

**BOMBARDIER**

**NOTICE  
ANNUELLE**

Pour l'exercice clos  
le 31 décembre 2019



Le 12 février 2020

**2019**

# NOTES

- (1) Dans la présente notice annuelle, tous les montants en dollars sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire. Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.
- (2) *AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, FLEXITY, Global, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7000, Global 7500, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, MOVIA, TALENT, TRAXX, TWINDEXX* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.
- (3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire le environnement concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.
- (4) Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Transport » désigne le secteur isolable du transport sur rail de la Société, la mention « Aviation » désigne le secteur isolable de l'aviation de la Société, la mention « Avions d'affaires » désigne l'ancien secteur isolable des avions d'affaires de la Société, la mention « Avions commerciaux » désigne l'ancien secteur isolable des avions commerciaux de la Société et la mention « Aérostructures et Services d'ingénierie » désigne l'ancien secteur isolable des aérostructures et services d'ingénierie de la Société. À la suite de la création stratégique de Bombardier Aviation, Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie sont présentés comme un seul secteur, nommément Aviation, depuis le troisième trimestre de 2019.
- (5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2019, à moins d'indication contraire.

# TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle
<b>Structure de l'entreprise</b>	<b>4</b>
Constitution de l'émetteur	4
Filiales	4
<b>Développement général des activités</b>	<b>6</b>
Généralités	6
Historique	6
<b>Description des activités</b>	<b>12</b>
Aperçu des activités	12
Information sectorielle	18
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	18
Questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG)	19
Actifs incorporels	24
Ressources humaines	24
Facteurs de risque	25
<b>Dividendes</b>	<b>26</b>
<b>Description générale de la structure du capital</b>	<b>27</b>
<b>Marché pour la négociation des titres de la Société</b>	<b>33</b>
<b>Administrateurs et membres de la haute direction</b>	<b>35</b>
<b>Poursuites</b>	<b>39</b>
<b>Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres</b>	<b>44</b>
<b>Contrats importants</b>	<b>45</b>
<b>Intérêts des experts</b>	<b>46</b>
<b>Information sur le comité d'audit</b>	<b>47</b>
<b>Renseignements complémentaires</b>	<b>50</b>
<b>Énoncés prospectifs</b>	<b>51</b>
<b>Annexe 1</b>	<b>54</b>

# STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

## CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

Bombardier Inc. (la Société ou Bombardier) a été constituée le 19 juin 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications. Au fil des ans, la Société a déposé des clauses modificatrices afin, entre autres, de changer la structure de son capital-actions autorisé, notamment afin de modifier les droits, privilèges, restrictions et conditions attachés à ses actions et de refléter divers fractionnements à raison de deux actions pour une des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A) et des actions classe B (droits de vote limités) (actions à droits de vote subalternes classe B), et elle a déposé des statuts de fusion afin de refléter diverses fusions, notamment avec des filiales et des sociétés affiliées.

La Société a son siège social au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8. Son numéro de téléphone est le +1 514 861 9481 et son site Web est [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com).

## FILIALES

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de ses filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales des secteurs isolables de la Société au 31 décembre 2019 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société au 31 décembre 2019<sup>1</sup> ou dont les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentaient moins de 20 % de l'actif consolidé au 31 décembre 2019 et moins de 20 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date.

### Aviation

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Bombardier Aerospace Germany GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Services Corporation (Delaware)	100 %
Learjet Inc. (Kansas)	100 %
Short Brothers PLC (Irlande du Nord)	100 %

### Transport

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Mass Transit Corporation (Delaware)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Australia Pty Ltd. (Australie)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transport Canada Inc. (Canada)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation India Private Limited (Inde)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (Royaume-Uni)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Austria GmbH (Autriche)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (Afrique du Sud)	70 % <sup>2</sup>

**Transport (suite)**

Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	70 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	70 % <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 13 février 2020.

<sup>2</sup> Pour la période de 12 mois commençant le 12 février 2020, le pourcentage de participation de Bombardier à la conversion des actions appartenant à la Caisse de dépôt et placement du Québec (Caisse) sera diminué de 2,5 %, passant à 67,5 %, et le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera augmenté, passant de 9,5 % à 12,0 % pour cette période. Tout dividende versé par Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco) à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de participation de chaque actionnaire à la conversion, soit 67,5 % pour Bombardier et 32,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration. Voir la « Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle » du rapport de gestion de la Société (défini ci-dessous); cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

# DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

## GÉNÉRALITÉS

La Société est un leader de la fabrication à la fois d'avions et de trains, et exerce ses activités dans deux secteurs isolables : Aviation et Transport. La Société offre des solutions de transport efficaces, durables et agréables. Son leadership mondial en mobilité et en innovation résulte de ses produits, de ses services et, surtout, de ses 60 000 employés dévoués et hautement qualifiés. À la date de la présente notice annuelle, la Société compte plus de 70 sites de production et d'ingénierie situés dans plus de 25 pays et un réseau mondial de centres de service.

## HISTORIQUE

Les principaux développements commerciaux de la Société et ses transactions les plus importantes au cours des trois dernières années sont décrits ci-après.

Le 16 mai 2017, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu une entente de partenariat à long terme avec IBM, un chef de file en services-conseils dans le domaine des technologies de l'information (TI), afin d'appuyer l'intégration mondiale de l'ensemble des services TI de Transport et d'Aéronautique. La nouvelle entente de six ans, d'une valeur d'environ 700 millions \$, englobe 47 pays. Elle devrait générer des économies récurrentes, en fournissant de solides bases pour accroître l'efficacité des services TI de Bombardier à l'échelle mondiale.

Le 18 mai 2017, avec une flotte établie de plus de 600 avions d'affaires Bombardier en Europe, Avions d'affaires a annoncé l'inauguration de son nouveau centre de service situé à l'aéroport de Londres Biggin Hill.

Le 20 juin 2017, Transport a annoncé la signature d'un contrat avec FirstGroup et MTR prévoyant la fourniture et la maintenance de 750 voitures Bombardier *AVENTRA* qui seront exploitées par la concession South Western au Royaume-Uni. Il s'agissait du plus important contrat unique visant des trains *AVENTRA* au monde. La valeur du contrat était estimée à environ 895 millions £ (alors 1,1 milliard \$). De plus, Bombardier exécutera un contrat de fourniture de services techniques et de pièces de rechange pendant la durée de sept ans de la concession, avec une option de prolongation de 11 périodes, qui correspond à l'option actuellement associée à la concession.

Le 23 juin 2017, Transport a reçu de la SNCF une commande de 83 trains à deux niveaux Regio 2N pour le compte du Syndicat des Transports d'Île-de-France, l'autorité de transport public parisien. Cette commande était estimée à environ 867 millions € (alors 968 millions \$), incluant une indexation calculée selon les principes applicables.

Le 29 juin 2017, la direction et les représentants des employés de Transport ont annoncé qu'ils avaient convenu d'un plan pour la réorientation et la conservation des sites allemands, aux termes duquel les sites seraient spécialisés dans la mise au point ou la production de technologie ferroviaire au cours des deux ou trois prochaines années. Au cœur de cette spécialisation figurent l'innovation en matière de produits, la numérisation et l'utilisation accrue des procédés sectoriels modernes 4.0 supposant des ajustements en matière de main-d'œuvre touchant jusqu'à 2 200 postes, dont 700 postes temporaires, qui seraient graduellement apportés jusqu'en 2020. Le 25 septembre 2017, Transport a annoncé que sa direction et son comité central d'entreprise avaient signé une entente générale, en vigueur jusqu'à la fin de 2020, officialisant les fondements conclus et annoncés précédemment le 29 juin 2017.

Le 16 octobre 2017, Bombardier a annoncé qu'elle établirait un partenariat dans le cadre du programme d'avions *C Series* avec Airbus SAS, une filiale en propriété exclusive d'Airbus SE (Airbus). Un accord à cet égard a été

signé, aux termes duquel Airbus doit fournir son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la Société en commandite Airbus Canada (SCAC) (anciennement SCACS), l'entité chargée de fabriquer et de commercialiser les avions *C Series*. À la clôture de l'opération le 1<sup>er</sup> juillet 2018, Airbus détenait une part majoritaire de 50,01 % dans la SCAC, et Bombardier et Investissement Québec (IQ) (agissant à titre de mandataire du Gouvernement du Québec) détenaient respectivement une participation d'environ 34 % et 16 %. Le siège social, la principale chaîne d'assemblage final et les fonctions connexes de la SCAC sont situés à Mirabel, au Québec. De plus, Bombardier a émis au bénéfice d'Airbus SAS des bons de souscription visant un nombre total de 100 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B, pouvant être exercés pendant une période de cinq ans à un prix d'exercice par action égal à 1,74 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN le 29 juin 2018. Les parties ont annoncé que la gamme d'avions *C Series* serait dorénavant connue sous le nom de gamme d'avions A220.

Le 27 novembre 2017, Bombardier a annoncé qu'elle avait clos avec succès un placement de nouveaux billets de premier rang à 7,50 % d'un capital global de 1 milliard \$ échéant le 1<sup>er</sup> décembre 2024, qui ont été vendus à la valeur nominale.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2017, Bombardier a annoncé que son système de contrôle ferroviaire de grandes lignes Bombardier *INTERFLO 450* avait reçu l'approbation d'exploitation officielle en Suède.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2017, Bombardier a annoncé que l'Office fédéral des transports de la Suisse avait autorisé l'exploitation du train *TWINDEXX Swiss Express* pour le *FV-Dosto* des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sur le réseau helvétique.

Le 4 décembre 2017, Aérostructures et Services d'ingénierie a annoncé avoir été choisi par Airbus à titre de fournisseur dans le cadre d'un nouveau programme de nacelles de moteur destinées à la gamme d'avions A320neo propulsés par des moteurs Pratt & Whitney.

Le 12 décembre 2017, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec Corelink Rail Infrastructure et West Midlands Trains pour fournir 333 nouveaux véhicules Bombardier *AVENTRA* destinés au réseau ferroviaire des Midlands de l'Ouest au Royaume-Uni, ainsi qu'un contrat de maintenance et de services de soutien. La valeur des contrats de fourniture de matériel roulant et de maintenance était estimée globalement à environ 542 millions £ (alors 724 millions \$).

Le 18 décembre 2017, Transport, à titre de partenaire de la Rail Systems Alliance, a annoncé la signature d'un contrat pour installer la solution de contrôle ferroviaire à grande capacité de prochaine génération sur le réseau du tunnel de métro de Melbourne. La construction de ce tunnel demandera des investissements de 11 milliards AUD, la plus grande somme jamais investie dans le transport public par l'État de Victoria. Bombardier fournira le système de contrôle ferroviaire et de signalisation, en plus d'assurer l'intégration des systèmes. La valeur du contrat de Bombardier était estimée à environ 310 millions AUD (alors 238 millions \$).

Le 27 décembre 2017, Bombardier a annoncé qu'elle avait racheté la totalité de ses billets de premier rang 4,75 % en circulation échéant en 2019.

Le 29 décembre 2017, Avions commerciaux a annoncé qu'un client, qui souhaitait demeurer anonyme, avait passé une commande ferme de six biréacteurs régionaux *CRJ900* et pris des options sur six autres avions du même type. D'après les prix affichés de 2017, la valeur de la commande ferme était estimée à environ 290 millions \$. Si ce client choisissait d'exercer ses options d'achat de six avions *CRJ900*, la valeur du contrat pourrait atteindre environ 580 millions \$.

Le 23 mars 2018, Bombardier a réalisé un placement public par voie de prise ferme portant sur des actions à droits de vote subalternes classe B pour un produit brut de 638,4 M\$ CAN. Le produit net tiré du placement a été employé pour enrichir le fonds de roulement de Bombardier et pour répondre aux besoins généraux de celle-ci.

Le 25 avril 2018, Transport a annoncé la signature d'un contrat-cadre avec la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) visant la fourniture d'un maximum de 175 tramways Bombardier *FLEXITY*. La valeur de ce contrat-cadre s'élevait à environ 480 millions € (alors 586 millions \$) maximum. La première commande ferme, également signée le 24 avril 2018 aux termes de ce contrat-cadre, visait 60 tramways *FLEXITY* et était évaluée à environ 169 millions € (alors 206 millions \$).

Le 3 mai 2018, Avions commerciaux a annoncé la signature d'une commande ferme de 15 biréacteurs régionaux *CRJ900* neufs avec American Airlines, Inc. La commande était assortie d'options d'achat de 15 avions *CRJ900* supplémentaires. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à ce moment-là, la valeur de ce contrat d'achat ferme s'élevait à environ 719 millions \$.

Le 27 mai 2018, Avions d'affaires a dévoilé deux ajouts à sa flotte d'avions d'affaires : les avions *Global 5500* et *Global 6500*, avec des autonomies de 5 700 et 6 600 milles marins, respectivement, qui les placent en tête de leur catégorie, des vitesses maximales de Mach 0,90 et la technologie de vol en douceur de Bombardier. En outre, le 28 mai 2018, Avions d'affaires a annoncé que l'avion *Global 7000* avait dépassé ses engagements au cours des essais en vol et serait dorénavant connu sous le nom de *Global 7500*.

Le 7 juin 2018, Bombardier a conclu la vente de sa propriété de Downsview, en Ontario, à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) pour environ 635 millions \$.

Le 11 juin 2018, Transport a annoncé que le consortium LAX Integrated Express Solutions (LINXS), dont elle est membre à dix pour cent, avait mis la dernière main à un contrat avec Los Angeles World Airports pour la conception, la fabrication, le financement, l'exploitation et la maintenance d'un système de navettes automatisé à l'aéroport international de Los Angeles (LAX). LINXS a attribué deux contrats à des coentreprises : un pour la partie conception-fabrication et un autre (dans lequel Bombardier détenait une participation de 55 %) pour la partie exploitation et maintenance. La valeur globale de ces contrats pour Bombardier, y compris par l'intermédiaire de sa participation dans LINXS, est d'environ 1,025 milliard \$.

Le 20 juin 2018, Avions commerciaux a annoncé que Delta avait signé une entente d'achat ferme pour 20 biréacteurs régionaux *CRJ900*. Le transporteur devient ainsi l'exploitant de lancement de la nouvelle cabine ATMOSPHERE pour les biréacteurs régionaux *CRJ Series*. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à ce moment-là, la valeur de cette commande ferme s'élevait à environ 961 millions \$.

Le 16 juillet 2018, Avions d'affaires a annoncé que Transports Canada (TC) avait accordé à l'avion *Challenger 350* la certification d'approche à angle prononcé, ce qui permet aux exploitants d'effectuer des atterrissages dans des conditions difficiles, notamment sur la courte piste de l'aéroport de Londres-City.

Le 26 juillet 2018, Transport a annoncé la signature d'un contrat avec la Land Transport Authority de Singapour. Ce contrat comprenait la fourniture de 396 voitures de métro Bombardier *MOVIA* destinées au service passagers des lignes Mass Rapid Transit nord-sud et est-ouest de grande capacité. La valeur du contrat s'élevait à environ 827 millions de dollars de Singapour (alors 607 millions \$). Le contrat comprenait une option pour des services de soutien à long terme; si elle était exercée par SMRT Corporation Ltd, le contrat total pourrait valoir jusqu'à 1,2 milliard de dollars de Singapour (alors 881 millions \$).

Le 12 septembre 2018, Transport a présenté le nouveau train alimenté par batteries, sans émission, écoénergétique et silencieux, Bombardier *TALENT 3* électro-hybride, le premier du genre à entrer en service passagers en Europe depuis plus de 60 ans.

Le 28 septembre 2018, Avions d'affaires a annoncé que son avion phare, le *Global 7500*, avait reçu la certification de type de TC. Le 7 novembre 2018, Bombardier a annoncé que l'avion *Global 7500* avait reçu la certification de la FAA et le 20 décembre 2018, il est entré en service. L'avion *Global 7500* a reçu la certification de l'AESA le 7 février 2019.



