deux nouvelles usines et le démarrage de la production commerciale de notre camion électrique Lion5 et de notre autobus scolaire électrique LionD. Toutefois, l'année écoulée n'a pas été sans défis, notamment en raison de l'environnement volatil lié aux incitations qui a ralenti le rythme des commandes et des livraisons », a déclaré Marc Bédard, Chef de la direction – Fondateur de Lion. « En 2024, les dépenses d'investissement liées à la croissance étant désormais derrière nous, nous nous concentrerons sur la croissance des commandes et des livraisons, tout en contrôlant diligemment les coûts et en gardant un contrôle étroit sur nos liquidités, car nous nous attendons à ce que l'environnement volatil persiste au moins pendant les prochains mois. Malgré cet environnement incertain, nous restons déterminés à tirer parti de tous les investissements réalisés au cours des 15 dernières années, avec l'objectif ultime d'atteindre la rentabilité », a conclu Marc Bédard.

PRINCIPALES EXPLICATIONS SUR LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION POUR LE QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2023

Produits des activités ordinaires

Les produits des activités ordinaires se sont chiffrés à 60,4 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, en hausse de 13,7 millions de dollars par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation des produits des activités ordinaires est principalement attribuable à une augmentation de 14 unités du nombre de véhicules vendus, qui est passé de 174 unités (139 autobus scolaires et 35 camions; 160 véhicules au Canada et 14 véhicules aux États-Unis) pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à 188 unités (178 autobus scolaires et 10 camions; 107 véhicules au Canada et 81 véhicules aux États-Unis) pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, compte tenu de l'incidence de la hausse de véhicules vendus aux États-Unis par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les produits des activités ordinaires se sont chiffrés à 253,5 millions de dollars, en hausse de 113,6 millions de dollars par rapport à ceux inscrits pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Cette augmentation des produits des activités ordinaires est surtout attribuable à une augmentation de 333 unités du nombre de véhicules vendus, qui est passé de 519 unités (409 autobus scolaires et 110 camions; 471 véhicules au Canada et 48 véhicules aux États-Unis) pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à 852 unités (771 autobus scolaires et 81 camions; 625 véhicules au Canada et 227 véhicules aux États-Unis) pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les produits des activités ordinaires de l'exercice clos le 31 décembre 2023 reflètent l'incidence favorable de la hausse de véhicules vendus aux États-Unis par rapport à l'exercice précédent; toutefois, ils reflètent l'incidence défavorable de délais dans le traitement et l'octroi des subventions, qui ont entraîné le report de livraisons de véhicules qui étaient prêts à être livrés.

Coût des ventes

Le coût des ventes s'est établi à 69,5 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, en hausse de 17,9 millions de dollars comparativement à 51,5 millions de dollars pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable à la réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks visant à les ramener à leur valeur nette de réalisation à la suite de la décision de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, à l'augmentation des volumes de vente et des volumes de production, à la majoration des coûts fixes de fabrication et du système de gestion des stocks liés à l'accélération de la cadence de production, à l'augmentation des coûts des matières premières et des marchandises, ainsi qu'à l'incidence du contexte inflationniste.

Le coût des ventes s'est établi à 259,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, en hausse de 106,2 millions de dollars comparativement à celui de l'exercice clos le 31 décembre 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des volumes de vente et des volumes de production, à la majoration des coûts fixes de fabrication et du système de gestion des stocks liés à l'accélération de la cadence de production, à l'augmentation des coûts des matières premières et des marchandises, ainsi qu'à l'incidence du contexte inflationniste. En outre, le coût des ventes rend compte de la réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks visant à les ramener à leur valeur nette de réalisation à la suite de la décision de retarder indéfiniment la production commerciale des minibus LionA et LionM.

Perte brute

La perte brute a augmenté de 4,3 millions de dollars, passant d'une perte brute de 4,8 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à une perte brute de 9,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023. L'augmentation de la perte brute est principalement attribuable à l'incidence négative de la réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks visant à les ramener à leur valeur nette de réalisation à la suite de la décision de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, à la majoration des coûts fixes de fabrication et du système de gestion des stocks liés à l'accélération de la cadence de production future, à l'augmentation des coûts des matières premières et des marchandises, à la composition des produits, ainsi qu'à l'incidence des difficultés persistantes

liées à la chaîne d'approvisionnement mondiale et au contexte inflationniste. Cette contraction a toutefois été contrebalancée en partie par l'incidence favorable de la hausse des volumes de vente sur la marge brute.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la perte brute s'est améliorée de 7,4 millions de dollars pour s'établir à un montant négatif de 5,5 millions de dollars, en comparaison d'un montant négatif de 12,9 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Cette amélioration s'explique essentiellement par l'incidence favorable de la hausse des volumes de vente, la composition avantageuse des produits et l'augmentation de la cadence de fabrication, en partie contrebalancées par l'augmentation des coûts des matières premières et des marchandises, par la majoration des coûts du système de gestion des stocks liés à l'accélération de la cadence de production, ainsi que par l'incidence du contexte inflationniste. La perte brute de l'exercice clos le 31 décembre 2023 reflète également l'incidence négative de la réduction de valeur de 9,8 millions de dollars des stocks visant à les ramener à leur valeur nette de réalisation à la suite de la décision de retarder indéfiniment la production commerciale des minibus LionA et LionM.

Charges administratives

Pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, les charges administratives ont augmenté de 3,0 millions de dollars, passant de 10,0 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à 13,0 millions de dollars. Pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, les charges administratives tiennent compte de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie de 1,4 million de dollars, comparativement à 2,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie, les charges administratives ont augmenté pour s'établir à 11,6 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, comparativement à 7,9 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022. La hausse est principalement attribuable à une augmentation des charges, y compris une augmentation des effectifs, découlant du renforcement des capacités du siège social de Lion et des capacités générales de l'entreprise.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges administratives ont augmenté de 6,6 millions de dollars, passant de 44,8 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à 51,5 millions de dollars. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges administratives tiennent compte de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie de 58,0 millions de dollars, comparativement à 59,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie, les charges administratives ont augmenté pour s'établir à 35,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, comparativement à 35,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. La hausse est principalement attribuable à une augmentation des charges et à une augmentation des effectifs, découlant toutes deux du renforcement des capacités du siège social de Lion et des capacités générales de l'entreprise. En pourcentage du chiffre d'affaires, les charges administratives ont représenté 20 % du chiffre d'affaires net pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, contre 32 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Frais de vente

Pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, les frais de vente ont diminué de 2,5 millions de dollars, passant de 5,6 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à 3,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023. Les frais de vente de la période de trois mois close le 31 décembre 2023 tiennent compte d'un recouvrement de 1,0 million de dollars au titre de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie, comparativement à une charge de 0,4 million de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie, les frais de vente ont diminué, passant de 5,2 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à 4,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023. La baisse est principalement attribuable à la rationalisation des dépenses liés aux ventes et à la diminution des frais de commercialisation, en partie contrebalancées par l'augmentation des commissions de vente qui a découlé de l'accroissement des produits des activités ordinaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les frais de vente ont diminué de 3,3 millions de dollars pour s'établir à 19,7 millions de dollars, comparativement à 23,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Les frais de vente de l'exercice clos le 31 décembre 2023 tiennent compte de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie de 0,2 million de dollars, comparativement à 2,9 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence de la rémunération fondée sur des actions hors trésorerie, les frais de vente ont diminué, passant de 20,1 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à 19,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Cette légère baisse est principalement attribuable à la rationalisation des dépenses liés aux ventes, y compris la diminution des effectifs et frais de commercialisation, baisse en partie contrebalancée par l'augmentation des commissions de vente qui a découlé de l'accroissement des produits des activités ordinaires.