Le 28 septembre 2018, Bombardier a annoncé que HK Bellawings Jet Limited, une société de gestion d'avions de premier plan basée à Hong Kong, avait passé une commande ferme de quatre avions d'affaires *Global 6500* et de deux avions d'affaires *Global 7500*, assortie d'options sur 12 avions *Global*. D'après les prix affichés de 2018 d'un biréacteur doté d'un équipement standard, la valeur de la commande ferme s'élevait à environ 370 millions \$. Cette valeur pourrait passer à 1,142 milliard \$ si toutes les options étaient exercées. Le 14 avril 2019, Avions d'affaires a annoncé que HK Bellawings Jet Limited avait confirmé que quatre autres avions *Global 7500* seraient ajoutés à la commande ferme de quatre avions *Global 6500* et de deux avions *Global 7500* passée en septembre 2018, ce qui porte à dix le nombre de commandes fermes d'avions. Cette commande était estimée à environ 291 millions \$, d'après le prix affiché de 2019.

Le 3 octobre 2018, Bombardier a annoncé l'ouverture d'un nouveau centre de services à l'aéroport Miami-Opa Locka Executive Airport dans le comté de Miami-Dade, en Floride.

Le 8 novembre 2018, Bombardier a annoncé la conclusion d'ententes définitives prévoyant la vente d'un certain nombre d'actifs non stratégiques, notamment i) la vente du programme d'avions *Q Series* et de la marque de commerce de Havilland à une filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp. (la clôture de cette transaction ayant eu lieu le 3 juin 2019); et ii) la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens de Avions d'affaires à CAE et le versement de redevances (la clôture de cette transaction ayant eu lieu le 14 mars 2019). Le produit net de ces transactions était évalué à environ 900 millions \$ (déduction faite de certains passifs, frais et ajustements de clôture). Bombardier a également lancé un nouveau programme de productivité à l'échelle de l'entreprise pour rationaliser, alléger et simplifier davantage la Société et a lancé une initiative de restructuration, à l'échelle de l'entreprise, axée sur l'optimisation des processus de production et de gestion, la simplification des structures de gestion et une réduction accrue des coûts indirects. Globalement, ces efforts devraient entraîner une réduction d'environ 5 000 postes à l'échelle de l'entreprise au cours des 12 à 18 mois suivants et donner lieu à des économies annuelles d'environ 250 millions \$ lorsque la réduction aura été totalement réalisée, d'ici 2021.

Le 9 janvier 2019, Transport a annoncé la signature d'un contrat pour la fourniture de 113 voitures de train de banlieue multi-niveaux III à la New Jersey Transit Corporation. Ce contrat, d'une valeur de 669 millions \$, comprenait des options pour un maximum de 886 voitures additionnelles.

Le 6 février 2019, Bombardier a réalisé l'acquisition du programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. pour une contrepartie nominale en espèces.

Le 6 février 2019, Avions commerciaux a annoncé le lancement de son nouvel avion *CRJ550*, le premier avion de 50 places trois classes au monde.

Le 7 mars 2019, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu avec succès son placement de nouveaux billets de premier rang d'un capital global de 2 milliards \$ échéant le 15 avril 2027, comportant un coupon de 7,875 % par année et vendus à 99,2460 % de leur valeur nominale.

Le 15 mars et le 29 mars 2019, Bombardier a annoncé le rachat de ses billets de premier rang 6 ⅛ % échéant en 2021 d'un capital global, dans chaque cas, de 353 055 000 € et de 12 960 000 €, qui représente, au total, environ 46,93 % du capital global de ces billets de premier rang 6 ⅛ % en circulation avant son offre publique de rachat au comptant annoncée précédemment.

Le 5 avril 2019, Bombardier a annoncé qu'elle avait racheté la totalité de ses billets de premier rang 7 ¾ % échéant en 2020 en circulation.

Le 29 mars et le 11 avril 2019, Bombardier a annoncé le rachat de ses billets de premier rang 8,750 % échéant en 2021 d'un capital global, dans chaque cas, de 382 148 000 \$ et de 313 000 \$, qui représente, au total,

environ 27,32 % du capital global de ces billets de premier rang 8,750 % en circulation avant son offre publique de rachat annoncée précédemment.

Le 2 mai 2019, Bombardier a annoncé qu'elle consolidait ses actifs aéronautiques en une seule division opérationnelle simplifiée et pleinement intégrée, Bombardier Aviation. Alors que la Société prenait des mesures pour optimiser son empreinte de production à l'échelle mondiale, elle a également annoncé qu'elle poursuivrait le dessaisissement des activités liées aux aérostructures de Belfast et du Maroc. Le 31 octobre 2019, Bombardier a annoncé une entente définitive pour la vente de ses activités liées aux aérostructures et de ses activités liées aux services après-vente de Belfast (Royaume-Uni) et de Casablanca (Maroc); ainsi que son installation de maintenance, de réparation et de révision d'aérostructures de Dallas (États-Unis) à Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit), pour une contrepartie en espèces de 500 millions \$ et la reprise de passifs d'une valeur comptable totale estimée supérieure à 700 millions \$, y compris des avances gouvernementales remboursables et des passifs de retraite. La transaction suit la création de Aviation plus tôt au cours de l'exercice et permet de rationaliser l'empreinte des activités liées aux aérostructures de Bombardier afin qu'elle se concentre sur ses capacités principales à Montréal et au Mexique et sur ses activités de fabrication d'ailerons pour l'avion *Global 7500* au Texas. La clôture de la transaction devrait avoir lieu d'ici au milieu de 2020 et demeure assujettie aux approbations réglementaires et aux conditions usuelles de clôture.

Le 15 mai 2019, Bombardier a annoncé la signature d'une entente avec JETEX pour le développement d'une nouvelle escale de maintenance en piste à Dubaï, qui viendra étoffer davantage la gamme de services de maintenance fournis par le réseau de service et de soutien de Bombardier au Moyen-Orient et autour du monde.

Le 27 mai 2019, Transport a annoncé qu'il avait remporté un contrat visant la fourniture et l'exploitation de deux lignes de monorail au Caire, en Égypte. La part du contrat de Transport est évaluée à 2,64 milliards \$ et cet octroi lui permettra de tirer parti de sa plateforme de monorail INNOVIA au moyen d'une offre intégrée de solutions de matériel roulant et de systèmes, de signalisation et de services. Ce projet réutilise la plateforme en service depuis 2014 à São Paulo, au Brésil, et actuellement en construction à Bangkok, en Thaïlande, et à Wuhu, en Chine.

Le 25 juin 2019, Bombardier et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente définitive en vertu de laquelle MHI fera l'acquisition du programme d'avions régionaux de Bombardier pour une contrepartie en espèces de 550 millions \$ payable à Bombardier à la clôture et MHI assumera des passifs d'un montant approximatif de 200 millions \$, au moment de la signature. En vertu de l'entente, la participation aux résultats nets de la Société dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle était évaluée à environ 180 millions \$ au moment de la signature, sera transférée à MHI. Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et de valeur résiduelle totalisant 370 millions \$. La clôture de la transaction devrait avoir lieu d'ici au milieu de 2020 et demeure assujettie aux approbations réglementaires et aux conditions usuelles de clôture. Au 16 janvier 2020, la Société avait reçu la plupart des approbations réglementaires requises pour la clôture de la vente du programme *CRJ*.

Le 2 juillet 2019, Bombardier a lancé le *Learjet 75 Liberty*, qui sera offert au prix affiché de 9,9 millions \$. Cette proposition de valeur représente une nouvelle frontière pour la marque *Learjet*, dont les premières livraisons sont prévues en 2020.

Le 24 septembre 2019, Bombardier a annoncé que les biréacteurs d'affaires *Global 5500* et *Global 6500* avaient reçu la certification de type de TC; le 15 octobre 2019, Bombardier a annoncé que les biréacteurs d'affaires *Global 5500* et *Global 6500* avaient reçu la certification de l'AESA; et, le 23 décembre 2019, Bombardier a annoncé la réception de la certification de la FAA.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2019, Bombardier a annoncé l'entrée en service du biréacteur d'affaires *Global 6500*.

Le 4 décembre 2019, Bombardier a annoncé qu'elle avait signé un bail à long terme avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour bâtir son centre de fabrication des avions *Global* à l'Aéroport international Pearson de Toronto.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, Transport a annoncé que sa coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), avait obtenu un contrat de China State Railway Group Co., Ltd. pour la fourniture de 160 voitures de trains CR400AF. La valeur totale de ce contrat, signé le 31 décembre 2019, s'élevait à environ 2,97 milliards CNY (alors 427 millions \$). Transport détient une participation de 50 pour cent dans BST, consolidée par son partenaire CRRC Sifang Rolling Stock Co., Ltd.

Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et IQ, appuyant la décision stratégique de la Société de se concentrer sur sa marque Aviation d'affaires tout en augmentant les liquidités de la Société. Grâce à cette transaction, la Société recevra un produit de 591 millions \$ d'Airbus, déduction faite des ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture. De plus, la Société est libérée de la totalité des obligations de financement futures liées au partenariat en 2020-21. L'entente prévoit également l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier détenus par Airbus. Par la suite, la Société transférera les activités liées aux aérostructures dédiées au programme de l'A220 et l'A330 à Saint-Laurent, au Québec, à la filiale d'Airbus, Stelia Aerospace.

# DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

## APERÇU DES ACTIVITÉS

La Société compte les deux secteurs isolables suivants : Aviation et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et repose généralement sur une technologie et des stratégies de commercialisation différentes.

### Aviation

Aviation conçoit, développe, fabrique et commercialise trois gammes de biréacteurs d'affaires, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global* en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions.

Aviation conçoit, développe, fabrique et commercialise également la gamme d'avions régionaux *CRJ* et offre des services après-vente pour ces avions, y compris le *CRJ550*, le *CRJ700*, le *CRJ900* et le *CRJ1000*. En juin 2019, Bombardier a conclu une entente définitive avec MHI, aux termes de laquelle MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de commercialisation et de vente des avions *CRJ Series*, y compris le réseau de services et de soutien connexe situé à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, ainsi que de ses centres de service situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, de même que des certificats de type. À la suite de la clôture de cette transaction, Bombardier conservera l'installation de production des avions *CRJ* à Mirabel, au Québec, et Aviation continuera de fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les avions *CRJ* compris dans le carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait prendre fin au cours du deuxième semestre de 2020, à la suite de la livraison des avions compris dans le carnet de commandes actuel. La clôture de la transaction devrait avoir lieu au milieu de 2020 et demeure assujettie aux approbations nécessaires et aux conditions usuelles de clôture. Au 16 janvier 2020, la Société avait reçu la plupart des approbations réglementaires requises pour la clôture de la vente du programme *CRJ*.

En outre, Aviation conçoit, développe et fabrique des composants structurels d'avions en matériaux composites évolués et métalliques complexes pour des équipementiers d'origine (EO), notamment des fuselages, des ailes et des nacelles de moteur. En octobre 2019, Bombardier a conclu une entente définitive pour la vente, à Spirit, de ses activités liées aux aérostructures et de ses activités liées aux services après-vente de Belfast (Royaume-Uni) et de Casablanca (Maroc); ainsi que de son installation de maintenance, de réparation et de révision d'aérostructures de Dallas (États-Unis). La clôture de la transaction devrait avoir lieu au milieu de 2020 et demeure assujettie aux approbations réglementaires et aux conditions usuelles de clôture.

D'ici la réalisation de ces transactions, les actifs et les passifs connexes du programme d'avions régionaux et des activités liées aux aérostructures de Aviation sont présentés comme des actifs détenus en vue de la vente dans le secteur isolable Aviation de la Société. Par conséquent, la description du secteur isolable Aviation de la Société figurant dans les présentes suppose la réalisation de ces transactions.

Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de sa participation résiduelle dans SCAC à Airbus et IQ, appuyant la décision stratégique de la Société de se concentrer sur sa marque Aviation d'affaires tout en augmentant les liquidités de la Société. Grâce à cette transaction, la Société recevra un produit de 591 millions \$ d'Airbus, déduction faite des ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture. De plus, la Société est libérée de la totalité des obligations de financement futures liées au partenariat en 2020-21. L'entente prévoit également l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier détenus par Airbus. Par la suite, la Société transférera les activités liées aux aérostructures dédiées au programme de l'A220 et l'A330 à Saint-Laurent, au Québec, à la filiale d'Airbus, Stelia Aerospace.

## Transport

Transport offre un vaste portefeuille de solutions novatrices et efficaces dans l'industrie du transport sur rail qui couvre toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une grande variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation.

Les activités des deux secteurs isolables de la Société sont décrites dans la présente notice annuelle sous des rubriques distinctes.

## Aviation

Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Aviation, voir la « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

Aviation compte des sites de production et d'ingénierie au Canada (Montréal et Toronto), aux États-Unis (Wichita et Red Oak) et au Mexique (Querétaro) et un réseau international de service et de soutien dans plusieurs pays de par le monde.

Le siège mondial de Aviation est situé à Dorval, Québec, Canada.

## Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Aviation sous la section intitulée « Aviation – Profil » du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com) (rapport de gestion); cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

## Principaux marchés

Les clients d'avions d'affaires de Aviation, surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile et des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans le monde entier. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, la plus grande part des revenus liés aux avions d'affaires de Aviation étaient générés en Amérique du Nord. Le marché européen, y compris la Russie et la Communauté des États indépendants (CÉI), arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus générés dans le secteur des avions d'affaires, tandis que le marché latino-américain se classait au troisième rang. Par l'intermédiaire de son groupe Avions spécialisés, Aviation répond également à des besoins de gouvernements et d'autres fournisseurs de missions spéciales de par le monde en adaptant ses biréacteurs de premier plan pour couvrir un large éventail de types de mission.

## Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. L'ensemble de la commercialisation des produits de Aviation s'effectue par l'intermédiaire du bureau de la Société à Dorval. Les ventes des produits de Aviation de la Société sont effectuées par l'intermédiaire de divers bureaux de vente de la Société ou de ses filiales. Pour les Amériques, ces bureaux sont situés à Dorval, à New York, à Dallas et à Wichita. Pour l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient, ces bureaux sont établis à Dubaï, à Singapour, à Hong Kong et à Beijing. Les pièces sont disponibles à partir de deux plaques tournantes principales de distribution de pièces situées à Chicago et à Francfort auxquelles s'ajoutent des entrepôts régionaux à Sydney, à Tianjin, à Hong Kong, à Singapour et à Dubaï. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service situés aux

États-Unis, en Europe et en Asie-Pacifique, y compris un établissement en Chine, ainsi que par l'intermédiaire de diverses escales de maintenance en piste et d'établissements de service agréés externes dans le monde entier.

## Concurrence

Aviation fait face à une vive concurrence de la part d'une variété de concurrents, notamment d'entreprises mondiales disposant d'un vaste portefeuille de produits et de services et de concurrents régionaux ayant une offre de produits plus limitée, comprenant principalement Gulfstream, Dassault, Cessna et Embraer.

## Parts de marché estimatives de Avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons d'avions et des revenus

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2019, Avions d'affaires a conquis une part de marché de 26 %, ce qui en fait le leader du marché, en fonction du nombre de livraisons d'avions d'affaires<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Source : Selon les estimations de Aviation, l'information publique des concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Ascend Flight Global et les prix affichés du magazine *Business and Commercial Aviation*.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2019, Avions d'affaires a conquis une part de marché de 30 %, occupant ainsi le deuxième rang sur le marché, en fonction des revenus du secteur des avions d'affaires<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Source : Selon les estimations de Aviation, l'information publique des concurrents, les rapports sur les livraisons de la GAMA, Ascend Flight Global et les prix affichés du magazine *Business and Commercial Aviation*.

## Nouveaux produits et développement de produits

De l'information sur les nouveaux produits et le développement de produits de Aviation est disponible dans la section intitulée « Aviation – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

## Méthodes de production de Aviation

Les produits de Aviation sont fabriqués dans ses sites de production au Canada (Montréal et Toronto), aux États-Unis (Wichita et Red Oak) et au Mexique (Querétaro). Les activités exercées dans ces sites vont de la fabrication et l'assemblage de composants et de pièces d'avion à l'assemblage final d'avions, à leur aménagement intérieur, à leur peinture et aux activités préparatoires au vol.

Les activités opérationnelles devant être vendues, comme il a été annoncé en 2019 (activités liées aux avions commerciaux et aux aérostructures), continueront d'être exercées jusqu'à la clôture dans les installations de Bombardier au Canada (Montréal et Mirabel), au Royaume-Uni (Belfast), au Maroc (Casablanca) et aux États-Unis (Bridgeport, Tucson et Dallas). Les activités réalisées dans ces installations vont de la conception, de la fabrication et du service après-vente aux services d'ingénierie, y compris la conception de structures d'avion et l'analyse des contraintes, les essais au sol et en vol ainsi que la certification et le soutien à l'exploitation.

Les matières premières, les composants, les articles et les systèmes requis pour fabriquer les avions et les composants des aérostructures et des systèmes proviennent de différentes sources dans le monde et varient d'un produit à l'autre. La majorité de ces matières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Bombardier a conclu des contrats à long terme. Bombardier cherche à établir des relations à long terme avec d'importants fournisseurs directs et indirects pour le développement de nouveaux programmes d'avions et pour la livraison de matériaux, de principaux systèmes et de composants afin de construire et de livrer des avions et de fournir aux clients les services connexes. Dans sa chaîne d'approvisionnement, Bombardier a établi des relations

avec des fournisseurs dans le monde entier en matière de production, de produits et services indirects et dans le domaine de l'après-vente.

## Transport

Transport présente un vaste portefeuille de plateformes de produits et de services modernes dans l'industrie du transport sur rail, couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, qui va des trains complets aux systèmes de signalisation en passant par les sous-systèmes, les services et l'intégration des systèmes. Grâce à cette gamme de technologies innovatrices, Transport a décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant ainsi la compétitivité de ses produits et services dans le monde entier.

Transport a des sites de production et d'ingénierie situés dans le monde entier.

Le siège mondial de Transport est situé à Berlin, en Allemagne.

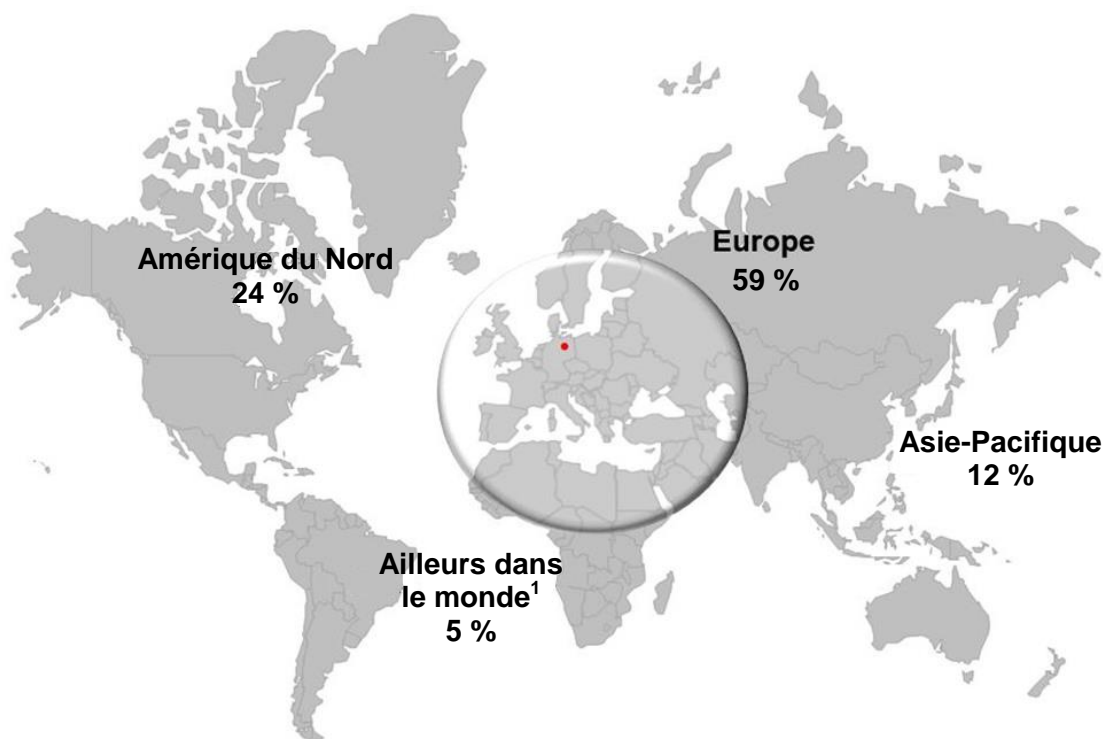
Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir la « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

### Segments de marché

De l'information sur les produits et services offerts par Transport est disponible dans la section intitulée « Transport – Profil » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

### Principaux marchés

#### Revenus par région géographique



Revenus externes de Transport pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 : 8,269 milliards \$

• Siège mondial

<sup>1</sup> La région « Ailleurs dans le monde » inclut l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CÉI.

Transport réalise la majorité de ses activités relatives au matériel roulant auprès de grands exploitants de chemins de fer du secteur public, comme les sociétés de chemins de fer nationales et les autorités municipales de transport collectif. Ces structures dépendent de la participation de l'État pour le financement de l'infrastructure et de l'exploitation. La plupart exercent leurs activités à l'échelle urbaine, régionale ou nationale, mais certaines se concentrent de plus en plus sur les activités internationales avec des exploitants transnationaux privés émergents. Même si la déréglementation représente un facteur important dans certains marchés, les entités du secteur public continuent de dominer dans la plupart des régions. Transport continue d'accroître ses revenus tirés à la fois de ses marchés principaux traditionnels en Europe, en Amérique du Nord et en Asie, ainsi que de certains marchés situés ailleurs dans le monde.

## Méthodes de distribution

Transport a établi des activités opérationnelles dans sept régions pour la vente et livraison de matériel roulant et la prestation de services connexes ainsi qu'une division opérationnelle mondiale pour les solutions de contrôle ferroviaire et bordure de voie (SCF). Les sept régions pour le matériel roulant sont : i) le Royaume-Uni, ii) la CÉI (constituée de l'Allemagne, de l'Autriche, des pays de l'Europe de l'Est et d'Israël), iii) la France, iv) les Amériques, v) l'Asie du Sud-Est, vi) l'EMOAI (constitué des pays en Europe, du Moyen-Orient, de l'Afrique et de l'Inde) et vii) la Chine. Les équipes de vente exercent leurs activités dans chacune de ces régions ainsi que pour la division opérationnelle mondiale mentionnées ci-dessus.

Transport dispose d'une fonction mondiale Vente et commercialisation afin de renforcer continuellement l'alignement général des activités de développement des affaires, de vente et de commercialisation. Toutes les activités menées dans les trois régions et la division opérationnelle mondiale appliquent les mêmes directives, processus et lignes directrices en ce qui concerne leurs activités de vente, la gestion de leurs comptes principaux, la documentation des occasions et des soumissions à venir, la sélection et la gestion des intermédiaires de vente (représentants) et la gestion des relations avec les clients.

Toutes les activités de vente sont exécutées au moyen d'appels d'offres ou de processus de négociation; par conséquent, Transport obtient la plupart de ses contrats par voie d'appel d'offres. Les clients de Transport livrent concurrence à des transporteurs aériens et routiers, faisant de la sécurité et du confort des passagers, de la durée des déplacements, de l'efficacité, de la fiabilité du service et de la capacité des facteurs concurrentiels importants. Les critères décisionnels clés des appels d'offres de services ferroviaires sont le respect des exigences du client, la fiabilité du produit, la maintenabilité, la disponibilité, la sécurité, le prix et le coût du cycle de vie, l'efficacité énergétique, la conception, le temps de mise en marché et l'innovation. Les exigences essentielles des clients comprennent l'expérience passager, la performance, le coût du cycle de vie et l'intégration des systèmes. En outre, le contenu local constitue souvent un critère important pour les clients du secteur public.

L'approche de Transport en matière de soumissions est fondée sur des critères prédéterminés qui contribuent à renforcer son carnet de commandes. Transport s'emploie à présenter des soumissions pour des occasions qui augmenteront la part des produits standardisés de son portefeuille global de projets. En outre, Transport renforce ses activités visant la totalité de la chaîne de valeur de l'industrie du rail. Afin d'augmenter la part des activités liées aux services à marge plus élevée, à l'intégration de systèmes et à la signalisation, Transport cherche à répondre à des appels d'offres ayant une composante de service et à saisir davantage d'occasions axées sur l'intégration de systèmes. Transport met l'accent sur le développement et le cycle d'exécution de projets de bout en bout afin de pouvoir optimiser l'utilisation de ses capacités existantes en matière d'ingénierie ou de fabrication. Améliorer la composition du carnet de commandes en remplaçant des projets complexes existants par des projets à plus faible risque s'avère essentiel pour renouer avec une performance financière plus robuste.



## Méthodes de production

Transport offre la gamme complète des solutions de transport sur rail, depuis la conception des produits, la production des composants et la fabrication des trains complets à l'intégration des systèmes, ainsi que des services et des solutions de remise à neuf. Les produits de Transport sont conçus, fabriqués, assemblés et entretenus par l'intermédiaire d'un réseau mondial de sites. Ces sites sont spécialisés par segment de marché et par type d'exploitation.

Transport a des sites d'ingénierie et de production spécialisés dans la fabrication et l'assemblage de produits finaux tels que des locomotives, des métros, des navettes automatisées, des véhicules légers sur rail, des trains de banlieue et régionaux, des trains interurbains et des trains à grande vitesse, ainsi que dans la production de composants tels que des bogies et du matériel de propulsion, et des sites de production et d'ingénierie pour ses activités en matière de signalisation et de systèmes. Transport a également des centres de service principaux qui s'occupent de l'entretien, de la remise à neuf et de la révision de parc et des centres de service dans des établissements de clients qui assurent l'entretien de parc de véhicules et la fourniture de pièces de rechange.

Transport conclut la plupart de ses contrats avec les clients finaux et leur livre ses produits directement ou en participant à des consortiums ou à des coentreprises. Les contrats sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe, et les travaux d'ingénierie et de conception s'étendent sur une longue période avant leur livraison. Transport estime que la souplesse de la fabrication est l'élément clé permettant d'améliorer sa capacité de répondre aux clients de façon rentable. L'utilisation des plateformes modulaires pour la construction permet de raccourcir cette période et de réduire les coûts et les risques liés à l'exécution tout en améliorant la souplesse des produits pour répondre aux besoins précis des clients. Ainsi, la stratégie de standardisation et de modularisation technologique de Transport transforme la façon dont elle développe les technologies et atténue les risques à cet égard en adoptant une approche fondée sur une plateforme qui vise à standardiser les conceptions, processus et outils relativement à la livraison de divers sous-systèmes et de composants de base de véhicules qui peuvent par la suite être employés dans d'autres projets, permettant ainsi d'accroître sensiblement les synergies technologiques et les occasions de réutilisation. Ces initiatives ont été déployées au sein des gammes de produits *AVENTRA*, *TALENT*, *ZEFIRO*, *FLEXITY* et *TRAXX*, entre autres, et le sont actuellement au sein d'autres gammes de produits. De l'information sur les projets existants complexes est disponible dans les sections intitulées « Transport – Faits saillants » et « Transport – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; ces sections sont intégrées par renvoi dans les présentes.

En matière d'approvisionnement, Transport s'appuie sur une fonction d'approvisionnement centralisée, comprenant une chaîne d'approvisionnement mondial, ainsi que sur l'approvisionnement stratégique et opérationnel conçu pour assurer un approvisionnement efficace et économique en matériaux et services dans toutes les régions et entreprises mondiales. La Société tente d'optimiser le coût de propriété total et de réaliser des économies d'échelle par voie de standardisation de l'ensemble des catégories, des systèmes et des activités d'approvisionnement non liées aux produits.

## Concurrence

Le marché ferroviaire mondial a toujours été résistant aux récessions économiques et, par conséquent, attire de nombreux concurrents. En 2019, le secteur a continué de faire l'objet d'une consolidation accrue et d'une concurrence plus vive entre les EO et entre les fournisseurs.

Transport fait généralement face à une concurrence de la part d'une variété de concurrents dans le marché ferroviaire accessible<sup>1</sup>, notamment de la part d'entreprises régionales et internationales ayant une offre de produits distincte, comme CRRC, Alstom, Siemens, Hitachi-Ansaldo, CAF, Stadler, Hyundai-Rotem, Kawasaki, GE, Thales et Talgo.

Transport estime qu'il occupe une position de tête en matière de nouvelles commandes en Europe, en Amérique du Nord et dans certains marchés de la région Asie-Pacifique, en raison, principalement, de sa présence et de sa proposition de valeur à long terme ainsi que de son portefeuille diversifié de produits. En Europe et en Amérique du Nord, Transport a obtenu des contrats importants dans les segments du transport régional et de banlieue, des véhicules légers sur rail et des locomotives, ainsi que de la signalisation et des services. Dans la région Asie-Pacifique, Transport poursuit le développement de sa présence et augmente son offre de produits et services en collaboration avec ses partenaires locaux. Transport a réussi à maintenir et à augmenter sa présence dans des pays comme l'Australie, la Chine, l'Inde et la Thaïlande<sup>2</sup>.

De l'information sur les nouvelles commandes remportées par Transport au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019 est disponible dans la section intitulée « Transport – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

<sup>1</sup> Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part de marché liée aux contrats attribués à des acteurs locaux sans appels d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut également les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

<sup>2</sup> Tous les énoncés dans ce paragraphe sont établis d'après l'analyse par la direction de Transport portant sur les commandes de matériel roulant publiées entre 2014 et 2018 pour le marché ferroviaire accessible de Transport.

## INFORMATION SECTORIELLE

Pour de l'information sur les revenus de la Société répartis par pays (selon l'emplacement du client) et les revenus par secteur isolable, il y a lieu de se reporter à la note 5 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 13 février 2020. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

## CONVENTIONS RELATIVES À L'UTILISATION DE CERTAINES TECHNOLOGIES

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions permettant à la Société d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions a été conclue le 22 décembre 1986 (convention CFC), avec Cartierville Financial Corporation Inc. (CFC), filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada, en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit d'utiliser et d'exploiter la technologie relative à la conception de l'avion *Challenger* et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, les essais, la vente, la distribution, la maintenance et le soutien d'avions *Challenger* et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de la convention CFC était de 21 ans, toutefois la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) avait l'option de renouveler la convention CFC pour trois autres durées successives de 21 ans chacune. La première de ces options a été exercée au cours de l'exercice 2007. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ CAN en 1988, moins le montant de certaines redevances payées, en lieu et place des redevances prévues dans la convention CFC.

# QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES, SOCIALES ET DE GOUVERNANCE (ESG)

## Approche en matière de durabilité

La durabilité fait partie intégrante de la stratégie d'entreprise de la Société, laquelle concentre son exécution sur les secteurs suivants : l'innovation en matière de produits, l'expérience client, l'efficacité opérationnelle, les gens, la santé, la sécurité et l'environnement, la responsabilité sociale d'entreprise et la gouvernance. À la base de ces domaines d'action se trouvent les valeurs fondamentales de la Société, soit l'intégrité, le respect d'autrui et l'engagement en faveur de l'excellence, ainsi que son Code d'éthique et son engagement en faveur du Pacte mondial des Nations Unies.

En 2007, Bombardier a signé le Pacte mondial des Nations Unies, la plus importante initiative au monde dans le domaine de la responsabilité sociale d'entreprise et du développement durable et a publié sa première feuille de route en matière de développement durable. Depuis, elle a continué à mettre en œuvre des mesures de développement durable et à présenter des rapports sur ses progrès. La Société est engagée à promouvoir activement les dix principes fondamentaux du Pacte mondial des Nations Unies sur les droits de la personne, les normes du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption, au moyen de ses stratégies, politiques et procédures et dans l'ensemble de ses activités. À titre de signataire, Bombardier adhère également aux 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et concentre ses initiatives et activités plus particulièrement sur six d'entre eux :

- Objectif n° 8 Travail décent et croissance économique;
- Objectif n° 9 Industrie, innovation et infrastructure;
- Objectif n° 11 Villes et communautés durables;
- Objectif n° 12 Consommation et production durables;
- Objectif n° 13 Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques;
- Objectif n° 17 Partenariats pour la réalisation des objectifs.