Coûts de restructuration

Les coûts de restructuration de 1,4 million de dollars inscrits pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023 et l'exercice 2023 se composent essentiellement d'indemnités de licenciement liées à la réduction des effectifs annoncée le 27 novembre 2023.

Perte de valeur des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles

La perte de valeur des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles de 36,0 millions de dollars inscrite pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023 et l'exercice 2023 est liée à la réduction de valeur des coûts de développement des véhicules et des immobilisations corporelles précédemment inscrits à l'actif, qui a découlé de la décision de la Société de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, comme il a été annoncé le 7 novembre 2023.

Charges financières (produits financiers)

Pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, les charges financières ont augmenté de 7,6 millions de dollars par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Les charges financières de la période de trois mois close le 31 décembre 2023 sont présentées déduction faite de coûts d'emprunt inscrits à l'actif de 1,8 million de dollars, en comparaison de 5,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence des coûts d'emprunt inscrits à l'actif, les charges financières ont augmenté de 4,3 millions de dollars par rapport à la période de trois mois close le 31 décembre 2022. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des charges d'intérêts liées à la dette à long terme qui a résulté de l'augmentation de l'encours moyen de la dette observée au cours du trimestre en raison de prélèvements effectués dans le cadre de la convention de crédit renouvelable, de l'emprunt IQ, de l'emprunt FSI, du contrat d'emprunt avec Finalta et la CDPQ et de la facilité de crédit liée aux fournisseurs, par les charges d'intérêts et de désactualisation, ainsi que par les charges financières liées aux débentures convertibles et non convertibles émises en juillet 2023 et par une hausse des charges d'intérêts liées aux obligations locatives, notamment pour l'usine de batteries.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, les charges financières ont augmenté de 16,9 millions de dollars passant de 1,0 million de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à 17,9 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les charges financières de l'exercice clos le 31 décembre 2023 sont présentées déduction faite de coûts d'emprunt de 6,5 millions de dollars inscrits à l'actif, comparativement à 5,1 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. Si l'on ne tient pas compte de l'incidence des coûts d'emprunt inscrits à l'actif, les charges financières ont augmenté de 18,3 millions de dollars par rapport à l'exercice clos le 31 décembre 2022. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des charges d'intérêts liées à la dette à long terme qui a résulté de l'augmentation de l'encours moyen de la dette observée au cours de l'exercice en raison de prélèvements effectués dans le cadre de la convention de crédit renouvelable, de l'emprunt IQ, de l'emprunt FSI, du contrat d'emprunt avec Finalta et la CDPQ et de la facilité de crédit liée aux fournisseurs (définis ci-après), par les charges d'intérêts et de désactualisation, ainsi que par les charges financières liées aux débentures convertibles et non convertibles émises en juillet 2023 et par une hausse des charges d'intérêts liées aux obligations locatives, notamment pour l'usine de batteries. De plus, les charges financières pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 comprenaient un gain de 2,1 millions de dollars sur la décomptabilisation d'un passif financier résultant de la résiliation d'un accord arrivant à échéance le 7 mai 2022 et octroyant à une société fermée des droits de concession dans certaines régions des États-Unis.

Perte (gain) de change

Le gain (la perte) de change comptabilisé pour les deux périodes se rapportent principalement à la réévaluation des actifs monétaires nets libellés en monnaies étrangères dans les monnaies fonctionnelles des entités Lion correspondantes. La Société a inscrit un gain de change de 2,2 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, comparativement à une perte de change de 0,6 million de dollars pour la période correspondante de l'exercice précédent, en raison principalement de l'incidence des variations du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Le gain (la perte) de change se rapporte principalement à la réévaluation des actifs monétaires nets libellés en monnaies étrangères dans les monnaies fonctionnelles des entités Lion correspondantes. La Société a inscrit un gain de change de 2,3 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, comparativement à une perte de change de 2,0 millions de dollars pour l'exercice précédent, en raison principalement de l'incidence des variations des cours de change liée essentiellement à l'incidence des variations du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles

Pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023, la variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles a représenté un gain de 1,6 million de dollars et se rapportait à la réévaluation des options de conversion liées aux débetures convertibles émises en juillet 2023.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles a représenté un gain de 5,0 millions de dollars et se rapportait à la réévaluation des options de conversion liées aux débetures convertibles émises en juillet 2023.

Variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions

La variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions est passée d'un gain de 15,4 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2022 à un gain de 9,1 millions de dollars pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023. Le gain pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023 est lié aux bons de souscription client déterminé, aux bons de souscription négociés en bourse et négociés par la voie de placements privés du regroupement d'entreprises, aux bons de souscription de 2022, ainsi qu'aux bons de souscription de juillet 2023 et il résulte principalement de la diminution du cours de marché des capitaux propres de Lion par rapport aux évaluations précédentes.

La variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions est passée d'un gain de 101,5 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 à un gain de 21,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Le gain pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 est lié aux bons de souscription client déterminé, aux bons de souscription négociés en bourse et négociés par la voie de placements privés du regroupement d'entreprises, aux bons de souscription de 2022, ainsi qu'aux bons de souscription de juillet 2023 et il résulte principalement de la diminution du cours de marché des capitaux propres de Lion par rapport aux évaluations précédentes.

Résultat net

La perte nette inscrite pour la période de trois mois close le 31 décembre 2023 a été plus élevée que celle inscrite pour la période correspondante de l'exercice précédent, du fait qu'elle rend compte de l'incidence de la réduction de valeur des stocks et de la perte de valeur découlant du délai dans le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM et qu'elle reflète la hausse des charges administratives et des frais de vente ainsi que l'augmentation des charges

financières et la baisse des gains découlant de la diminution sans effet sur la trésorerie de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.

La perte nette de 103,8 millions de dollars inscrite pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, comparativement à la perte nette de 17,8 millions de dollars inscrite pour l'exercice précédent, s'explique en grande partie par l'amélioration au chapitre de la perte brute, compte tenu de l'incidence de la réduction de valeur des stocks attribuable au délai dans le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, amélioration qui a été plus que neutralisée par la hausse des charges administratives et des frais de vente, par la perte de valeur attribuable au délai dans le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, par la hausse des charges financières et par la baisse des gains découlant de la diminution sans effet sur la trésorerie de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions.

CONFÉRENCE TÉLÉPHONIQUE

Une conférence téléphonique et une webdiffusion audio auront lieu le 29 février 2024 à 8 h 30 (heure de l'Est) afin de commenter les résultats. Pour participer à la conférence téléphonique, composez le (404) 975-4839 ou le (833) 470-1428 (sans frais) et le code d'accès 863541. Une présentation aux investisseurs et une webdiffusion en direct de la conférence téléphonique seront également disponibles à l'adresse www.thelionelectric.com, à la page « Événements et présentations » de la section « Investisseurs ». Une archive de l'événement sera disponible peu de temps après la conférence téléphonique.

RAPPORT FINANCIER

Le présent communiqué doit être lu conjointement avec les états financiers consolidés annuels audités de la Société et les notes annexes pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022 et le rapport de gestion connexe pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023, qui seront déposés par la Société auprès des autorités canadiennes de réglementation des valeurs mobilières compétentes et de la Securities and Exchange Commission des États-Unis et qui seront disponibles sur SEDAR+ ainsi que sur notre site Web au www.thelionelectric.com. Les termes qui ne sont pas définis autrement dans le présent communiqué ont le sens qui leur est attribué dans le rapport de gestion.

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022

(en dollars américains)

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
	\$	\$
ACTIF		
Actifs courants		
Trésorerie	29 892 966	88 266 985
Créances	75 641 780	62 971 542
Stocks	249 606 756	167 191 935
Charges payées d'avance et autres actifs courants	1 553 276	5 067 513
Actifs courants	<u>356 694 778</u>	<u>323 497 975</u>
Actifs non courants		
Autres actifs non courants	6 994 815	1 073 226
Immobilisations corporelles	198 536 683	160 756 328
Actifs au titre de droits d'utilisation	89 663 139	60 508 354
Immobilisations incorporelles	175 703 257	151 364 023
Actif sur contrat	13 528 646	13 211 006
Actifs non courants	<u>484 426 540</u>	<u>386 912 937</u>
Total de l'actif	<u><u>841 121 318</u></u>	<u><u>710 410 912</u></u>
PASSIF		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	92 424 961	75 222 042
Produits différés et autres passifs différés	18 267 139	634 971
Partie courante de la dette à long terme et autres emprunts	27 056 476	24 713
Partie courante des obligations locatives	7 984 563	5 210 183
Passifs courants	<u>145 733 139</u>	<u>81 091 909</u>
Passifs non courants		
Dette à long terme et autres emprunts	197 885 889	110 648 635
Obligations locatives	83 972 023	58 310 032
Obligations liées aux bons de souscription d'actions	29 582 203	23 243 563
Options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles	25 034 073	—
Passifs non courants	<u>336 474 188</u>	<u>192 202 230</u>
Total du passif	<u><u>482 207 327</u></u>	<u><u>273 294 139</u></u>
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	489 362 920	475 950 194
Surplus d'apport	139 569 185	134 365 664
Déficit	(255 746 097)	(151 979 960)
Écart de conversion	(14 272 017)	(21 219 125)
Total des capitaux propres	<u><u>358 913 991</u></u>	<u><u>437 116 773</u></u>
Total des capitaux propres et du passif	<u><u>841 121 318</u></u>	<u><u>710 410 912</u></u>

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

(en dollars américains)

	(non audités)		(audités)	
	Période de trois mois close le		Exercice clos le	
	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
	\$	\$	\$	\$
Produits des activités ordinaires	60 428 739	46 768 660	253 495 601	139 914 470
Coût des ventes	69 479 799	51 533 378	259 020 001	152 861 775
Perte brute	(9 051 060)	(4 764 718)	(5 524 400)	(12 947 305)
Charges administratives	13 011 219	9 996 995	51 479 445	44 843 042
Frais de vente	3 146 991	5 643 130	19 650 125	22 973 972
Coûts de restructuration	1 426 487	—	1 426 487	—
Perte de valeur des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles	35 998 123	—	35 998 123	—
Perte d'exploitation	(62 633 880)	(20 404 843)	(114 078 580)	(80 764 319)
Charges financières	6 742 686	(891 329)	17 892 444	955 422
Perte (gain) de change	(2 155 426)	558 551	(2 259 539)	1 972 679
Variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles et intérêts payés en nature	(1 626 304)	—	(4 982 236)	—
Variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions	(9 052 303)	(15 434 253)	(20 963 112)	(101 468 186)
Résultat net	(56 542 533)	(4 637 812)	(103 766 137)	17 775 766
Autres éléments du résultat global				
Élément qui sera reclassé ultérieurement en résultat net				
Écart de conversion	5 785 916	3 522 926	6 947 108	(18 309 729)
Résultat global	(50 756 617)	(1 114 886)	(96 819 029)	(533 963)
Résultat par action				
Résultat de base par action	(0,25)	(0,02)	(0,46)	0,09
Résultat dilué par action	(0,25)	(0,02)	(0,46)	0,09

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

(en dollars américains)

	(non audités)		(audités)	
	Période de trois mois close le		Exercice clos le	
	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
	\$	\$	\$	\$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net	(56 542 533)	(4 637 812)	(103 766 137)	17 775 766
Éléments hors trésorerie :				
Amortissement des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles et des actifs au titre de droits d'utilisation	8 359 468	3 723 559	26 074 572	11 492 473
Perte de valeur des stocks	12 022 984	478 889	12 022 984	478 889
Perte de valeur des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles	35 998 123	—	35 998 123	—
Rémunération fondée sur des actions	408 643	2 521 960	5 203 521	12 362 070
Charge de désactualisation	3 388 287	—	5 663 365	—
Charges de désactualisation et de réévaluation sur le solde du prix d'achat à payer relativement à l'acquisition des droits de concession	—	—	—	82 850
Gain sur la décomptabilisation du solde du prix d'achat à payer relativement à l'acquisition des droits de concession	—	—	—	(2 130 583)
Émission hors trésorerie d'actions liées aux frais de clôture dans le cadre du financement par débetures de 2023	—	—	623 336	—
Variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions	(9 052 303)	(15 434 253)	(20 963 112)	(101 468 186)
Variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles et intérêts payés en nature	(1 626 304)	—	(4 982 236)	—
Perte (gain) latent de change	(2 783 193)	(10 785)	(4 106 220)	821 424
Variation nette des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(10 133 717)	(17 247 824)	(57 974 652)	(58 967 500)
Charges financières attribuables au financement par débetures de 2023	(3 829 850)	—	(3 829 850)	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(23 790 395)	(30 606 266)	(110 036 306)	(119 552 797)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Acquisition d'immobilisations corporelles	(10 501 121)	(39 642 755)	(78 291 978)	(129 573 638)
Ajout aux immobilisations incorporelles	(18 660 272)	(20 805 023)	(75 173 685)	(78 284 126)
Disposition d'immobilisations corporelles	—	—	—	24 413
Produit tiré de la cession-bail visant le bâtiment de fabrication de batteries de Mirabel	—	—	20 506 589	—
Aide gouvernementale liée aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles	2 011 244	3 226 696	9 452 796	3 226 696
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(27 150 149)	(57 221 082)	(123 506 278)	(204 606 655)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Augmentation de la dette à long terme et autres emprunts	65 587 727	62 638 399	171 687 491	111 576 513
Remboursement de la dette à long terme et autres emprunts	(21 823 809)	(9 928 509)	(148 305 458)	(10 348 894)
Paiement au titre des obligations locatives	(2 085 003)	(1 219 492)	(6 512 231)	(4 977 183)
Produit de l'émission d'actions dans le cadre du programme de placement au cours du marché, déduction faite des frais d'émission	—	10 164 952	8 580 405	29 351 308
Produit de l'émission d'unités dans le cadre du placement de décembre 2022 – bons de souscription	—	19 909 398	2 907 226	19 913 196
Produit de l'émission d'unités dans le cadre du placement de décembre 2022 – actions ordinaires, déduction faite des frais d'émission	—	27 264 038	4 175 836	27 264 038
Produit du financement par débetures de 2023	3 829 850	—	142 920 845	—
Produit de l'émission d'actions dans le cadre de l'exercice d'options sur actions et de bons de souscription	—	23 173	—	23 173
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	45 508 765	108 851 959	175 454 114	172 802 151
Effet de la fluctuation des cours de change sur la trésorerie libellée en devises	(344 322)	628 959	(285 549)	(2 077 744)
Diminution nette de la trésorerie	(5 776 101)	21 653 570	(58 374 019)	(153 435 045)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	35 669 067	66 613 415	88 266 985	241 702 030
Trésorerie à la clôture de la période	29 892 966	88 266 985	29 892 966	88 266 985
Impôts sur le résultat payés	—	—	—	—
Intérêts versés	3 900 718	835 592	11 119 136	2 386 930
Intérêts versés au titre des obligations locatives	1 301 422	819 786	4 656 033	3 162 932