L'engagement de Bombardier dans le Pacte mondial des Nations Unies ainsi que sa reconnaissance des facteurs liés aux ESG se reflètent dans ses politiques et codes, notamment ceux qui suivent :

- Code d'éthique;
- Politique Santé, sécurité et environnement;
- Code de conduite des fournisseurs;
- Politique sur la qualité;
- Politique sur la sécurité des produits;
- Politique d'équité en matière d'emploi;
- Politique anticorruption et directive relative aux cadeaux et aux invitations;
- Politique sur le signalement et la protection contre les représailles;
- Politique sur la diligence raisonnable auprès des tierces parties;
- Politique sur le harcèlement en milieu de travail;
- Politique sur la protection des données personnelles;
- Politique de dons, commandites et bénévolat de Bombardier; et
- Déclaration des droits de la personne.

La performance de la Société en matière de durabilité a été reconnue par des organismes externes. En 2019, la Société a figuré dans la liste Carbon Clean 200 de Corporate Knights et As You Sow. En 2019, la Société a continué de mettre en œuvre des pratiques innovantes et durables dans ses activités et a été nommée dans le classement des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada pour 2019 de Corporate Knights, un indicateur de

référence en matière de durabilité. Plus récemment, en janvier 2020, Bombardier a été nommée parmi les 100 entreprises les plus durables du monde de l'indice Global 100 de Corporate Knights. Ces reconnaissances reflètent les investissements continus de Bombardier dans le développement de produits efficaces et évolués. Elles raffermissent également la conviction de la Société selon laquelle sa performance en matière de développement durable est essentielle à la réussite à long terme de l'entreprise.

## Innovation en matière de produits

Les procédures et activités de Bombardier reflètent également l'engagement de celle-ci envers les facteurs liés aux ESG. En effet, la durabilité environnementale constitue un principe directeur fondamental de l'innovation en matière de produits tant pour Aviation que pour Transport. En 2019, la Société a continué à intégrer activement le développement durable dans ses activités au moyen de plusieurs mesures, notamment :

- l'utilisation de l'écoconception pour aider à optimiser le rendement environnemental des solutions pour les avions et les trains tout au long de leur cycle de vie;
- l'adoption et la disponibilité accrues du carburant de substitution durable pour les avions (CSDA) dans le secteur de l'aviation d'affaires, y compris l'obtention d'un approvisionnement en CSDA à ses installations de Montréal devant être mis à la disposition des clients à la livraison d'avions;
- la participation à quatre démonstrations de CSDA à l'échelle sectorielle; et
- le développement de nouvelles innovations ferroviaires respectueuses de l'environnement, comme le nouveau train *TALENT* 3 alimenté par batteries.

## Gestion en matière de santé, de sécurité et d'environnement

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation relative aux questions de santé et de sécurité et aux questions environnementales et sociales des administrations fédérale, provinciales et locales dans tous les territoires où elle exerce des activités dans le monde. La Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (politique SSE), qu'elle met à jour périodiquement, qui définit sa vision à l'égard de ces questions à l'échelle internationale. Essentiellement, la Société vise à être un leader de la culture préventive en santé, sécurité et environnement (SSE) en établissant les comportements communs attendus de ses employés, en limitant les risques et en donnant à chaque employé la responsabilité d'instaurer un milieu de travail sûr et respectueux de l'environnement. La politique SSE enracine solidement l'engagement de la Société de protéger ses employés des maladies professionnelles et des accidents de travail, de viser l'élimination des blessures, de favoriser la santé en milieu de travail et de réduire au minimum l'incidence de ses activités sur l'environnement. Les systèmes de gestion en matière de SSE de la Société sont fermement intégrés dans les activités opérationnelles de Bombardier, respectant les normes reconnues internationalement depuis leur établissement il y a plusieurs années.

La Société a obtenu l'accréditation en vertu de la Série d'évaluation de la santé et de la sécurité professionnelle (OHSAS) 18001. Elle prépare actuellement le passage de la norme OSHA 18001 à la nouvelle norme ISO 45001 sur les systèmes de gestion de la santé et de la sécurité professionnelle. La norme ISO 45001 propose une approche plus proactive en matière de contrôle des risques et de participation de la direction dans la gestion de la santé et de la sécurité.

La Société respecte la norme ISO 14001:2015 à chacun de ses sites de fabrication et de service afin de prévenir la pollution, d'améliorer sa performance et de réduire ses risques liés à l'environnement. À ce jour, les établissements admissibles de la Société sont accrédités ou en voie d'obtenir leur accréditation par des parties externes en vertu de la norme ISO 14001:2015 pour la gestion environnementale. Neuf sites de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne (six en

Allemagne, ainsi que des sites en Autriche, en Espagne et en Hongrie). Conformément à sa politique en matière de responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs, tant aux nouvelles installations qu'aux installations existantes construites ou améliorées dans le cours normal des affaires. Conformément aux exigences de la norme ISO 14001:2015, les nouvelles lois et nouveaux règlements en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Il n'est actuellement pas prévu que les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de contrôle de la pollution par suite de ces exigences réglementaires imminentes auront une incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

Dans le cadre d'un processus triennal, les auditeurs externes de la Société exécutent un programme d'audit de la conformité juridique en matière de SSE aux sites admissibles afin de s'assurer que les activités de fabrication et de service de la Société se conforment à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de SSE et à d'autres exigences particulières. Ces audits permettent également de repérer et de souligner les pratiques exemplaires, qui peuvent ensuite être mises en œuvre à plus grande échelle. Ces examens aident la Société à améliorer continuellement sa performance en matière de SSE. La Société compare aussi régulièrement ses données à celles de ses pairs à l'échelle mondiale, ce qui comprend un examen de son approche pour la présentation des données en matière de SSE et pour la création de valeur. En outre, le comité des ressources humaines et de la rémunération (CRHR) du conseil d'administration, composé entièrement d'administrateurs indépendants, examine les questions de santé et sécurité au travail chaque trimestre.

La Société s'efforce de réduire continuellement toute incidence négative de ses activités sur l'environnement. Elle a établi des objectifs et des cibles afin de réduire l'empreinte environnementale de ses installations de service et de fabrication, qui demeure un domaine d'attention constante. Entre 2014 et 2018, des efforts considérables ont été déployés pour atteindre les objectifs sur cinq ans suivants :

- réduire de 1 % en valeur absolue la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre (GES), la consommation d'eau et les déchets;
- réduire de 1 % la consommation relative d'eau et les déchets et de 3 % la consommation d'énergie et les émissions de GES par 200 000 heures de travail; et
- augmenter de 3 % la valorisation des déchets.

Relativement à son plan de référence de 2013, la Société a fait des progrès entre 2014 et 2018 et a réalisé une amélioration générale au cours d'une période florissante de développement et d'essais soutenus de produits au sein de sa division Aviation et une augmentation de la production au sein de sa division Transport. Les résultats pour 2019 seront présentés dans le rapport d'activité annuel de la Société à venir. Actuellement, Bombardier s'emploie activement à définir les objectifs environnementaux de son prochain cycle de cinq ans commençant en 2021, qui mettra l'accent sur une réduction accrue de son empreinte environnementale, l'utilisation plus efficace de ses ressources et l'amélioration de l'efficacité de ses activités.

## **Gouvernance**

La Société mobilise activement ses fournisseurs afin d'améliorer les pratiques en matière d'efficacité, de qualité et de développement durable. Les fournisseurs qui signent un contrat avec Bombardier sont tenus d'adhérer au Code de conduite des fournisseurs de la Société. Cette pratique, ainsi que le Code d'éthique et la Déclaration des droits de la personne de Bombardier, traduit formellement l'engagement de la Société de tenir compte des questions d'ESG à l'échelle mondiale et indique clairement ses attentes à l'égard de ces éléments à tous ses partenaires d'affaires. En 2019, la Société a mis à jour son Code d'éthique et son Code de conduite des fournisseurs. Le Code

de conduite des fournisseurs mis à jour augmente, entre autres choses, les attentes de Bombardier concernant le respect des droits de la personne.

Une conformité stricte et une conduite éthique forte renforcée demeurent une priorité constante pour la Société. La structure de gouvernance et de rapport en matière d'éthique et de conformité de la Société est sous la surveillance du bureau du vice-président principal, Affaires juridiques de la Société et fait l'objet d'un rapport présenté au conseil d'administration chaque trimestre. En 2019, la Société a mis à jour plusieurs de ses politiques afin de mieux refléter les normes internationales et les pratiques exemplaires. Elle a également offert plusieurs formations sur des sujets touchant l'éthique et a maintenu des communications régulières avec les employés.

En outre, la Société surveille régulièrement les risques éventuels associés à la durabilité qui façonnent son cadre d'exploitation, notamment le recrutement des talents, l'innovation en matière de produits, les exigences en matière de santé, de sécurité et d'environnement et les changements climatiques.

La Société considère que la gestion des risques et des occasions liés aux ESG fait partie intégrante de la réussite de Bombardier en tant qu'entreprise. Pour favoriser davantage l'intégration du développement durable au sein de Bombardier, la Société renforcera sa gouvernance interne à cet égard et prévoit lancer une stratégie de développement durable mondiale mise à jour, qui sera approuvée par le conseil d'administration. La Société reconnaît l'importance de tenir les parties prenantes pleinement informées et propose de rendre compte de ses progrès concernant la nouvelle stratégie en matière de durabilité dans son rapport d'activité annuel.

En mai 2019, la Société a publié son rapport d'activité annuel, qui présente une mise à jour transparente de sa stratégie en matière de durabilité, ainsi que de sa performance liée aux ESG et sur le plan économique. Il est possible d'obtenir le plus récent rapport d'activité de la Société à l'adresse [www.bombardier.com/fr/sustainability.html](http://www.bombardier.com/fr/sustainability.html).

## Lois et risques en matière d'environnement

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société relèvent généralement des exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société est présente. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. En 2019, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EQE de l'UE), de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010), de l'Energy Savings Opportunity Scheme (ESOS) et du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) au Québec. En septembre 2019, Bombardier s'est jointe volontairement au programme de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES de la Western Climate Initiative (WCI), qui relie les marchés du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de la Californie.

Deux de ses sites qui étaient admissibles à l'adhésion volontaire ont adopté le programme : les sites Saint-Laurent et Challenger. Cette décision positive représente un important pas en avant dans les mesures prises par la Société pour réduire au minimum l'incidence de ses activités commerciales et opérationnelles sur l'environnement et sur les changements climatiques.

La durabilité est un facteur important pour Bombardier et ses parties prenantes; la participation de la Société au marché du carbone de la WCI devrait permettre non seulement de réaliser des économies sur le plan environnemental et de réduire les coûts, mais également de promouvoir d'autres investissements dans les mesures d'efficacité énergétique.

La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone ou l'énergie, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits. Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. Voir également « Facteurs de risque » à la page 25 ci-dessous.

En 2019, la Société a continué à travailler, par l'intermédiaire de ses secteurs isolables, à la mise en œuvre de mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la réglementation environnementale, comme le règlement européen intitulé Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH). La Société continue également de surveiller les développements éventuels, ainsi que l'émergence d'autres règlements internationaux et leur mise en œuvre, pour s'assurer de son entière conformité à ceux-ci. Il semble actuellement que ces règlements ne devraient pas avoir une incidence importante sur la situation financière de la Société.

Le respect des législations environnementales et la promotion de l'approvisionnement responsable sont également des questions qui touchent l'ensemble de l'industrie. Des équipes désignées de Bombardier collaborent avec des pairs et des associations comme l'International Aerospace Environmental Group et Railponsible afin de partager les meilleures pratiques et d'adopter des normes uniformes en matière d'environnement, de durabilité et d'approvisionnement responsable.

Pour plus d'information et pour lire le rapport d'activité et les politiques pertinentes de la Société, consultez [www.bombardier.com/fr/sustainability.html](http://www.bombardier.com/fr/sustainability.html).

## **Système communautaire d'échange de quotas d'émission (EQE) de l'Union européenne (UE)**

En 2019, la Société a acheté des crédits de carbone pour compenser les excédents de quotas d'émission (excédents de 408 t d'équivalent CO<sub>2</sub>) pour ses deux sites admissibles aux programmes de quotas de l'Union européenne, ce qui n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

Conformément aux obligations imposées par le système EQE de l'UE, les activités de vol de Aviation, de Transport et du siège social de Bombardier ont soumis aux autorités nationales compétentes (Royaume-Uni et Allemagne) les plans de surveillance et les rapports d'émissions exigés relativement aux vols à destination ou en provenance des aéroports situés au sein de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège et du Liechtenstein.

Avec prise d'effet le 30 avril 2014, le système EQE de l'UE a été révisé et prévoit que les exploitants de vols non commerciaux dont les émissions sont inférieures à 1 000 t d'équivalent CO<sub>2</sub> par année sont maintenant dispensés de déposer des rapports et des certificats d'échange jusqu'en 2030. Cette dispense s'applique à Bombardier. Voir également « Facteurs de risque » à la page 25 ci-dessous.

## **Obligations environnementales**

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède périodiquement, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, pour déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et pour définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir

d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$ en 2020.

## Obligations environnementales éventuelles

L'estimation des obligations futures au titre de la dépollution environnementale dépend de la nature et de la portée des données historiques et physiques sur un site donné, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant aux correctifs à apporter, du moment où des mesures de décontamination sont prises et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation. Bien qu'il semble vraisemblable que les coûts annuels de restauration des lieux puissent augmenter au fil du temps parce que des exigences législatives de plus en plus rigoureuses sont imposées, il semble actuellement que ces coûts ne devraient pas être importants pour la Société.

## ACTIFS INCORPORELS

Bombardier utilise diverses œuvres protégées par des droits de propriété intellectuelle dont elle est propriétaire de plein droit ou à l'égard desquelles elle s'est vu accorder des droits d'utilisation. Ces œuvres comprennent notamment des noms commerciaux, des listes de clients, des droits d'auteur, des brevets, des dessins de marques de commerce, des secrets commerciaux et du savoir-faire. Ces droits de propriété intellectuelle sont importants pour les activités et la réussite de Bombardier. Certains des fournisseurs de Bombardier participent au développement de produits tels que les plateformes d'avion ou de matériel roulant. Ils livrent ensuite les principaux composants à Bombardier et détiennent certains des droits de propriété intellectuelle sur les composants clés qu'ils développent.

Les marques de commerce déposées de la Société sont généralement renouvelées à la fin de leur durée de validité respective. La Société a protégé, et elle entend continuer à protéger, ses droits de propriété intellectuelle et maintenir ses marques de commerce et les enregistrements s'y rapportant, et elle procédera activement à l'enregistrement de ses marques de commerce dans le monde entier.

## RESSOURCES HUMAINES

Étant donné que Bombardier a besoin d'employés de calibre international pour préserver son leadership et assurer sa croissance soutenue, le recrutement et la fidélisation des meilleurs talents demeurent sa priorité constante.

Au moyen de diverses initiatives en matière de gestion des talents, Bombardier s'emploie à relever les défis à la fois dans les marchés traditionnels et dans les marchés émergents. Ces défis comprennent :

- une pénurie de candidats qualifiés;
- des changements démographiques;
- une concurrence accrue pour embaucher les meilleurs candidats;
- un maintien de stratégies de recrutement efficaces dans les principaux marchés;
- un développement et une rétention des meilleurs employés;
- une application des meilleures pratiques dans l'ensemble de Bombardier; et
- une amélioration continue de la performance en santé et sécurité.

Recruter, former et fidéliser des employés qualifiés en gestion de projets et en ingénierie demeurent essentiels à la réussite de Bombardier. La concurrence s'est intensifiée à l'égard de ces ensembles de compétences, particulièrement en ingénierie, spécialement dans les domaines où une expertise propre au secteur est requise. Malgré ces difficultés, les employés de Bombardier sont bien formés et engagés et ont le souci d'améliorer constamment l'exécution et l'engagement envers les clients.