MESURES NON DÉFINIES PAR LES IFRS ET AUTRES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le présent communiqué fait référence à la marge (perte) brute ajustée, à la marge brute ajustée et au BAIIA ajusté, qui constituent des mesures financières non conformes aux IFRS, et à d'autres indicateurs clés de performance, notamment le carnet de commandes de la Société, qui sont définis ci-après. Ces mesures ne sont ni des mesures requises ni reconnues selon les IFRS et, par conséquent, elles n'ont pas de signification normalisée conformément aux IFRS; il est donc peu probable qu'elles puissent être comparées à des mesures du même type présentées par d'autres entreprises. Elles s'ajoutent plutôt aux mesures conformes aux IFRS et constituent un complément d'information utile à une compréhension plus approfondie des résultats d'exploitation de la Société, tels que les comprend la direction. Elles ne doivent donc pas être considérées isolément pour l'analyse de l'information financière présentée selon les IFRS ni s'y substituer. Lion compense ces limitations en s'appuyant principalement sur les résultats selon les IFRS de Lion et en utilisant la marge (perte) brute ajustée, la marge brute ajustée et le BAIIA ajusté et le carnet de commandes à titre complémentaire. Nous conseillons au lecteur de ne pas se fier à une seule mesure financière pour évaluer les activités de Lion.

Marge (perte) brute ajustée et marge brute ajustée

La marge (perte) brute ajustée représente la marge (perte) brute excluant l'incidence d'une charge hors de trésorerie sur la marge (perte) brute résultant de la réduction de valeur des stocks comptabilisée par la Société à la suite de sa décision de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, comme il est décrit à la rubrique 8.0, « Faits saillants opérationnels », et à la rubrique 13.0, « Résultats d'exploitation », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023. La marge brute ajustée correspond à la marge (perte) brute ajustée divisée par les produits des activités ordinaires. La Société a choisi d'utiliser la marge (perte) brute ajustée et la marge brute ajustée afin de mesurer sa performance au chapitre de la marge brute sans tenir compte de l'incidence de cette charge hors trésorerie, qui peut nuire à la comparabilité de ses résultats financiers et est susceptible de fausser l'analyse des tendances de la performance de ses activités. La Société estime que ces mesures sont utiles à la direction et aux investisseurs, car elles facilitent les comparaisons, d'une période à l'autre, de son coût des ventes et de sa marge brute, notamment en ce qui concerne l'efficacité avec laquelle elle utilise la main-d'œuvre et les matériaux pour fabriquer des biens destinés à ses clients, en excluant l'incidence d'une charge hors trésorerie qui n'est pas directement liée à sa performance d'exploitation. Toutefois, les lecteurs doivent être conscients, lors de l'évaluation de la marge (perte) brute ajustée et de la marge brute ajustée, que Lion pourrait éventuellement engager d'autres charges semblables à celles exclues lors du calcul de la marge (perte) brute ajustée et que l'exclusion de cette charge ne devrait pas être interprétée comme une inférence qu'une charge de nature similaire ne se produira pas au cours des périodes à venir. Les lecteurs sont invités à examiner le rapprochement de la marge (perte) brute, soit la mesure financière conforme aux IFRS la plus directement comparable, et de la marge (perte) brute ajustée et de la marge brute ajustée présenté par la Société à la section « Rapprochement de la marge (perte) brute ajustée et de la marge brute ajustée » de la rubrique 13.0, « Résultats d'exploitation », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023.

BAIIA ajusté

Le « BAIIA ajusté » est défini comme le résultat net avant les charges financières, la charge ou l'économie d'impôt sur le résultat et les amortissements, rajusté pour exclure les coûts de restructuration, la rémunération fondée sur des actions, la variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles, la variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions, le gain ou la perte de change et les coûts de transaction et autres charges non récurrentes. Le BAIIA ajusté exclut également l'incidence d'une perte de valeur hors trésorerie liée aux immobilisations incorporelles et aux immobilisations corporelles qui a découlé de la réduction de valeur des coûts de développement des véhicules et des immobilisations corporelles précédemment inscrits à l'actif ainsi que de l'incidence d'une charge hors trésorerie liée à la réduction de valeur des stocks dont il est question ci-dessus, éléments qui ont tous été comptabilisés par la Société à la suite de sa décision de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM. Lion utilise le BAIIA ajusté pour faciliter la comparaison de la rentabilité de ses activités sur une base cohérente d'une période à l'autre et pour fournir une meilleure compréhension des facteurs et des tendances qui influent sur ses activités. La Société estime également que cette mesure est utile aux investisseurs pour évaluer la rentabilité de la Société, sa structure de coûts, de même que sa capacité à assurer le service de la dette et à respecter d'autres obligations de paiement. Le lecteur doit toutefois savoir que, lors de l'évaluation du BAIIA ajusté, Lion pourrait engager des charges futures semblables à celles qui sont exclues du calcul du BAIIA ajusté. De plus, la présentation de ces mesures par Lion ne doit pas suggérer que celle-ci conclut que ses résultats futurs ne subiront pas l'incidence d'éléments inhabituels ou ponctuels. Les lecteurs sont invités à examiner le rapprochement du résultat net, soit la mesure financière conforme aux IFRS la plus directement comparable, et du BAIIA ajusté présenté par la Société à la section « Rapprochement du BAIIA ajusté » de la rubrique 13.0, « Résultats d'exploitation », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023.

Carnet de commandes

Le présent communiqué fait également référence au carnet de commandes de la Société à l'égard de véhicules (camions et autobus) ainsi qu'aux bornes de recharge. Le carnet de commandes de la Société à l'égard de véhicules et de bornes de recharge est déterminé par la direction selon les commandes qui ont été signées, les commandes qui ont été officiellement confirmées par les clients ou les produits pour lesquels des demandes conjointes officielles de programmes gouvernementaux, de subventions ou d'incitations ont été faites par les clients concernés et la Société. Le carnet de commandes est exprimé en nombre d'unités ou en valeur monétaire totale. La valeur monétaire est déterminée en fonction du prix de chaque unité incluse dans le carnet de commande comme il est expliqué plus en détail dans la section « Établissement du prix » de la rubrique 10.0, « Carnet de commandes », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023. Les véhicules inclus dans le carnet de commandes de véhicules au 28 février 2024 prévoyaient un délai de livraison allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2026, la quasi-totalité de ces véhicules prévoyant actuellement des livraisons avant la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2025. De plus, la quasi-totalité des livraisons est assujettie à l'obtention de subventions et d'incitations dont les délais de traitement peuvent varier considérablement. Il y a eu par le passé – et la Société

s'attend à ce qu'il continue d'y avoir – des écarts entre les délais de livraison prévus dans les commandes et les délais de livraison réels, et certains retards pourraient être importants. De plus, il y a eu dans le passé – et la Société s'attend à ce qu'il y ait encore – des écarts dans les critères d'admissibilité des divers programmes, subventions et incitations mis en place par les autorités gouvernementales, y compris en ce qui concerne leur interprétation et leur application. De tels écarts ou retards pourraient entraîner la perte d'une subvention ou d'une incitation et/ou l'annulation de certaines commandes, en totalité ou en partie.

La présentation du carnet de commandes de la Société ne doit pas être interprétée comme une déclaration de la Société selon laquelle tous les véhicules et toutes les bornes de recharge inclus dans son carnet de commandes se traduiront par des ventes réelles. Voir ci-après pour une description complète de la méthodologie utilisée par la Société relativement au carnet de commandes et de certains risques et incertitudes importants liés à cette méthodologie et à la présentation du carnet de commandes.

<p><i>Principe général</i></p>	<p>Le carnet de commandes de la Société à l'égard de véhicules et de bornes de recharge est déterminé par la direction selon les commandes qui ont été signées, les commandes qui ont été officiellement confirmées par les clients ou les produits pour lesquels des demandes conjointes officielles de programmes gouvernementaux, de subventions ou d'incitations ont été faites par les clients concernés et la Société. Le carnet de commandes est exprimé en nombre d'unités ou en valeur monétaire totale. La valeur monétaire est déterminée en fonction du prix de chaque unité incluse dans le carnet de commandes, comme il est expliqué plus en détail ci-après à la section « Établissement du prix ».</p> <p>Les véhicules inclus dans le carnet de commandes de véhicules au 28 février 2024 prévoyaient un délai de livraison allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2026, la quasi-totalité de ces véhicules prévoyant actuellement des livraisons avant la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2025. De plus, la quasi-totalité des commandes de véhicules comprises dans le carnet de commandes est assujettie à l'obtention de subventions et d'incitations gouvernementales, y compris des programmes pour lesquels les demandes relatives aux véhicules de Lion n'ont pas encore été entièrement traitées à ce jour. Les délais de traitement des subventions et des incitations gouvernementales peuvent varier considérablement. Comme il est décrit plus en détail aux sections « Délais de livraison » et « Évaluation en cours; facteurs de risque » ci-après, il y a eu par le passé – et la Société s'attend à ce qu'il continue d'y avoir – des écarts entre les délais de livraison prévus dans les commandes et les délais de livraison réels, et certains retards pourraient être importants. De plus, il y a eu dans le passé – et la Société s'attend à ce qu'il y ait encore – des écarts dans les critères d'admissibilité des divers programmes, subventions et incitations mis en place par les autorités gouvernementales, y compris en ce qui concerne leur interprétation et leur application. De tels écarts ou retards pourraient entraîner la perte d'une subvention ou d'une incitation et/ou l'annulation de certaines commandes, en totalité ou en partie.</p> <p>La présentation du carnet de commandes de la Société ne doit pas être interprétée comme une déclaration de la Société selon laquelle les véhicules et les bornes de recharge inclus dans son carnet de commandes se traduiront par des ventes réelles.</p>
<p><i>Délais de livraison</i></p>	<p>Le carnet de commandes de la Société fait référence aux produits qui n'ont pas encore été livrés, mais dont la direction s'attend raisonnablement à ce qu'ils soient livrés dans un délai qui peut être raisonnablement estimé et il inclut, dans le cas des bornes de recharge, des services qui n'ont pas été achevés, mais dont la direction s'attend raisonnablement à ce qu'ils soient achevés dans le cadre de la livraison du produit.</p> <p>Les commandes et les demandes d'achat liées aux véhicules de Lion prévoient généralement un délai au cours duquel le client s'attend à recevoir les véhicules. Ce délai peut correspondre à une</p>

	<p>date spécifique, à un nombre ou à une fourchette de mois suivant l'émission de la commande ou de la demande, ou à une année civile. Les véhicules inclus dans le carnet de commandes de véhicules au 28 février 2024 prévoyaient un délai de livraison, sous réserve du respect des conditions énoncées dans chaque commande (qui, dans la quasi-totalité des cas, comme il est indiqué plus en détail aux présentes, concernent l'obtention de subventions et d'incitations gouvernementales), allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2026, la quasi-totalité de ces véhicules prévoyant actuellement des livraisons avant la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2025 (qui correspond à la date la plus tardive à laquelle les demandes doivent être faites selon les critères d'admissibilité actuels du Fonds pour le transport en commun à zéro émission (« FTCZE ») d'Infrastructure Canada, à moins d'une entente autre avec Infrastructure Canada). Les délais de livraison sont communiqués de temps à autre par la Société, lorsqu'ils sont disponibles pour les commandes importantes. Les délais de livraison ne doivent pas être interprétés comme une déclaration ou une garantie de la part de la Société que le moment réel de la livraison aura lieu comme prévu. Compte tenu de la nature des activités et des produits de la Société, du délai implicite de production et de livraison d'un véhicule (qui peut être affecté, entre autres, par les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement ou les changements apportés aux spécifications), du type de certains clients de la Société (dans de nombreux cas, des propriétaires de parcs qui exercent des activités à forte densité de capital et qui nécessitent du financement et de la flexibilité continue au niveau de l'échéancier) et du fait que, comme il est décrit plus en détail aux présentes, la quasi-totalité des commandes de véhicules comprises dans le carnet de commandes est assujettie à l'obtention de subventions et d'incitations gouvernementales, les délais de livraison réels peuvent faire l'objet de variations ou de retards importants. Voir la section intitulée « Évaluation en cours; facteurs de risque » ci-après concernant l'incidence potentielle des variations ou des retards dans les livraisons.</p>
<p><i>Établissement du prix</i></p>	<p>Lorsque le carnet de commandes de la Société est exprimé sous la forme d'un montant de ventes, ce montant a été déterminé par la direction en fonction des spécifications ou des exigences actuelles de la commande concernée, en supposant qu'aucune modification n'est apportée à ces spécifications ou à ces exigences et, dans les cas où le prix d'un produit ou d'un service peut varier à l'avenir, il représente l'estimation raisonnable de la direction du prix prospectif au moment où cette estimation est présentée. Un petit nombre de véhicules inclus dans le carnet de commandes ont un prix qui doit être confirmé en fonction des spécifications et des autres options dont le client concerné et la Société conviendront dans le futur. Pour l'établissement du carnet de commandes et de la valeur attribuée à ces commandes, la direction a estimé le prix en fonction de ses listes de prix actuelles et de certaines autres hypothèses relatives aux spécifications et aux exigences jugées raisonnables dans les circonstances.</p>
<p><i>Indicateur de rendement</i></p>	<p>Le carnet de commandes se veut une mesure supplémentaire de la performance qui n'est ni exigée par les IFRS ni présentée conformément à celles-ci et n'est ni divulguée dans les états financiers de la Société ni dérivée de ceux-ci. La Société estime que la publication de son carnet de commandes offre un outil supplémentaire aux investisseurs pour évaluer la performance de la Société, la présence des produits de la Société sur le marché et le rythme des dépenses d'investissement et l'outillage.</p> <p>Le calcul que la Société effectue de son carnet de commandes est soumise à la méthodologie spécifique décrite aux présentes et peut ne pas être comparable à d'autres mesures semblables publiées par d'autres sociétés, car celles-ci pourraient ne pas toutes calculer leur carnet de commandes de la même façon. D'autres sociétés font parfois référence à des « prises de commandes » ou les utilisent comme indicateurs de performance, lesquelles ne sont fort probablement pas calculées de la même manière que le carnet de commandes de la Société. De plus, comme il a été mentionné précédemment, la présentation du carnet de commandes de la Société est calculée en fonction des commandes et des demandes faites au moment où l'information est présentée et elle ne se fonde pas sur l'évaluation par la Société d'événements futurs et ne doit pas être interprétée comme une déclaration de la Société selon laquelle les véhicules et les bornes de recharge inclus dans son carnet de commandes se traduiront par des ventes réelles.</p>