Aviation emploie de nombreux ingénieurs qui possèdent un large éventail de compétences dans des domaines comme la conception aéronautique, l'aérodynamique, les contraintes et les structures, les essais en vol, l'avionique, l'hydromécanique et le génie logiciel. Afin de soutenir ses objectifs en matière de recrutement, Aviation collabore avec des établissements d'enseignement afin de former des ingénieurs dans les domaines où il y a pénurie de candidats qualifiés. Aviation fournit également une expertise en enseignement et offre des stages pour compléter les études universitaires avec une expérience pratique. En outre, il continue d'étendre ses programmes internes de formation afin d'améliorer continuellement les connaissances de ses employés.

Transport emploie aussi un grand nombre d'ingénieurs, dont le rôle est essentiel dans la conception, la fabrication et la maintenance des solutions de transport sur rail pour les clients de la Société à l'échelle mondiale. Parmi les compétences requises figurent le génie mécanique, le génie électrique et le génie logiciel. Transport a déterminé des domaines techniques clés (p. ex., l'acoustique et la sécurité en cas de collision) et des domaines de compétence nécessaires en matière de sous-systèmes (p. ex., les freins et les systèmes de propulsion). Des centres de compétences techniques spécialisés gèrent les connaissances techniques de Transport et sont appuyés par des experts techniques au parcours de carrière spécialisé.

Plus d'information sur les ressources humaines de Bombardier est disponible dans la section intitulée « Analyse des résultats – Effectifs » de chaque secteur isolable dans le rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

## **FACTEURS DE RISQUE**

La description des risques touchant la Société et ses activités se trouve sous la section intitulée « Risques et incertitudes » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

# DIVIDENDES

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2019, le 31 décembre 2018 et le 31 décembre 2017. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2019		31 décembre 2018		31 décembre 2017	
	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5,7	0,9876	5,2	0,9008	5,9	0,7142
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6,2	0,9958	6,2	0,9958	2,9	0,8366
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A	0	0	0	0	0	0
Actions à droits de vote subalternes classe B	0	0	0	0	0	0

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A ou les actions à droits de vote subalternes classe B, à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (actions privilégiées série 2), les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (actions privilégiées série 3) et les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (actions privilégiées série 4) n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4, selon le cas, qui sont en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société. De plus, la capacité de la Société de payer des dividendes est restreinte par les modalités de certains de ses titres d'emprunt.

Le 12 février 2015, la Société a annoncé la décision du conseil d'administration de suspendre la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B de la Société jusqu'à nouvel ordre, le conseil d'administration estimant, conformément aux objectifs de la Société, qu'il serait plus judicieux d'utiliser les flux de trésorerie disponibles de la Société pour renforcer la structure financière de celle-ci et investir dans ses programmes et activités névralgiques.

Il est possible d'obtenir des renseignements concernant les dividendes réguliers qui sont déclarés et versés par la Société sur son site Web, à l'adresse [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com).

# DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (actions privilégiées), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 4; ii) de 3 592 000 000 d'actions classe A; et iii) de 3 592 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B. Au 31 décembre 2019, la Société comptait 5 811 736 actions privilégiées série 2, 6 188 264 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 308 746 929 actions classe A et 2 128 017 205 actions à droits de vote subalternes classe B en circulation.

Les actions à droits de vote subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux, comparativement à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, tous les droits de vote s'attachant aux actions à droits de vote subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2019, 40,80 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

## Actions classe A et actions à droits de vote subalternes classe B

### Subordination et droits de vote

Les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B prennent rang après les actions privilégiées quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société. À chaque assemblée des actionnaires de la Société, sauf à celles auxquelles seuls les porteurs d'actions d'une autre catégorie ou d'une série particulière ont droit de vote, chaque action classe A confère dix voix et chaque action à droits de vote subalternes classe B confère une voix à leurs porteurs, respectivement.

### Dividendes et liquidation

Les porteurs d'actions à droits de vote subalternes classe B ont le droit de recevoir, au cours de chaque exercice, en priorité sur les porteurs d'actions classe A, un dividende non cumulatif de 0,0015625 \$ CAN par action par année si le conseil d'administration de la Société le déclare. Une fois que ce dividende a été payé ou mis de côté en vue de son paiement, les porteurs d'actions classe A et les porteurs d'actions à droits de vote subalternes classe B participent également, action pour action, à tout dividende additionnel pouvant être déclaré par le conseil d'administration de la Société au cours de cet exercice sur les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B.

En cas de liquidation ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de son actif entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires, les porteurs d'actions classe A et les porteurs d'actions à droits de vote subalternes classe B ont le droit de recevoir proportionnellement, action pour action, le reliquat de l'actif de la Société après le paiement de toutes les dettes de celle-ci, sous réserve de droits prioritaires attachés à toute action ayant priorité de rang sur les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B.

## **Fractionnement ou regroupement**

En cas de fractionnement ou de regroupement des actions classe A ou des actions à droits de vote subalternes classe B, les actions classe A ou les actions à droits de vote subalternes classe B, selon le cas, seront fractionnées ou regroupées en même temps et de la même façon.

## **Privilège de conversion**

Chaque action classe A est convertible en tout temps par son porteur en une action à droits de vote subalternes classe B entièrement libérée. Chaque action à droits de vote subalternes classe B est convertible par son porteur en une action classe A entièrement libérée en tout temps à compter du moment où survient un des faits suivants : i) une offre d'achat (au sens des statuts de la Société) est faite à tous les porteurs d'actions classe A à l'égard d'actions classe A et cette offre est acceptée par l'actionnaire majoritaire de la Société, à savoir la famille Bombardier; ou ii) la famille Bombardier cesse de détenir, directement ou indirectement, plus de 50 % des actions classe A en circulation.

Exception faite des droits, privilèges, restrictions et conditions attachés aux actions classe A et aux actions à droits de vote subalternes classe B qui sont décrits ci-dessus, les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B sont assorties des mêmes droits, sont égales à tous les égards et sont traitées par la Société comme si elles faisaient partie d'une seule catégorie.

## **Actions privilégiées en tant que catégorie**

### **Émission en séries**

Les actions privilégiées sont émissibles en séries, chaque série se composant du nombre d'actions et comportant les droits, privilèges, conditions et restrictions qui peuvent être déterminés par le conseil d'administration avant son émission, sous réserve des dispositions de la LCSA, des statuts de la Société et des conditions attachées à toute série d'actions privilégiées en circulation.

### **Rang**

Les actions privilégiées de chaque série prennent le même rang que les actions privilégiées de toutes les autres séries et elles prennent rang devant les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif, dans la mesure décrite dans les statuts de la Société, en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de ses actifs entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires.

### **Dividendes**

Les porteurs d'actions privilégiées ont le droit de recevoir des dividendes privilégiés, selon les montants et aux intervalles pouvant être déterminés par le conseil d'administration de la Société à l'égard de chaque série, avant l'émission des actions de cette série.

## **Droits en cas de liquidation**

En cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société ou de tout autre remboursement de capital ou répartition de l'actif de la Société entre ses actionnaires aux fins de liquider ses affaires, les porteurs d'actions privilégiées auront le droit de recevoir 25,00 \$ CAN par action privilégiée détenue, plus tous les dividendes accumulés et impayés.

## **Droits de vote**

Les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit d'être convoqués, d'assister ni de voter aux assemblées des actionnaires, sauf tel qu'il est prévu dans les statuts de la Société à l'égard de toute série d'actions privilégiées ou lorsque les porteurs d'actions privilégiées sont habilités à voter séparément en tant que catégorie ou série conformément à la LCSA ou à toute loi pouvant la remplacer, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre. Eu égard à toute question nécessitant l'approbation des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie, chaque porteur dispose de une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Chaque porteur d'actions privilégiées d'une série particulière dispose, en cas de vote par série, de une voix pour chaque action privilégiée de cette série qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

## **Modifications**

Les dispositions relatives aux actions privilégiées en tant que catégorie peuvent être modifiées en tout temps moyennant les approbations alors exigées par la LCSA. La LCSA prévoit actuellement que cette approbation peut être donnée par au moins les deux tiers des voix exprimées à une assemblée des porteurs d'actions privilégiées. Les statuts de la Société prévoient, en ce qui concerne les assemblées des porteurs d'actions privilégiées, que le quorum est constitué de deux ou plusieurs personnes représentant dans l'ensemble, soit de plein droit, soit par procuration, soit à titre de représentants d'une personne morale ou association, un nombre d'actions privilégiées représentant au moins 25 % des droits de vote s'attachant à toutes les actions privilégiées en circulation, dans le cas d'une assemblée des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie, ou un nombre d'actions privilégiées d'une série représentant au moins 25 % des droits de vote s'attachant à toutes les actions privilégiées de cette série en circulation, dans le cas d'une assemblée des porteurs d'actions privilégiées de cette série en tant que série. Toutefois, à toute reprise d'assemblée en cas d'ajournement, le quorum est constitué des porteurs présents à une telle assemblée, sans égard au pourcentage d'actions privilégiées en circulation qu'ils détiennent.

## **Actions privilégiées série 2**

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier 24 dividendes mensuels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 2 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1<sup>er</sup> août 2022 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement le 15<sup>e</sup> jour de chaque mois, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant fixé entre 50 % et

100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme suit. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CAN par action ou supérieur à 25,10 \$ CAN par action.

Aucune des dispositions des statuts de la Société relatives aux actions privilégiées série 2 en tant que série ne peut être modifiée d'aucune manière, à moins que les dispositions relatives aux actions privilégiées série 3 en tant que série ne fassent l'objet de modifications dont la nature et l'étendue sont les mêmes.

### **Actions privilégiées série 3**

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 3 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 3 en circulation) au prix de 25,00 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1<sup>er</sup> août 2022 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1<sup>er</sup> août 2022 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 3,983 % pour la période quinquennale allant du 1<sup>er</sup> août 2017 au 31 juillet 2022 inclusivement, ce dividende étant payable trimestriellement le dernier jour des mois de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre, s'il est déclaré par le conseil d'administration. Le taux du dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours et au plus 60 jours avant chaque période de dividende quinquennale subséquente. Chaque taux de dividende fixe quinquennal choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, au sens donné à ce terme dans les clauses modificatrices en vertu desquelles les actions privilégiées série 3 ont été créées.

Aucune des dispositions des statuts de la Société relatives aux actions privilégiées série 3 en tant que série ne peut être modifiée d'aucune manière, à moins que les dispositions relatives aux actions privilégiées série 2 en tant que série ne fassent l'objet de modifications dont la nature et l'étendue sont les mêmes.

### **Actions privilégiées série 4**

Les actions privilégiées série 4 donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés, cumulatifs et fixes, si le conseil d'administration de la Société en déclare, de 1,5625 \$ CAN par action par année. Les dividendes sont payables trimestriellement le dernier jour de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre de chaque année à un taux égal à 0,390625 \$ CAN par action par trimestre. Les actions privilégiées série 4 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 4 aient été acquittés).

La Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter au comptant à son gré la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 au prix de 25,00 \$ CAN par action (le prix étant majoré dans chaque cas du montant des dividendes accumulés et impayés sur les actions). Par ailleurs, la Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, et sous réserve de l'approbation des bourses appropriées, convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 en

circulation en actions à droits de vote subalternes classe B de la Société entièrement libérées. On établira le nombre d'actions à droits de vote subalternes classe B de la Société en lesquelles chaque action privilégiée série 4 pourra être convertie en divisant le prix de rachat applicable par action privilégiée série 4, plus tous les dividendes accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion, exclusivement, par le plus élevé entre 2,00 \$ CAN et 95 % du cours moyen pondéré de ces actions à droits de vote subalternes classe B à la Bourse de Toronto (TSX) pour la période de 20 jours de bourse consécutifs se terminant le quatrième jour précédant la date fixée pour la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse précédent (cours du marché). Aucune fraction d'action à droits de vote subalternes classe B ne sera émise lors de toute conversion d'actions privilégiées série 4, mais la Société fera plutôt des paiements en espèces d'un montant par fraction d'action à droits de vote subalternes classe B par ailleurs émissible égal au produit de la fraction de l'action à droits de vote subalternes classe B par ailleurs émissible et du plus élevé entre 2,00 \$ CAN et 95 % du cours du marché. La Société peut accorder en tout temps, à son gré, aux porteurs d'actions privilégiées série 4 le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions, moyennant préavis, en actions privilégiées d'une nouvelle série à raison de une action contre une.

## Cotes de crédit

Au 12 février 2020, la Société s'est vu attribuer une cote de B- pour le crédit d'émetteur à long terme par Standard & Poor's (S&P) avec une perspective négative. La Société a également reçu une cote de la famille de sociétés de B3 et une cote de Caa1 pour ses titres d'emprunt à long terme par Moody's Investors Service, Inc. (Moody's), les deux avec une perspective négative, ainsi qu'une cote de CCC+ pour le défaut d'émetteur à long terme par Fitch Ratings Ltd. (Fitch), avec une perspective négative. S&P a également attribué aux actions privilégiées de la Société une cote de CCC- sur l'échelle mondiale ou P-5 (faible) sur l'échelle canadienne, tandis que Fitch leur a attribué une cote de CCC-.

S&P attribue une cote à la dette à long terme par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D, les cotes de Moody's vont d'une cote maximale de Aaa à une cote minimale de C et les cotes de Fitch vont d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D.

La cote B- attribuée par S&P à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de dix catégories. Une obligation cotée dans la catégorie B est plus vulnérable au défaut de paiement que les obligations dont la cote est dans la catégorie BB, mais le débiteur a actuellement la capacité de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable compromettra vraisemblablement la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. La cote de Caa1 attribuée par Moody's à la dette à long terme est la septième plus élevée sur une échelle de neuf catégories à l'échelle mondiale. La cote de Caa est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée de piètre qualité et est assujettie à un risque de crédit très élevé. Le déterminant numérique « 1 » indique que le classement des obligations se situe dans la partie supérieure de la catégorie de notation Caa et le déterminant numérique « 3 » indique un classement dans la partie inférieure de la catégorie B. Une cote CCC+ attribuée par Fitch pour le défaut d'émetteur à long terme est la septième plus élevée sur une échelle de onze catégories et est utilisée pour donner une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinale; cette cote indique qu'un risque de crédit élevé est présent.

Une cote de la catégorie CCC- de S&P attribuée aux actions privilégiées indique que l'obligation est vulnérable au défaut de paiement et tributaire de la conjoncture commerciale, financière et économique favorable dans laquelle se trouve le débiteur pour lui permettre de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. En cas de conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, le débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. En outre, une cote CCC- de Fitch attribuée aux actions privilégiées est utilisée pour donner une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinale; cette cote indique qu'un risque de crédit élevé est présent.

Les cotes de crédit sont destinées à fournir aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit rattaché à une émission de titres et de la qualité du crédit d'un émetteur et elles ne tiennent pas compte de certains facteurs tels que le risque du marché ou le risque de prix. Ces facteurs devraient être considérés comme des facteurs de risque par les investisseurs ayant à prendre une décision en matière de placement.

Les cotes de crédit accordées par S&P, Moody's et Fitch ne constituent pas des recommandations d'acheter, de conserver ou de vendre des titres. Rien ne garantit que les cotes demeureront en vigueur pendant une période donnée ou qu'elles ne seront pas révisées ou retirées entièrement par S&P, Moody's ou Fitch à l'avenir si celles-ci jugent que les circonstances le justifient.

Au cours des deux dernières années, la Société a effectué des paiements dans le cours normal à Moody's et à S&P en contrepartie des services de notation qu'ils lui ont rendus, qui comprennent des frais annuels de surveillance des titres en circulation de Bombardier, en plus des frais de notation non récurrents imputés lors de l'émission initiale de titres. La cote de Fitch a été attribuée sans avoir été sollicitée, de sorte qu'aucun paiement n'est exigé de la Société.



# MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ

Les actions classe A, les actions à droits de vote subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la TSX sous les symboles « BBD.A », « BBD.B », « BBD.PR.B », « BBD.PR.D » et « BBD.PR.C », respectivement. Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le cours de clôture publiés en dollars canadiens ainsi que le volume cumulatif des opérations de chacun des titres de la Société inscrits à des fins de négociation à la cote de la TSX pour les périodes indiquées :

Mois de l'exercice clos		Actions	Actions à droits	Actions	Actions	Actions
2019		classe A	de vote	privilégiées	privilégiées	privilégiées
		« BBD.A »	subalternes	série 2	série 3	série 4
			classe B	« BBD.PR.B »	« BBD.PR.D »	« BBD.PR.C »
			« BBD.B »			
Décembre	Haut	2,06 \$	2,02 \$	10,60 \$	11,19 \$	19,00 \$
	Bas	1,89 \$	1,86 \$	9,91 \$	10,50 \$	17,90 \$
	Clôture	1,94 \$	1,93 \$	10,60 \$	10,70 \$	18,67 \$
	Volume	1 388 950	100 847 028	145 379	71 285	152 890
Novembre	Haut	2,19 \$	2,15 \$	10,59 \$	11,15 \$	19,19 \$
	Bas	1,73 \$	1,66 \$	9,73 \$	9,92 \$	18,24 \$
	Clôture	2,00 \$	1,97 \$	10,55 \$	11,12 \$	18,93 \$
	Volume	2 238 164	112 906 573	147 345	96 715	148 542
Octobre	Haut	1,88 \$	1,82 \$	10,65 \$	10,91 \$	18,76 \$
	Bas	1,60 \$	1,53 \$	9,55 \$	9,60 \$	17,47 \$
	Clôture	1,71 \$	1,66 \$	9,92 \$	10,00 \$	18,61 \$
	Volume	1 430 167	111 773 399	141 388	102 313	103 450
Septembre	Haut	1,98 \$	1,94 \$	10,80 \$	10,83 \$	18,75 \$
	Bas	1,74 \$	1,70 \$	10,15 \$	10,15 \$	17,26 \$
	Clôture	1,83 \$	1,79 \$	10,55 \$	10,65 \$	18,43 \$
	Volume	1 648 523	106 988 390	75 755	42 224	70 666
Août	Haut	2,10 \$	2,02 \$	11,06 \$	11,20 \$	18,40 \$
	Bas	1,57 \$	1,53 \$	9,85 \$	9,90 \$	17,30 \$
	Clôture	1,79 \$	1,72 \$	10,80 \$	10,36 \$	17,50 \$
	Volume	2 703 769	175 893 539	157 143	94 763	139 197
Juillet	Haut	2,34 \$	2,34 \$	11,20 \$	11,63 \$	20,20 \$
	Bas	2,07 \$	2,05 \$	10,32 \$	10,67 \$	17,90 \$
	Clôture	2,27 \$	2,27 \$	11,20 \$	11,29 \$	18,15 \$
	Volume	1 312 619	89 300 355	88 240	87 518	171 447
Juin	Haut	2,50 \$	2,46 \$	11,23 \$	11,30 \$	19,99 \$
	Bas	2,03 \$	1,96 \$	10,16 \$	10,65 \$	19,10 \$
	Clôture	2,21 \$	2,20 \$	10,61 \$	10,97 \$	19,70 \$
	Volume	1 734 346	154 451 670	161 717	81 540	133 884
Mai	Haut	2,48 \$	2,35 \$	11,45 \$	12,28 \$	21,33 \$
	Bas	2,04 \$	1,99 \$	10,60 \$	11,24 \$	19,18 \$
	Clôture	2,09 \$	2,03 \$	11,09 \$	11,44 \$	19,53 \$
	Volume	1 738 786	177 815 912	84 030	59 186	99 823

Mois de l'exercice clos		Actions	Actions à droits	Actions	Actions	Actions
2019		classe A	de vote	privilégiées	privilégiées	privilégiées
		« BBD.A »	subalternes	série 2	série 3	série 4
			classe B	« BBD.PR.B »	« BBD.PR.D »	« BBD.PR.C »
			« BBD.B »			
Avril	Haut	2,92 \$	2,92 \$	11,92 \$	12,85 \$	22,50 \$
	Bas	2,30 \$	2,18 \$	11,12 \$	11,81 \$	20,50 \$
	Clôture	2,38 \$	2,29 \$	11,39 \$	11,82 \$	21,20 \$
	Volume	2 032 767	277 010 953	97 951	87 816	183 574
Mars	Haut	3,08 \$	3,03 \$	12,03 \$	12,78 \$	21,35 \$
	Bas	2,58 \$	2,53 \$	11,20 \$	11,83 \$	19,86 \$
	Clôture	2,62 \$	2,57 \$	11,84 \$	12,31 \$	20,60 \$
	Volume	2 788 318	243 241 153	100 302	165 765	155 633
Février	Haut	3,00 \$	2,94 \$	12,08 \$	12,34 \$	20,90 \$
	Bas	2,02 \$	1,86 \$	10,49 \$	10,45 \$	19,45 \$
	Clôture	2,84 \$	2,80 \$	11,84 \$	11,94 \$	20,10 \$
	Volume	4 550 090	264 432 727	171 374	172 170	109 558
Janvier	Haut	2,40 \$	2,32 \$	11,58 \$	11,80 \$	21,00 \$
	Bas	1,98 \$	1,85 \$	10,44 \$	10,59 \$	18,49 \$
	Clôture	2,10 \$	1,99 \$	11,53 \$	11,11 \$	19,65 \$
	Volume	3 197 775	184 756 726	114 087	68 478	127 934

# ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

Le nom des administrateurs et des membres de la haute direction de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les membres de la haute direction au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat, ainsi que le nombre d'actions classe A ou d'actions à droits de vote subalternes classe B, selon le cas, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient une emprise au 12 février 2020 sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

## Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
<b>Pierre Beaudoin</b> <sup>1</sup> Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	952 761
<b>Alain Bellemare</b> Montréal (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2015 à ce jour	—	905 859
<b>Joanne Bissonnette</b> <sup>2</sup> Montréal (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
<b>Charles Bombardier</b> <sup>3</sup> Montréal (Québec) Canada Fondateur et président, Imaginative (organisme à but non lucratif qui crée des concepts liés à l'avenir de la mobilité et mène des recherches pour améliorer la rétroaction visant les nouveaux produits)	2019 à ce jour	—	16
<b>Martha Finn Brooks</b> <sup>a, c</sup> Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
<b>Diane Fontaine</b> <sup>4</sup> Montréal (Québec) Canada Vice-présidente et gestionnaire de portefeuille, RBC Dominion valeurs mobilières Inc.	2019 à ce jour	—	—
<b>Diane Giard</b> <sup>a, d</sup> Shefford (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2017 à ce jour	—	—
<b>Anthony R. Graham</b> <sup>a, d</sup> Toronto (Ontario) Canada Président du conseil, président et chef de la direction, Sumarria Inc. (société de portefeuille de placements)	2019 à ce jour	—	—
<b>August W. Henningsen</b> <sup>b, c</sup> Hambourg, Allemagne Administrateur de sociétés	2016 à ce jour	—	26 500

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
<b>Pierre Marcouiller</b> <sup>a, b</sup> Magog (Québec) Canada Président, Nexcap Inc. (société de placement fermée)	2017 à ce jour	—	—
<b>Douglas (Doug) R. Oberhelman</b> <sup>b, d</sup> Edwards (Illinois) États-Unis Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	100 000
<b>Vikram Pandit</b> <sup>b, d, e</sup> New York (New York) États-Unis Président du conseil et chef de la direction, The Orogen Group (entreprise investissant dans le secteur des services financiers)	2014 à ce jour	—	—
<b>Antony N. Tyler</b> <sup>c, d</sup> Hong Kong Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	—
<b>Beatrice Weder di Mauro</b> <sup>a, c</sup> Singapour Professeure de macroéconomie internationale, The Graduate Institute of International and Development Studies	2016 à ce jour	—	—

<sup>1</sup> Claire Bombardier Beaudoin, mère de Pierre Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 61 373 490 actions classe A, ce qui comprend 500 000 actions classe A sur lesquelles elle exerce un contrôle conjointement avec son époux, Laurent Beaudoin, par l'entremise de Beaudier Inc., une société de portefeuille de la famille Beaudoin qui est contrôlée par Laurent Beaudoin et Claire Bombardier Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'ils contrôlent. Claire Bombardier Beaudoin exerce également un contrôle conjointement avec son époux, Laurent Beaudoin, par l'entremise de Beaudier Inc., sur 8 695 136 actions à droits de vote subalternes classe B.

<sup>2</sup> Janine Bombardier, mère de Joanne Bissonnette, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 61 973 491 actions classe A et 7 110 137 actions à droits de vote subalternes classe B.

<sup>3</sup> J. R. André Bombardier, père de Charles Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 65 401 042 actions classe A et 7 335 910 actions à droits de vote subalternes classe B.

<sup>4</sup> Huguette Bombardier Fontaine, mère de Diane Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 60 701 887 actions classe A et 7 070 136 actions à droits de vote subalternes classe B.

<sup>a</sup> Membre du comité d'audit

<sup>b</sup> Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération

<sup>c</sup> Membre du comité des finances et de gestion des risques

<sup>d</sup> Membre du comité de la régie d'entreprise et des nominations

<sup>e</sup> Administrateur principal

Chaque administrateur demeure en poste jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires ou jusqu'à l'élection de son successeur, à moins qu'il ne démissionne ou que son poste ne devienne vacant par suite de son décès, de sa destitution ou de toute autre cause.

## Membres de la haute direction qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Daniel (Dan) Brennan Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, Ressources humaines
David Coleal Minneapolis (Minnesota) États-Unis	Président, Aviation
John Di Bert Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Danny Di Perna Avon (Connecticut) États-Unis	Président, Transport
Steeve Robitaille Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, Affaires juridiques et secrétaire de la Société

En date du 12 février 2020, les administrateurs de la Société et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 512 859 actions classe A et de 2 920 928 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 0,17 % et 0,14 %, respectivement, des actions de chacune de ces catégories en circulation.

Les administrateurs et les membres de la haute direction de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont par ailleurs eu les occupations principales suivantes au cours de cette période :

- Pierre Beaudoin est président du conseil d'administration de Bombardier depuis juillet 2017; auparavant, il agissait à titre de président exécutif du conseil d'administration de Bombardier depuis février 2015.
- Charles Bombardier s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Il est le fondateur et président de Imaginative depuis 2015. Entre 2018 et 2019, il a également agi à titre de consultant senior pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (une agence spécialisée des Nations Unies).
- Dan Brennan occupe le poste de vice-président principal, Ressources humaines depuis le 10 février 2017; auparavant, il était directeur du groupe des ressources humaines et du perfectionnement des talents au sein de CHR Plc. depuis décembre 2014.
- David Coleal occupe le poste de président, Aviation depuis le 2 mai 2019; auparavant, il occupait le poste de président, Avions d'affaires depuis le 15 juin 2015 et le poste de vice-président directeur et directeur général de Spirit Aerosystems d'août 2011 à mai 2015.
- John Di Bert occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 10 août 2015; il a occupé auparavant des postes à responsabilités croissantes au cours des 14 années qu'il a passées au sein de Pratt & Whitney Canada (P&WC), y compris de 2013 à 2015 à titre de vice-président, Service clients et de 2007 à 2013, de vice-président, Finances.
- Diane Fontaine s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Elle est vice-présidente et gestionnaire de portefeuille au sein de RBC Dominion valeurs mobilières Inc. depuis 2005.
- Danny Di Perna occupe le poste de président, Transport depuis le 7 février 2019; il était auparavant président, Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 8 novembre 2018 et chef de l'exploitation, Aéronautique depuis le 15 septembre 2018. De janvier 2017 à août 2018, il a été vice-président de l'approvisionnement mondial au sein de GE Power. Il a également été vice-président principal, Exploitation chez Pratt & Whitney de janvier 2012 à décembre 2016.
- Diane Giard s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 12 décembre 2017. Elle a été première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing de la Banque Nationale du

Canada de mars 2017 jusqu'à sa retraite en juin 2018; elle occupait auparavant le poste de première vice-présidente à la direction, Particuliers et Entreprises depuis 2012.

- Anthony R. Graham s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Il est président du conseil, président et chef de la direction de Sumarria Inc.; auparavant, il a été vice-président du conseil de Wittington Investments, Limited de mai 2014 à mai 2019.
- August W. Henningsen s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Il a été chef de la direction de Lufthansa Technik AG d'avril 2000 jusqu'à sa retraite en avril 2015. Entre décembre 2015 et mai 2016, il a été consultant auprès de Plane View Partners.
- Pierre Marcouiller s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il est président de Nexcap Inc. depuis avril 2019; auparavant, il était président exécutif du conseil d'administration de Camso Inc. depuis avril 2017, après avoir occupé le poste de président du conseil d'administration et de chef de la direction de celle-ci depuis 2000.
- Doug R. Oberhelman s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 novembre 2017. Il a été président exécutif du conseil d'administration de Caterpillar de janvier 2017 jusqu'à sa retraite en mars 2017; il a été auparavant chef de la direction de Caterpillar de 2010 jusqu'en décembre 2016.
- Vikram Pandit s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 1<sup>er</sup> mai 2014. Il occupe le poste de président du conseil et chef de la direction d'Orogen Group depuis 2016. De 2012 à 2016, il s'est principalement concentré sur l'investissement dans des sociétés de technologie financière en démarrage et la prestation de conseils à de telles sociétés, ainsi qu'à la mise sur pied de sociétés de services financiers avec des partenaires financiers.
- Steeve Robitaille occupe le poste de vice-président principal, Affaires juridiques et secrétaire de la Société de Bombardier depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019. Il a été chef des affaires juridiques et vice-président exécutif, fusions et acquisitions chez WSP Global Inc. de mai 2017 à avril 2019; auparavant, il était associé senior au sein du cabinet d'avocats Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., où il a pratiqué le droit des sociétés pendant plus de 20 ans.
- Antony N. Tyler s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il a été directeur général et chef de la direction de l'Association internationale du transport aérien, poste qu'il a occupé de 2011 jusqu'à sa retraite en septembre 2016.
- Beatrice Weder di Mauro s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Elle est professeure d'économie internationale à l'Institut de hautes études internationales et du développement depuis janvier 2019 et présidente du Center for Economic Policy Research depuis juillet 2018. Elle est également professeure de recherche depuis 2017 et chercheuse distinguée en résidence depuis 2015 à l'INSEAD, à Singapour. Elle a été auparavant titulaire de la chaire en politique économique et en macroéconomie internationale à l'Université Johannes Gutenberg de Mayence de 2001 jusqu'en juillet 2018.

# POURSUITES

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires devant diverses cours ou d'autres tribunaux, notamment en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. L'approche de la Société consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2019, selon l'information actuellement disponible, la Société ne s'attend pas à ce que la résolution de ces poursuites judiciaires ait une incidence défavorable importante sur sa situation financière.

## Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement et de services de signalisation à Azerbaijan Railways ADY (contrat d'ADY). En octobre 2016, la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers en comptabilité judiciaire externes, sous la supervision des Affaires juridiques et de conseillers juridiques externes. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de la Société, cette personne étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient sur elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision relative à toutes les accusations a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'était plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif. L'affaire est toujours en instance auprès de la Cour d'appel suédoise qui fixera probablement une date pour le procès en appel.

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification.

Le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces conclusions préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les conclusions préliminaires exposées dans la lettre.

L'examen interne de la Société sur les allégations est en cours, mais, selon l'information connue de la Société en ce moment, rien ne porte à croire qu'un pot-de-vin ait été versé ou offert à un agent public ou que toute autre activité criminelle quelconque impliquant Bombardier ait eu lieu.