<p><i>Évaluation en cours; facteurs de risque</i></p>	<p>Une partie des véhicules et des bornes de recharge figurant dans le carnet de commandes de la Société est susceptible d'être annulée dans certaines circonstances (que ce soit en raison d'un retard de livraison, de la non-disponibilité d'un programme, d'une subvention ou d'une incitation ou autrement), dans un certain délai. La direction passe en revue la composition du carnet de commandes chaque fois que celui-ci est présenté afin de déterminer si des commandes doivent en être retirées. Aux fins de cet exercice, la direction cible les commandes qui ont été ou qui sont raisonnablement susceptibles d'être annulées et examine, notamment, si les conditions relatives à la commande sont raisonnablement susceptibles d'entraîner une annulation de la commande dans les périodes futures ainsi que toute autre information disponible jugée pertinente, y compris les discussions continues avec les clients. Un tel exercice peut entraîner de temps à autre le retrait de commandes qui ont été précédemment incluses dans le carnet de commandes, même si elles n'ont pas été officiellement annulées par le client. Voir le premier paragraphe de la présente section intitulée « Carnet de commandes », pour une présentation de la variation du nombre total d'unités et de la valeur totale en dollars des véhicules et des bornes de recharge inclus dans le carnet de commandes de la Société depuis le 6 novembre 2023, soit la dernière date à laquelle ces informations ont été présentées.</p> <p>La Société ne peut pas garantir que son carnet de commandes sera réalisé en totalité, en temps voulu, voire du tout, ou que, même s'il est réalisé, les produits des activités ordinaires générés se traduiront par des bénéfices ou par la création de liquidités comme il est prévu, et toute insuffisance pourrait être importante. La transformation par la Société de son carnet de commandes en ventes effectives est soumise à un certain nombre de risques, notamment ceux décrits ci-après et ceux décrits à la rubrique 23.0, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023. Par exemple, un client pourrait, de manière volontaire ou involontaire, omettre d'honorer une commande, faire l'objet d'une faillite ou d'une insolvabilité ou cesser d'exercer ses activités. En outre, la quasi-totalité des commandes de véhicules incluses dans le carnet de commandes sont assujetties à des conditions relatives à l'obtention de subventions et d'incitations gouvernementales ou à un calendrier précis de livraison du véhicule et, dans un nombre limité de cas, à la disponibilité de certaines spécifications et options, ou au renouvellement de certaines routes par les autorités gouvernementales ou scolaires. Par conséquent, la capacité de la Société à transformer son carnet de commandes en ventes effectives est largement tributaire de l'obtention des subventions et des incitations gouvernementales, et du moment où celles-ci sont obtenues. Les subventions et les incitations gouvernementales les plus notables sont celles prévues par le Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec (le « Plan pour une économie verte du Québec »), le FTCZE d'Infrastructure Canada du gouvernement fédéral, le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission (« iVMLZE ») du gouvernement du Canada, le programme d'autobus scolaires propres de l'Environmental Protection Agency des États-Unis et le Hybrid and Zero-Emission Truck and Bus Voucher Incentive Project (« HVIP ») de la Californie. Plus de la moitié des véhicules faisant l'objet de commandes comprises dans le carnet de commandes dépendent de subventions accordées par le FTCZE, pour lesquelles les demandes relatives aux véhicules de Lion n'ont pas encore été entièrement traitées à ce jour et la date ultime à laquelle les demandes doivent être faites selon les critères d'admissibilité actuels du programme FTCZE est le 31 décembre 2025, sauf si Infrastructure Canada en décide autrement. De plus, aux termes des commandes qui ont été obtenues dans le cadre de la première étape de financement du Programme d'autobus scolaires propres de l'EPA, notamment, les véhicules doivent être livrés au plus tard en octobre 2024.</p> <p>Toute résiliation, toute modification, tout retard ou toute suspension de ces programmes gouvernementaux, subventions et incitations, y compris, et surtout à la date du présent document, le Plan pour une économie verte du Québec ou le Programme d'autobus scolaires propres de l'EPA, pourrait entraîner des retards de livraison ou l'annulation de la totalité ou d'une partie des commandes, ce qui pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation ou à la situation financière de la Société.</p> <p>La transformation par la Société de son carnet de commandes en ventes effectives dépend également de sa capacité à fabriquer ses véhicules de manière économique et dans les délais, à l'échelle. La Société a livré 519 véhicules au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022 et 852 véhicules au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023. Au 28 février 2024, le carnet de</p>
---	--

commandes de véhicules de la Société s'élevait à 2 076 véhicules. L'exécution de la stratégie de croissance de la Société et la transformation de son carnet de commandes, lequel prévoit actuellement des livraisons allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2026, nécessiteront que la Société intensifie sa cadence de production. Bien que les usines de Saint-Jérôme et de Joliet disposent actuellement de l'infrastructure nécessaire, notamment en matière de chaînes de production et d'équipement, pour accroître la cadence de production annuelle à 2 500 véhicules et à 2 500 autobus respectivement, (voir la rubrique 8.0, « Faits saillants opérationnels » et la section « Développement et fabrication de produits » sous la rubrique 11.0, « Principaux facteurs influant sur la performance de Lion », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023 pour obtenir plus de précisions), les activités de la Société sont actuellement menées à plus petite échelle et elle a une expérience limitée à ce jour dans la fabrication d'un grand volume. En outre, au 28 février 2024, 166 véhicules inclus dans le carnet de commandes, constitués de camions et représentant une valeur de commande totale combinée d'environ 60 millions de dollars, se rapportaient à des produits qui ont été développés et qui étaient vendus, mais qui n'étaient pas en production commerciale. Voir la section 6.2 « Produits et solutions » sous la rubrique « Activités de la Société », de la notice annuelle de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Si la Société n'est pas en mesure de développer ses véhicules et ses sources de composants clés et d'augmenter avec succès ses processus de fabrication tout en respectant les coûts et les délais prévus, cela pourrait nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière. Par conséquent, la réalisation par la Société de son carnet de commandes est assujettie à un certain nombre de risques et d'incertitudes, notamment les risques décrits à la rubrique 3.0, « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023 et à la rubrique 23.0, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023, et rien ne garantit que la Société parviendra à convertir la totalité ou une partie importante de son carnet de commandes en ventes réelles.

RAPPROCHEMENT DE LA MARGE (PERTE) BRUTE AJUSTÉE ET DE LA MARGE BRUTE AJUSTÉE

Le tableau suivant présente un rapprochement de la marge (perte) brute et de la marge brute avec la marge (perte) brute ajustée et la marge brute ajustée pour les périodes de trois mois closes les 31 décembre 2023 et 2022 et les exercices clos les 31 décembre 2023, 2022 et 2021 :

	Périodes de trois mois closes les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	2023	2022	2021
	(en milliers)		(en milliers)		
Produits des activités ordinaires	60 429 \$	46 769 \$	253 496 \$	139 914 \$	57 710 \$
Coût des ventes	69 480 \$	51 533 \$	259 020 \$	152 862 \$	57 665 \$
Marge (perte) brute	(9 051) \$	(4 765) \$	(5 524) \$	(12 947) \$	45 \$
Réduction de valeur des stocks attribuable au délai dans le début de la production commerciale des minibus Lion A et LionM ¹⁾	9 809 \$	— \$	9 809 \$	— \$	— \$
Marge (perte) brute ajustée	758 \$	(4 765) \$	4 285 \$	(12 947) \$	45 \$
Marge brute	(15,0)%	(10,2)%	(2,2)%	(9,3)%	0,1%
Marge brute ajustée	1,3%	(10,2)%	1,7%	(9,3)%	0,1%

- 1) Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2023, la Société a décidé de retarder indéfiniment le début de la production commerciale du minibus scolaire entièrement électrique LionA, qui est conçu pour le transport scolaire et pour accueillir des passagers ayant des besoins particuliers, avec une capacité maximale de 24 passagers. Cette décision a également retardé le début de la production commerciale du modèle LionM, un minibus entièrement électrique qui est conçu pour le transport adapté ou pour servir de navette standard et qui utilise la même plateforme que le LionA. La Société a pris cette décision pour donner la priorité à la production commerciale de ses autres produits (y compris le Lion8T) et à l'intégration des batteries Lion dans ses véhicules existants.

RAPPROCHEMENT DU BAIIA AJUSTÉ

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement du résultat net et du BAIIA ajusté pour les périodes de trois mois closes les 31 décembre 2023 et 2022 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023, 2022 et 2021 :

	Périodes de trois mois closes les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre		
	2023	2022	2023	2022	2021
	(en milliers)		(en milliers)		
Produits des activités ordinaires	60 429 \$	46 769 \$	253 496 \$	139 914 \$	57 710 \$
Résultat net	(56 543) \$	(4 638) \$	(103 766) \$	17 776 \$	(43 325) \$
Coûts de restructuration ¹⁾	1 426 \$	– \$	1 426 \$	– \$	– \$
Perte de valeur des immobilisations incorporelles et des immobilisations corporelles ²⁾	35 998 \$	– \$	35 998 \$	– \$	– \$
Réduction de valeur des stocks attribuable au délai dans le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM ³⁾	9 809 \$	– \$	9 809 \$	– \$	– \$
Charges financières	6 743 \$	(891) \$	17 892 \$	955 \$	8 332 \$
Amortissements	8 359 \$	3 724 \$	26 075 \$	11 492 \$	5 260 \$
Rémunération fondée sur des actions ⁴⁾	409 \$	2 522 \$	5 204 \$	12 362 \$	71 081 \$
Variation de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles ⁵⁾	(1 626) \$	– \$	(4 982) \$	– \$	– \$
Variation de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions ⁶⁾	(9 052) \$	(15 434) \$	(20 963) \$	(101 468) \$	(85 796) \$
Perte (gain) de change ⁷⁾	(2 155) \$	559 \$	(2 260) \$	1 973 \$	1 037 \$
Coût de transaction et autres charges non récurrentes ⁸⁾	312 \$	245 \$	1 262 \$	2 140 \$	15 815 \$
BAIIA ajusté	(6 320) \$	(13 915) \$	(34 305) \$	(54 770) \$	(27 596) \$

¹⁾ Représente les coûts de restructuration (principalement des indemnités de licenciement) comptabilisés dans le cadre de la réduction des effectifs annoncée le 27 novembre 2023, tel qu'il est décrit à la note 17 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022. Voir aussi la section « Réduction des effectifs » de la rubrique 8.0, « Faits saillants opérationnels », du présent rapport de gestion.

²⁾ Représente la perte de valeur liée à la réduction des coûts de développement des véhicules et des immobilisations corporelles précédemment inscrits à l'actif au titre des minibus LionA et LionM, qui a découlé de la décision de la Société de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, comme il a été annoncé le 7 novembre 2023, tel qu'il est décrit aux notes 6 et 8 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

³⁾ Représente la réduction de valeur des stocks visant à les ramener à la valeur nette de réalisation qui a résulté de la décision de retarder indéfiniment le début de la production commerciale des minibus LionA et LionM, tel qu'il est décrit à la note 5 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

⁴⁾ Représente les charges hors trésorerie comptabilisées relativement à l'émission des options sur actions, des unités d'actions restreintes et des unités d'actions différées dans le cadre du régime général d'incitatifs, comme il est décrit à la note 16 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

⁵⁾ Représente la variation hors trésorerie de la juste valeur des options de conversion liées aux instruments d'emprunt convertibles, comme il est décrit à la note 13 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

⁶⁾ Représente la variation hors trésorerie de la juste valeur des obligations liées aux bons de souscription d'actions, comme il est décrit à la note 14 des états financiers consolidés annuels audités au 31 décembre 2023 et pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

⁷⁾ Représente les pertes (gains) liées à la conversion de devises.

⁸⁾ Pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022, représente des honoraires de professionnels, des frais juridiques et des honoraires de consultation non récurrents.

À PROPOS DE LION ÉLECTRIQUE

[Lion Électrique](#) est un fabricant innovant de véhicules à zéro émission. La Société crée, conçoit et fabrique des camions commerciaux urbains tout électriques de classe 5 à classe 8 et des autobus scolaires tout électriques. Lion est un leader en électrification des transports en Amérique du Nord et conçoit, fabrique et assemble plusieurs composants clés de ses véhicules : châssis, blocs-batteries, cabines de camions et carrosseries d'autobus.

À la fine pointe des technologies, les véhicules Lion possèdent des caractéristiques uniques, spécialement adaptées aux besoins quotidiens de leurs utilisateurs. Lion est convaincue que la transition vers des véhicules entièrement électriques entraînera des améliorations majeures dans notre société, notre environnement et notre qualité de vie. Les actions de Lion sont négociées à la Bourse de New York et à la Bourse de Toronto sous le symbole « LEV ».

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des « renseignements prospectifs » et des « énoncés prospectifs » au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables et au sens de la United States Private Securities Litigation Reform Act of 1995 (collectivement, les « énoncés prospectifs »). Dans le présent communiqué, les énoncés qui ne sont pas des faits historiques, notamment des énoncés relatifs aux opinions et aux attentes de Lion, constituent des énoncés prospectifs et devraient être évalués comme tels.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent par l'utilisation de termes comme « croire », « pouvoir », « continuer », « prévoir », « estimer », « s'attendre à », « avoir l'intention de », « planifier », « projeter », « potentiel », « sembler », « rechercher », « futur », « cibler » ou d'autres expressions similaires, notamment l'emploi du futur ou du conditionnel, et d'autres termes semblables qui prédisent ou indiquent des tendances ou des événements futurs ou qui n'énoncent pas des faits historiques, même si tous les énoncés prospectifs ne contiennent pas nécessairement ces termes. Ces énoncés prospectifs comprennent des énoncés concernant le carnet de commandes de la Société et sa capacité à le convertir en ventes réelles, la capacité de production prévue de ses usines de fabrication à Saint-Jérôme et aux États-Unis et de son usine de fabrication de batteries (l'« usine de batteries ») de même que de son centre d'innovation au Québec (le « centre d'innovation » et, conjointement avec l'usine de batteries, le « Campus Lion »), la certification des blocs-batteries destinés aux véhicules lourds, l'approvisionnement en cellules de batteries lithium-ion, sa stratégie à long terme et sa croissance future, ses besoins en liquidités et en capitaux et les prévisions de la direction à cet égard, les procédures judiciaires en cours, sa gamme de produits prévue, la mise en œuvre de mesures visant à réduire ses coûts de développement des véhicules et des batteries et ses niveaux de stocks (y compris les objectifs pour l'exercice 2024 s'y rapportant), ainsi que la mise au point et la production commerciale de certaines plateformes et de certains modèles, et le calendrier des activités s'y rapportant. Ces énoncés prospectifs sont fondés sur un certain nombre d'estimations et d'hypothèses que Lion juge raisonnables lorsqu'elles sont faites, notamment le fait que Lion sera en mesure de conserver et d'embaucher du personnel clé et de maintenir des relations avec les clients, les fournisseurs ou d'autres partenaires commerciaux, que Lion continuera d'exploiter ses activités dans le cours normal de ses affaires, que Lion sera en mesure de mettre en œuvre sa stratégie de croissance, que Lion sera en mesure d'accroître avec succès et en temps opportun la cadence de production de son usine de Saint-Jérôme, de son usine fabrication aux