Dans le cas de cet examen en cours, la Société a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

## Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (BT Brésil), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par

les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (CADE) et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédure en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédure contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. BT Brésil a contesté sans succès devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédure contre ces 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve relevant de la comptabilité judiciaire.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. La Société et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les défendeurs (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du bureau du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le bureau du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les défendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions reales brésiliens (6 millions \$), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclarée non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Parallèlement à la poursuite décrite précédemment, la Société a mené un examen interne pour déterminer si un quelconque comportement anticoncurrentiel avait eu lieu. Cet examen n'a pas révélé de preuves de participation à une entente illicite d'attribution de marchés et d'influence du résultat de procédures d'appels d'offres concurrentielles comme l'a allégué l'autorité en matière de concurrence.

La Société est en profond désaccord avec les conclusions du bureau du CADE, et BT Brésil a commencé à prendre des mesures visant à contester cette décision devant des tribunaux compétents en la matière et continue de se défendre vigoureusement contre les allégations.



## Transnet

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (Commission Zondo), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la création de la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1 064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (BTSA) a été informée que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. La Société est en profond désaccord avec ces allégations et continuera de se défendre vigoureusement.

Le 4 février 2019, à la demande du principal conseiller juridique de la Commission Zondo, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En juin 2019, l'Unité d'enquête spéciale a demandé à BTSA de fournir de l'information et une explication sur les coûts de la relocalisation à Durban. Bien que la déclaration écrite envoyée auparavant à la Commission Zondo ne puisse être transmise à l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni l'information en sa possession relativement à la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

## Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (CNMC) a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (BEI) à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (ADIF). Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible et a répondu à la demande de renseignements. Il n'y a actuellement aucune poursuite ni accusation formelle selon lesquelles BEI aurait enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC intentait une poursuite formelle contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Les retards pris par la CNMC pour rendre une décision finale sur cette affaire sont actuellement suspendus en raison de divers appels (y compris celui de BEI) déposés relativement à différentes décisions rendues par la CNMC concernant l'implication du client public, l'ADIF, dans le dossier.

La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. Comme cette enquête préliminaire est encore à un stade précoce, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou quel serait le montant d'une amende éventuelle, si elle était tenue responsable.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais selon l'information connue de la Société pour l'instant, aucune irrégularité n'a été décelée.

### **Examen par l'Autorité des marchés financiers (Québec)**

En août 2018, à la suite de la publication par Bombardier de ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, Bombardier a annoncé la mise en place d'un Régime d'aliénation de titres automatique (RATA) permettant l'exercice et la vente ordonnés sur une période de deux ans de titres acquis qui avaient été gagnés par certains membres de la haute direction. Le RATA (semblable à un régime conforme au règlement 10b5-1 de la SEC) visait à permettre aux membres de la haute direction qui, autrement, auraient des fenêtres de négociation restreintes, de vendre des titres et de réaliser une rémunération incitative à long terme gagnée d'une façon ordonnée. Les membres de la haute direction admissibles sont les plus susceptibles d'avoir des restrictions sur la négociation de titres en raison de restrictions en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables et des directives internes de Bombardier sur la négociation de titres.

Le RATA a été établi conformément à la législation et aux directives canadiennes sur les valeurs mobilières applicables à un moment i) où aucune période d'interdiction n'était en vigueur relativement à la négociation de titres de Bombardier, et ii) où les participants aux termes du RATA ne détenaient aucune information importante inconnue du public relativement à Bombardier et à ses titres et, par conséquent, étaient autorisés à transiger des titres de Bombardier conformément aux lois applicables et aux politiques de négociation de Bombardier. Les négociations aux termes du RATA n'ont débuté qu'après une période d'au moins 30 jours suivant l'établissement du RATA.

Le 15 novembre 2018, Bombardier a pris acte de l'annonce par l'Autorité des marchés financiers (Québec) (AMF) selon laquelle elle examinait les questions entourant la mise en place du RATA et les différentes annonces faites depuis par Bombardier.

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) ont collaboré pleinement à l'examen de l'AMF.

Le 26 avril 2019, l'AMF a publié un autre communiqué de presse dans lequel elle a annoncé avoir terminé son examen et avoir conclu que Bombardier et les membres de sa haute direction participant au RATA n'avaient commis aucune infraction ni violé aucune loi en valeurs mobilières lors de la mise en place du RATA. L'AMF a relevé la coopération et la transparence offertes par Bombardier au cours de son examen.

Pour constituer le RATA, Bombardier a été aidée par des conseillers juridiques externes et a veillé à ce que le RATA soit fondé sur les meilleures pratiques en la matière et des principes de saine gouvernance et qu'il soit conforme à la législation en valeurs mobilières applicable et aux lignes directrices à cet égard. Cependant, à la lumière de l'évolution rapide de la situation au sein de Bombardier à la suite de la mise en œuvre du RATA, l'AMF a recommandé à Bombardier de reconsidérer le bien-fondé de maintenir le RATA en place. Par suite de cette recommandation, le conseil d'administration de Bombardier, suivant la recommandation de son Comité des ressources humaines et de la rémunération a résilié le RATA conformément à ses modalités.

### **Recours collectif**

Le 15 février 2019, la Société s'est vu signifier une requête pour autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation d'intenter un recours collectif devant la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et MM. Alain Bellemare et John Di Bert (Requête) pour réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des allégations de déclarations fausses et trompeuses sur les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de

trésorerie disponibles de la Société, notamment une allégation d'omission de présentation en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante recours collectif de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu tous ces titres ou certains d'entre eux jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours intenté en vertu de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et le recours collectif requièrent tous deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les défendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et MM. Bellemare et Di Bert contestent cette Requête. Selon le point de vue préliminaire de la Société à ce stade-ci, la possibilité que ces poursuites devant les tribunaux obligent la Société à engager un passif monétaire important semble faible.

# **AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES**

L'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres à l'égard de chaque catégorie de titres de la Société inscrits à la cote d'une bourse est Services aux investisseurs Computershare Inc. à son bureau principal dans chacune des villes canadiennes suivantes : Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver.

# CONTRATS IMPORTANTS

À l'exception des contrats conclus dans le cours normal des activités, les seuls contrats importants pour la Société qui ont été conclus au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2019 ou avant cette date et après le 1<sup>er</sup> janvier 2002 et qui demeurent en vigueur et doivent être déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables sont les suivants :

- a) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse de dépôt et placement du Québec (Caisse), dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Investissement de la Caisse dans BT Holdco » à la « Note 10 - Participation ne donnant pas le contrôle » du rapport de gestion de la Société; cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle; et
- b) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse, dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, aux termes de laquelle Bombardier et la Caisse ont convenu d'un seuil minimum de liquidités de 1,25 milliard \$. La convention prévoit que, dans l'éventualité où les liquidités de Bombardier chuteraient sous ce seuil, le conseil de Bombardier créera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse et qui sera chargé d'élaborer un plan d'action pour rétablir les liquidités au-delà du seuil minimum. Le plan, une fois qu'il en aura été convenu avec la Caisse, sera mis en œuvre sous la supervision du comité des initiatives spéciales. En outre, en ce qui concerne la nomination de tout nouvel administrateur indépendant à son conseil, Bombardier travaillera en collaboration avec la Caisse en vue d'obtenir son approbation sur les candidatures finales recommandées au conseil. Relativement à cette convention, la famille Bombardier s'est engagée à appuyer pleinement tout plan d'action recommandé par le comité des initiatives spéciales et convenu avec la Caisse, ainsi que le nouveau processus de sélection des nouveaux administrateurs indépendants au conseil d'administration.

# INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires de Bombardier Inc. conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'il est indépendant au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec. Ce code est équivalent ou semblable aux codes de déontologie applicables aux comptables agréés dans les autres provinces du Canada.

# INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT

## Information sur le comité d'audit

Diane Giard est présidente du comité d'audit, dont les autres membres sont Martha Finn Brooks, Anthony R. Graham, Pierre Marcouiller et Beatrice Weder di Mauro; chacun d'eux est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe 1 jointe à la présente notice annuelle.

La formation et l'expérience pertinente de chaque membre du comité d'audit sont décrites ci-dessous.

**Martha Finn Brooks** M<sup>me</sup> Finn Brooks a été nommée à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 1<sup>er</sup> novembre 2017. Auparavant, elle a été membre du comité d'audit de la Société de 2009 à 2011. Elle était, jusqu'à sa retraite en mai 2009, présidente et chef de l'exploitation de Novelis, Inc., une entreprise multinationale de laminage d'aluminium détenue par la société Hindalco Industries Ltd., établie à Mumbai, qui, en 2005, avait été scindée par Alcan Inc. De 2002 à 2005, elle a occupé les postes de vice-présidente principale et de présidente et chef de la direction d'Alcan Rolled Products – Amériques et Asie. Avant de se joindre à Alcan, elle a occupé les fonctions de vice-présidente au sein de Cummins Inc., un fabricant de moteurs. M<sup>me</sup> Finn Brooks est titulaire d'un baccalauréat ès arts en économie et en sciences politiques et d'une maîtrise en affaires internationales de l'Université Yale. Elle est membre du comité d'audit de Constellium S.E. depuis juin 2016 et a été membre des comités d'audit de Jabil Circuit Inc., de l'International Paper Company, d'Algeco Scotsman holding S.à.r.l. et de Cooperative for Assistance and Relief Everywhere, Inc. (CARE USA).

**Diane Giard (présidente)** M<sup>me</sup> Giard a été nommée à titre de présidente du comité d'audit avec prise d'effet le 5 juin 2018. Elle a été, de mars 2017 jusqu'à sa retraite en juin 2018, première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing de la Banque Nationale du Canada. Elle s'est jointe à la Banque Nationale du Canada en 2011 à titre de première vice-présidente à la direction, Marketing et, moins d'un an plus tard, est devenue responsable du secteur Particuliers-Entreprises. Elle possède plus de 30 ans d'expérience dans le domaine bancaire, dont plusieurs années à La Banque de Nouvelle-Écosse (Banque Scotia) à laquelle elle s'est jointe en 1982 et où elle a occupé différents postes de haute direction à responsabilités croissantes, y compris celui de vice-présidente principale, Région Québec et Est de l'Ontario. M<sup>me</sup> Giard est titulaire d'un baccalauréat en sciences économiques de l'Université de Montréal et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université du Québec à Montréal.

**Anthony R. Graham** M. Graham a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 2 mai 2019. Il est président du conseil, président et chef de la direction de Sumarria Inc. Il a agi à titre de vice-président du conseil de Wittington Investments, Limited de mai 2014 à mai 2019, après avoir occupé le poste de président de celle-ci depuis 2000. Avant de se joindre à Wittington Investments, Limited, il a occupé divers postes de direction au Canada et au Royaume-Uni auprès de la Financière Banque Nationale Inc. Il a étudié à l'Université Western Ontario et est titulaire d'un doctorat honorifique en droit de la Brock University. Il est membre du comité d'audit de Graymont Limited et a été membre des comités d'audit de la Banque le Choix du Président, de George Weston limitée et des Compagnies Loblaw limitée.

**Pierre Marcouiller** M. Marcouiller a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 11 mai 2017. Il est président de Nexcap Inc. depuis avril 2019; auparavant, il était président exécutif du conseil d'administration de Camso Inc. depuis avril 2017, après avoir occupé le poste de président du conseil d'administration et de chef de la direction de celle-ci depuis 2000. Avant de se joindre à Camso Inc., il a été, de 1986 à 1996, président-directeur général de Venmar Ventilation Inc., un chef de file nord-américain en produits liés à la qualité de l'air. M. Marcouiller est titulaire d'un baccalauréat en administration des

affaires de l'Université du Québec à Trois-Rivières et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke. Il est entrepreneur-entraîneur à l'École d'Entrepreneurship de Beauce et siège au conseil d'administration de QG100, regroupement privé de 100 chefs d'entreprises du Québec qui a pour objectif d'appuyer l'émergence de leaders mondiaux dans leurs domaines respectifs.

**Beatrice Weder di Mauro** – M<sup>me</sup> Weder di Mauro a été nommée membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 29 avril 2016. Elle est professeure d'économie internationale à The Graduate Institute of International and Development Studies depuis janvier 2019 et présidente du Center for Economic Policy Research depuis juillet 2018. Elle est également professeure de recherche depuis 2017 et chercheuse distinguée en résidence depuis 2015 à l'INSEAD, à Singapour. Auparavant, elle a été titulaire de la chaire en politique économique et de la chaire en macroéconomie internationale à l'Université Johannes Gutenberg de Mayence de 2001 jusqu'en juillet 2018. M<sup>me</sup> Weder di Mauro a été membre du conseil allemand des experts économiques de 2004 à 2012. En 2010, elle a été chercheuse en résidence au Fonds monétaire international (FMI) à Washington, D.C., où elle a précédemment été professeure invitée en 2006. Elle a été professeure agrégée en économie à l'Université de Bâle de 1998 à 2001 ainsi que chercheuse universitaire à l'Université des Nations Unies à Tokyo de 1997 à 1998. Auparavant, elle a été économiste au sein du FMI à Washington, D.C. M<sup>me</sup> Weder di Mauro est titulaire d'un doctorat en économie qui lui a été décerné par l'Université de Bâle en 1993 où elle a également passé sa thèse d'habilitation en 1999. Elle est membre du comité d'audit de UBS AG depuis 2012 et elle a été membre du comité d'audit de Roche de 2006 à 2016.

## Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos les 31 décembre 2019 et 2018, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos	Exercice clos
	le 31 décembre 2019	le 31 décembre 2018
Honoraires d'audit	10 228 000 \$	12 258 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	2 519 000 \$	1 460 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	4 853 000 \$	5 599 000 \$
Autres honoraires	215 000 \$	81 000 \$
<b>Honoraires totaux</b>	<b>17 815 000 \$</b>	<b>19 398 000 \$</b>

Dans le tableau ci-dessus, les expressions figurant dans la colonne « Honoraires » ont le sens suivant : « Honoraires d'audit » désigne tous les honoraires versés relativement à des services d'audit, soit les services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société aux fins de l'audit de ses états financiers annuels consolidés et de ceux de ses filiales et de l'examen des états financiers trimestriels consolidés de la Société ainsi que les services habituellement fournis par les auditeurs indépendants de la Société relativement aux dépôts et aux engagements prévus par la loi ou par un règlement; « Honoraires pour services liés à l'audit » désigne le total des honoraires facturés pour des services de certification et des services connexes fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui sont raisonnablement liés à l'exécution de l'audit ou de l'examen de ses états financiers consolidés et qui ne sont pas compris dans les « Honoraires d'audit », notamment les audits des régimes d'avantages sociaux des employés de la Société et d'autres services d'attestation, ainsi que les services de vérification diligente et autres services connexes; « Honoraires pour services fiscaux » désigne le total des honoraires facturés pour des services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société en matière de conformité fiscale, de conformité pour les expatriés et la mobilité internationale, de conseils fiscaux et de planification fiscale, notamment la préparation ou l'examen des déclarations de revenus et de la documentation relative aux prix de transfert et l'assistance en matière d'audit fiscal, fournis à la Société et à ses nombreuses filiales dans le monde entier; et « Autres honoraires » désigne le total des honoraires facturés pour des produits et des services fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui ne sont pas visés par les « Honoraires d'audit », les « Honoraires pour services liés à l'audit » et les



« Honoraires pour services fiscaux », lesquels comprennent surtout des services d'évaluation des risques en matière de cybersécurité. Le comité d'audit a examiné la question de savoir si la prestation de services autres que des services d'audit est compatible avec le maintien de l'indépendance des auditeurs indépendants de la Société. Le comité d'audit a adopté une politique qui interdit à la Société d'engager ses auditeurs indépendants afin qu'ils fournissent des services faisant partie des catégories de services « interdits » qui ne sont pas liés à l'audit; cette politique exige également que soient approuvés au préalable par ce comité les services d'audit et les autres services faisant partie de certaines catégories autorisées de services non liés à l'audit.

# RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires sur la Société, notamment la rémunération des administrateurs et des membres de la direction et les prêts qui leur ont été consentis par la Société, les principaux porteurs des titres de la Société et des titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération à base de titres de capitaux propres, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction pour son plus récent exercice complet. Des renseignements financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers et dans le rapport de gestion de la Société pour son plus récent exercice complet. Les documents mentionnés ci-dessus peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Toutes les informations intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle figurent ou sont comprises dans un des documents d'information continue de la Société déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens, lesquels peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Lorsqu'une section de la présente notice annuelle intègre par renvoi des informations provenant d'un des autres documents d'information continue de la Société, cette section renvoie expressément au document dans lequel cette information figure ou est incluse, de même qu'à la section pertinente.

# ÉNONCÉS PROSPECTIFS

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les anticipations et les perspectives et les prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, la position sur le marché, les capacités, la position en regard de la concurrence, les cotes de crédit, les croyances, les perspectives, les plans, les attentes, les anticipations, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; la position en regard de la concurrence de la Société; les attentes à l'égard de l'avancement des projets complexes de Transport et de leur achèvement, et de la libération de fonds de roulement qui en découlera selon le calendrier prévu; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et les activités de la Société; la robustesse de la structure du capital et du bilan, la solvabilité, les liquidités et sources de financement disponibles, les besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattachant, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières prévus sous-jacents au plan de transformation de la Société ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition prévue de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de remboursement de la dette et de refinancement des facilités bancaires et de la prorogation des échéances; et les intentions et les objectifs des programmes, des actifs et des activités de la Société. En ce qui a trait à la cession éventuelle des activités de la Société à Belfast et au Maroc et à la vente relative aux avions CRJ (collectivement, les transactions en cours), la présente notice annuelle comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'emploi et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit retirer de ces transactions et leur incidence prévue sur les perspectives, prévisions et cibles, les activités, l'infrastructure, les occasions, la situation financière, le plan d'entreprise et la stratégie globale de la Société; et le fait que la clôture de ces transactions est conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la Société juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle en lien avec les transactions en cours dont il est question dans les

présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture (y compris l'obtention des approbations réglementaires selon des modalités acceptables dans des délais habituels), et la réalisation des transactions selon le calendrier prévu et des avantages prévus qui devraient découler de ces transactions (y compris la réception du produit attendu) selon le calendrier prévu. Pour plus de renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente notice annuelle, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport de gestion, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique générale, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés au « Brexit », à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets complexes de Transport, et le risque que les mesures et initiatives mises en œuvre par Transport ne réussissent pas à faire avancer ces projets et à les mener à terme, et que le résultat prévu et la libération de fonds de roulement connexe ne soient pas réalisés, ou qu'ils ne le soient pas selon le calendrier prévu; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à la capacité de la Société de mettre en œuvre et de réaliser avec succès sa stratégie, son plan de transformation, ses améliorations visant la productivité, ses gains d'efficacité et ses initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à la dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques et à leur protection; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com). En ce qui concerne les transactions en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci selon des conditions acceptables ou pas du tout ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation des transactions ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages prévus et la réception du produit attendu qui devrait en découler et qui, par conséquent, ne serait pas disponible pour Bombardier selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu devant découler des transactions pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que la Société ne connaît pas ou qu'elle considère comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

# ANNEXE 1

## CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT

### BOMBARDIER INC.

#### Comité d'audit

##### 1.1 Membres et quorum

- Au moins quatre administrateurs, qui seront tous indépendants.
- Tous les membres du comité d'audit doivent posséder des compétences financières ou doivent acquérir des compétences financières dans un délai raisonnable après leur nomination au comité d'audit; un membre du comité d'audit possède des compétences financières s'il a la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables dans l'ensemble à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées lors de la lecture des états financiers de Bombardier.
- Quorum : une majorité des membres.

##### 1.2 Fréquence et dates des réunions

- normalement selon le calendrier des réunions du conseil de Bombardier.
- au moins quatre fois l'an et au besoin.

##### 1.3 Président du comité d'audit

Un des membres du comité d'audit agira à titre de président du comité. Les responsabilités du président du comité d'audit comprennent :

###### A. Diriger le comité d'audit de manière à améliorer son efficacité

- veiller à ce que le comité d'audit soit formé d'une équipe homogène et fournir le leadership nécessaire pour parvenir à cette fin;
- veiller à ce que les ressources qui sont disponibles pour le comité d'audit (et en particulier l'information pertinente et ponctuelle) soient suffisantes pour l'aider dans son travail.

###### B. Gérer le comité d'audit

- Préparer l'ordre du jour du comité d'audit de concert avec le vice-président principal et chef de la direction financière, et avant la réunion du comité d'audit, faire circuler l'ordre du jour aux membres du comité d'audit;
- Adopter des procédures pour s'assurer que le comité d'audit puisse faire son travail d'une façon efficace, superviser la composition et la structure du comité d'audit, établir le calendrier des réunions et les gérer;
- Veiller à ce que la procédure aux réunions du comité d'audit prévoie suffisamment de temps pour permettre une discussion sérieuse des questions pertinentes;
- Veiller à ce que les décisions prises au cours des réunions du comité d'audit et toute question importante examinée lors de ces réunions soient rapportées au conseil à sa prochaine réunion régulière.

## 1.4 Mandat du comité d'audit

### A. But

Le comité d'audit est un comité du conseil. Il a été constitué afin d'aider le conseil en matière de supervision du processus de présentation de l'information financière.

### B. Objectifs

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

- aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes;
- favoriser le maintien de bonnes communications entre les administrateurs et l'auditeur indépendant;
- favoriser le maintien de l'indépendance de l'auditeur indépendant;
- avec la collaboration du vice-président principal et chef de la direction financière, veiller à ce qu'un système approprié de contrôle interne au niveau de la comptabilité et des finances soit maintenu eu égard aux risques importants auxquels Bombardier peut être exposée;
- maintenir la crédibilité et l'objectivité des rapports financiers;
- étudier et évaluer toute question qui soulève des préoccupations importantes au sein du comité d'audit avec la collaboration, si le comité d'audit le juge nécessaire, du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques, et/ou de l'auditeur indépendant.

### C. Réunions

- Tout membre du comité d'audit ou l'auditeur indépendant ou le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques peut demander que le comité se réunisse.
- Le président du conseil, le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière assistent à toutes les réunions du comité d'audit, sauf à la partie, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle la présence de l'un ou l'autre de ces membres de la direction n'est pas jugée nécessaire, tel qu'il est déterminé par le comité d'audit.
- Le président et chef de la direction peut choisir de n'assister qu'à la partie de la réunion du comité d'audit durant laquelle les états financiers consolidés trimestriels ou annuels de Bombardier, selon le cas, le rapport de gestion s'y rapportant et le communiqué de presse qui doit être émis sur les états financiers consolidés, sont examinés par les membres du comité d'audit.
- Le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques dispose de voies de communication directe avec le comité d'audit et reçoit avis de toutes les réunions du comité d'audit et y assiste, sauf à la partie de la réunion, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle sa présence n'est pas jugée nécessaire.
- L'auditeur indépendant dispose de voies de communication directe avec le comité d'audit et reçoit avis de toutes les réunions du comité d'audit et a le droit d'y assister, sauf à la partie de la réunion, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle sa présence n'est pas jugée nécessaire.
- Le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière, le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques ou tout autre représentant de la direction dont la présence est requise par le président du comité d'audit ou l'un des membres du comité d'audit, et l'auditeur indépendant rencontrent séparément le comité d'audit en séance privée tenue dans le cadre d'une réunion, au moins une fois l'an.
- Les procès-verbaux des réunions du comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Les documents examinés par le comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Une copie du procès-verbal des réunions ou des documents à l'appui est mise à la disposition de tout administrateur de Bombardier qui en fait la demande auprès du secrétaire de la Société.

## D. Obligations et responsabilités

- En ce qui a trait au conseil et à la présentation de l'information financière
  - a) Aider le conseil à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance envers les actionnaires, les actionnaires éventuels, les milieux financiers et le public relativement aux états financiers de Bombardier et à ses pratiques en matière de présentation de l'information financière ainsi qu'au système de contrôle interne au niveau de la comptabilité et des finances, à l'audit d'entreprise et l'évaluation des risques, aux systèmes d'information de gestion, à l'audit annuel externe des états financiers de Bombardier et à la conformité de Bombardier aux lois et aux règlements ainsi qu'à son propre Code d'éthique et de conduite.
  - b) Maintenir des voies de communication directe avec la direction de Bombardier, le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et l'auditeur indépendant.
  - c) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés trimestriels, le rapport de gestion s'y rapportant ainsi que le communiqué de presse portant sur les résultats financiers trimestriels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
  - d) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés audités annuels, le rapport de gestion s'y rapportant et le communiqué de presse portant sur les résultats financiers consolidés annuels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
  - e) Passer en revue la présentation et l'impact de questions importantes, inhabituelles ou délicates, comme la divulgation d'opérations entre personnes apparentées, d'événements importants non récurrents, de risques importants et de modifications apportées aux provisions ou aux estimations ou aux réserves comprises dans tout état financier.
  - f) Obtenir des explications, en vue de leur communication au conseil relativement à tout écart significatif entre des périodes d'information comparables.
  - g) Passer en revue les litiges, réclamations ou autres éventualités, y compris les cotisations fiscales ou toute situation en matière d'environnement, qui pourraient avoir un effet défavorable important sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de Bombardier, ainsi que la manière dont la divulgation en est faite dans les états financiers.
  - h) Passer en revue la pertinence des conventions comptables utilisées dans la préparation des états financiers de Bombardier et étudier les recommandations visant à modifier ces conventions comptables de façon importante.
  - i) Dans la mesure où leur examen n'a pas déjà été effectué par le comité d'audit, examiner et, s'il y a lieu, recommander l'approbation par le conseil de tous les états financiers compris dans des prospectus ou dans des notices d'offre, de même que de tous les autres rapports financiers exigés par les organismes de réglementation et nécessitant l'approbation du conseil.
  - j) Passer en revue les déclarations de responsabilité de la direction à l'égard des états financiers, telles que signées par la direction de Bombardier et incluses dans tout document publié.
  - k) Veiller à ce que des procédures adéquates soient en place pour passer en revue la communication au public, par Bombardier, de l'information financière extraite ou dérivée de ses états financiers, autre que l'information prévue au paragraphe c) ou d) ci-dessus, et évaluer périodiquement le caractère adéquat de ces procédures.



- l) Veiller à ce que des procédures soient en place concernant
  - i) la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Bombardier au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de l'audit; et
  - ii) l'envoi confidentiel, sous le couvert de l'anonymat, par les salariés de Bombardier, de préoccupations touchant des points discutables en matière de comptabilité ou d'audit.
- m) Si le remplacement de l'auditeur indépendant est envisagé, passer en revue toutes les questions se rapportant à un tel remplacement, y compris tout différend entre Bombardier et l'auditeur indépendant relativement à l'opinion de l'auditeur indépendant ou à une réserve ou un commentaire exprimé par celui-ci.
- n) Surveiller l'application de la politique de communication de l'information de Bombardier et, au besoin, la passer en revue et faire des recommandations appropriées à la direction afin de la mettre à jour.
- En ce qui a trait à l'auditeur indépendant
  - a) Affirmer d'une façon expresse que l'auditeur indépendant est indépendant et doit rendre compte au conseil et au comité d'audit, et, dans ce contexte, travailler de façon constructive avec l'auditeur indépendant afin d'établir un rapport qui permettra une discussion franche et opportune quant à toute question importante, avec ou sans la présence de la direction, selon ce qui est approprié dans les circonstances.
  - b) Suggérer au conseil un cabinet de comptables en vue d'une recommandation d'un auditeur indépendant aux actionnaires de Bombardier.
  - c) Passer en revue et faire des recommandations au conseil sur les honoraires à verser pour l'audit externe.
  - d) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver les modalités du mandat de l'auditeur indépendant quant i) aux services d'audit annuel et ii) aux services de revue trimestrielle; chacun de ces mandats doit être signé par le président du comité d'audit.
  - e) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver la portée i) des services d'audit annuel et des autres services liés à l'audit et ii) des services de revue trimestrielle que l'auditeur indépendant fournira; dans ce contexte, s'assurer que l'auditeur indépendant a accès à tous les livres, dossiers et facilités, et à tout le personnel de Bombardier.
  - f) Passer en revue, avec l'auditeur indépendant, le contenu de son rapport relativement aux états financiers consolidés annuels de Bombardier et les résultats de l'audit externe, tout problème important rencontré dans le contexte de l'audit externe, toute recommandation importante effectuée par suite de l'audit externe ainsi que les réponses de la direction et le suivi dans ce contexte et s'assurer que l'auditeur indépendant est satisfait que les estimés comptables et les jugements faits par la direction quant au choix des principes comptables reflètent bien une application appropriée des principes comptables généralement reconnus.
  - g) Passer en revue toute recommandation importante par l'auditeur indépendant aux fins de renforcer les contrôles internes au niveau de la comptabilité et des finances de Bombardier.

- h) Passer en revue toute question importante qui n'a pas été réglée entre la direction et l'auditeur indépendant et qui pourrait avoir des répercussions sur la présentation de l'information financière ou les contrôles internes de Bombardier.
  - i) Dans la mesure du possible, évaluer le rendement de l'auditeur indépendant au moins une fois l'an.
  - j) S'assurer que l'auditeur indépendant ne fournisse pas les services suivants à Bombardier :
    - tenue de livres ou autres services relativement aux dossiers comptables ou aux états financiers de Bombardier;
    - conception et implantation de systèmes d'information financière;
    - services d'évaluation, opinions quant au caractère équitable d'une transaction, ou des rapports quant aux apports en nature;
    - services actuariels;
    - impartition de services d'audit interne;
    - fonctions de gestion;
    - ressources humaines;
    - courtier, conseiller en placements ou services bancaires d'investissement;
    - services juridiques; et
    - services d'expert non liés à l'audit.
  - k) Tout service non lié à l'audit requerra l'approbation préalable du comité d'audit en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit.
  - l) Passer en revue et approuver les politiques de Bombardier en matière d'embauche des associés et des salariés actuels ou anciens de l'auditeur indépendant de Bombardier, que cet auditeur soit actuel ou ancien.
- En ce qui a trait au directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques
    - a) Au moins quatre fois par année, selon le calendrier des réunions du conseil de Bombardier, passer en revue le rapport du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques sur les résultats des travaux réalisés par le Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et sur l'organisation, la dotation en personnel et l'indépendance de cette unité.
    - b) Passer en revue et, selon le cas, approuver le plan annuel du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
    - c) Évaluer les voies hiérarchiques du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et émettre les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
    - d) Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques ainsi que les réponses de la direction s'y rapportant.
    - e) Une fois l'an, évaluer la performance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques; si les circonstances le justifient, examiner et recommander la destitution du titulaire de ce poste alors en fonction et la nomination de son remplaçant et présenter les résultats et conclusions du comité d'audit au comité des ressources humaines et de la rémunération et au président et chef de la direction de la Société.

f) Une fois l'an, examiner les dispositions de la charte du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques afin de s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et, au besoin, y apporter les modifications appropriées.

- En ce qui a trait au mandat du comité d'audit

Chaque année, examiner la charte du comité d'audit afin de faire en sorte qu'elle continue d'être pertinente et faire des recommandations au comité de la régie d'entreprise et des nominations en ce qui concerne les responsabilités du comité qui y sont prévues.

## **1.5 Divers**

Au besoin, le comité d'audit peut obtenir l'aide de conseillers juridiques, de comptables ou d'autres conseillers externes et doit avoir accès aux fonds nécessaires pour le paiement des honoraires des auditeurs indépendants et de tout conseiller dont il retient les services.

Bien que le comité d'audit ait les responsabilités et les pouvoirs qui sont prévus dans ce mandat, il n'appartient pas au comité d'audit de planifier ou de mettre en place des audits ou de déterminer que les états financiers de Bombardier sont complets et exacts et sont en conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions sont la responsabilité de la direction, du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et de l'auditeur indépendant.

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au comité d'audit la responsabilité du conseil de s'assurer que Bombardier respecte les lois et règlements applicables ou à étendre la portée des normes de responsabilité en vertu des exigences législatives ou réglementaires qui s'appliquent aux administrateurs ou aux membres du comité d'audit.