États-Unis ainsi que de son usine de batteries et de son centre d'innovation selon ses besoins futurs, que Lion ne subira pas de problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement ou d'interruption d'approvisionnement en matières premières sur une base concurrentielle, que Lion sera en mesure de maintenir sa position concurrentielle, que Lion continuera d'améliorer ses contrôles internes et systèmes opérationnels, financiers et autres pour gérer sa croissance et son envergure, que Lion sera en mesure de bénéficier, directement ou indirectement (notamment par l'intermédiaire de demandes faites par la Société et/ou ses clients), de programmes gouvernementaux, de subventions et d'incitations, que Lion n'aura pas d'obligations importantes en ce qui concerne les réclamations au titre de la garantie des produits ou les rappels de produits et que Lion sera en mesure d'obtenir les fonds supplémentaires requis, s'il y a lieu au cours des périodes à venir, par un financement par capitaux propres ou un financement par emprunt selon des modalités acceptables pour Lion et aux montants nécessaires. Ces estimations et ces hypothèses sont formulées par Lion à la lumière de l'expérience de son équipe de direction et de la perception de celle-ci des tendances passées, de la situation actuelle et des événements futurs prévus, ainsi que d'autres facteurs que la direction juge appropriés et raisonnables dans les circonstances. Cependant, rien ne garantit que ces estimations et hypothèses se révéleront exactes.

De par leur nature, les énoncés prospectifs comportent des risques et des incertitudes parce qu'ils se rapportent à des événements et dépendent de circonstances qui pourraient se produire ou non à l'avenir. Lion estime que ces risques et incertitudes comprennent, les éléments suivants :

- tout changement défavorable dans la conjoncture économique, commerciale, des marchés, financière, politique ou juridique générale aux États-Unis ou au Canada, y compris les conséquences des incertitudes actuelles relatives à l'inflation et aux taux d'intérêt;
- l'indisponibilité, la réduction, l'application discriminatoire, le retard de traitement ou l'élimination de programmes gouvernementaux, de subventions ou d'incitations en raison de changements de politique, de réglementations ou décisions gouvernementales ou autres;
- toute incapacité à intensifier la fabrication des produits de Lion et à respecter les étapes et les échéanciers des projets de construction et des autres projets;
- toute incapacité à répondre aux attentes des clients de la Société quant aux produits, spécifications et services;
- toute incapacité à fabriquer et à distribuer ses véhicules à grande échelle de manière efficace et économique;
- toute incapacité à mobiliser des fonds supplémentaires afin de répondre à ses besoins en capitaux et poursuivre sa stratégie de croissance au moment et en quantité nécessaires, le cas échéant;
- toute incapacité à mettre en œuvre la stratégie de croissance de la Société;
- l'escalade, la détérioration et les répercussions négatives des conflits militaires en cours, qui peuvent se répercuter de manière défavorable sur les marchés économiques et financiers mondiaux et exacerber les défis économiques actuels;
- toute fluctuation défavorable et la volatilité de la disponibilité ou du prix des matières premières contenues dans les composants nécessaires à la fabrication des produits de la Société, y compris les cellules et les modules de batteries et les blocs-batteries;

- la dépendance à l'égard de fournisseurs clés et toute incapacité à maintenir un approvisionnement ininterrompu en matières premières;
- toute incapacité à réduire les coûts totaux d'acquisition des véhicules électriques vendus par la Société au fil du temps;
- la dépendance à l'égard de ses gestionnaires clés et toute incapacité à attirer ou à retenir du personnel clé;
- les pénuries de main-d'œuvre (notamment en raison du départ d'employés, d'une rotation du personnel et de demandes de salaires plus élevés) qui peuvent obliger la Société à fonctionner à une capacité réduite, à réduire sa production et ses niveaux de livraison ou à revoir à la baisse ses plans de croissance, et qui pourrait poser des problèmes supplémentaires liés à la rémunération des employés;
- toute incapacité à maintenir la position concurrentielle de la Société;
- toute incapacité à réduire les coûts d'approvisionnement de la Société au fil du temps;
- toute incapacité à maintenir et à améliorer la réputation et la marque de la Société;
- toute réparation ou tout remplacement important de produits en raison de réclamations au titre de la garantie ou de rappels de produits;
- toute défaillance des systèmes de technologie de l'information ou toute atteinte ou tout incident en matière de cybersécurité et de confidentialité des données;
- toute incapacité à contracter une police d'assurance adéquate ou toute augmentation des coûts d'assurance;
- les catastrophes naturelles, les épidémies ou les pandémies, les boycottages et les événements géopolitiques, tels que des troubles civils, des actes de terrorisme, les conflits militaires actuels ou des perturbations similaires;
- tout événement ou circonstance se traduisant par l'incapacité de la Société à transformer son carnet de commandes en ventes réelles, notamment la matérialisation de l'un des risques ou incertitudes susmentionnés;
- l'issue de toute procédure judiciaire à laquelle la Société pourrait être partie de temps à autre.

Ces risques et autres risques et incertitudes liés aux activités de Lion sont décrits plus en détail à la rubrique 23.0, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023. Nombre de ces risques sont indépendants de la volonté de la direction de Lion, qui ne peut ni les contrôler ni les prévoir. Tous les énoncés prospectifs imputables à la Société ou à des personnes agissant en son nom sont expressément qualifiés dans leur intégralité par les avertissements contenus et les facteurs de risque dont il est question dans le rapport de gestion de la Société pour les périodes de trois et douze mois closes le 31 décembre 2023 et dans d'autres documents déposés auprès des autorités canadiennes de réglementation des valeurs mobilières et de la Securities and Exchange Commission des États-Unis.

Compte tenu de ces risques, incertitudes et hypothèses, le lecteur ne devrait pas se fier indûment à ces énoncés prospectifs. De plus, les énoncés prospectifs ne sont valables qu'à la date à laquelle ils ont été formulés. Sauf dans les cas où les lois applicables sur les valeurs mobilières l'exigent, Lion n'assume aucune obligation, et se dégage expressément de tout devoir, de mettre à jour, de réviser ou d'examiner tout renseignement prospectif, que ce soit en raison de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou d'autres facteurs.

PERSONNES RESSOURCES

MÉDIAS

Patrick Gervais
Vice-président, Camion et Affaires publiques
patrick.gervais@thelionelectric.com
514 992-1060

INVESTISSEURS

Isabelle Adjahi
Vice-présidente, Relations avec les investisseurs et développement durable
Isabelle.Adjahi@thelionelectric.com
(450) 432-5466, poste 171