

NOTICE ANNUELLE 2017

POUR L'EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 2017

15 FÉVRIER 2018



BOMBARDIER

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, Challenger 605, Challenger 650, CRJ, CRJ900, CRJ Series, CS100, CS300, C Series, FlexCare, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INTERFLO, Learjet, Learjet 85, OMNEO, Q400, Q Series, TALENT, TRAXX et TWINDEXX* 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 l'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 « Avions d'affaires » désigne le secteur isolable des avions d'affaires de la Société, la mention « Avions commerciaux » désigne le secteur isolable des avions commerciaux de la Société, la mention « Aérostructures et Services d'ingénierie » désigne le secteur isolable des aérostructures et des services d'ingénierie de la Société et la mention « Aéronautique » désigne, selon le contexte, avant le 1^{er} janvier 2015, l'ancien secteur isolable de l'aéronautique de la Société ou, depuis le 1^{er} janvier 2015, collectivement les secteurs isolables Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie.
- (5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2017, à moins d'indication contraire.

TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle	Rapport de gestion ¹ intégré par renvoi
Structure de l'entreprise	4	
Constitution de l'émetteur	4	
Filiales	4	
Développement général des activités	5	
Généralités	5	
Historique	5	
Description des activités	15	
Aperçu des activités	15	58, 59, 66, 67, 75, 76, 87, 96, 105 à 109, 117 à 121
Information sectorielle	25	
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	25	
Environnement	25	
Durabilité	27	
Actifs incorporels	28	
Ressources humaines	28	68, 69, 90, 100, 121
Facteurs de risque	29	125 à 143
Dividendes	30	
Description générale de la structure du capital	31	
Marché pour la négociation des titres de la Société	37	
Administrateurs et membres de la haute direction	39	
Poursuites	44	
Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres	47	
Contrats importants	48	200 à 202, 230, 231
Intérêts des experts	49	
Information sur le comité d'audit	50	
Renseignements complémentaires	52	
Énoncés prospectifs	53	
Annexe 1	56	

¹ Tel que déposé sur SEDAR (www.sedar.com) le 15 février 2018.

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* (la « 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) (les « actions classe A ») et des actions classe B (droits de vote limités) (les « 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) H3B 1Y8. Son numéro de téléphone est le +1 514 861 9481 et son site Web est 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 2017 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 ou dont les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2017¹ et pour l'exercice clos à cette date, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif consolidé et des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2017 et pour l'exercice clos à cette date.

Aéronautique

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Société en commandite Avions C Series (Québec)	63,03 %
Learjet Inc. (Kansas)	100 %
Short Brothers PLC (Irlande du Nord)	100 %

Transport

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	70 %
Bombardier Transportation Australia Pty (Australie)	70 %
Bombardier Transport Canada Inc. (Canada)	70 %
Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. (Luxembourg)	70 %
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	70 %
Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (Royaume-Uni)	70 %
Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	70 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	70 %
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	70 %
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	70 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	70 %
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	70 %

¹ Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 15 février 2018.

DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

GÉNÉRALITÉS

La Société est le leader mondial de la fabrication à la fois d'avions et de trains, et exerce ses activités dans quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. La Société fait évoluer la mobilité à l'échelle internationale en offrant des moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Son leadership mondial en solutions de mobilité résulte de son vaste éventail de produits, de services et, surtout, de ses employés.

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 15 janvier 2015, Bombardier a annoncé une pause dans son programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, en raison de la faible demande sur le marché dans ce secteur et d'une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, ce qui a entraîné une charge spéciale avant impôts d'environ 1,4 milliard \$ au quatrième trimestre de 2014 et une réduction prévue des effectifs d'environ 1 000 employés en 2015. Le 28 octobre 2015, en raison d'un manque de ventes à la suite d'un affaiblissement prolongé du marché, Bombardier a mis fin au programme d'avion d'affaires *Learjet 85*.

Le 30 janvier 2015, Transport a annoncé que le train à très grande vitesse CRH380D avait été certifié en Chine.

Le 9 février 2015, Avions commerciaux a annoncé qu'American Airlines, Inc. (« American »), une filiale en propriété exclusive d'American Airlines Group Inc., avait signé une commande ferme de 24 biréacteurs régionaux *CRJ900*. Cette commande avait été annoncée le 30 décembre 2014 et suivait l'exercice par American de 24 des 40 options sur des avions *CRJ900*. Les options avaient été acquises initialement dans le cadre de l'importante commande de biréacteurs régionaux par American annoncée le 12 décembre 2013.

Le 10 février 2015, Transport et New United Group ont annoncé la conclusion d'une entente prévoyant la création d'une nouvelle coentreprise de contrôle ferroviaire et de signalisation en Chine. La nouvelle entreprise, qui s'appelle Bombardier NUG Signalling Solutions Company Limited, se spécialise dans les systèmes de communication, de signalisation et de surveillance intégrés pour le transport sur rail destinés au marché chinois du transport collectif et des systèmes légers sur rail et s'emploie à mettre en place la technologie de signalisation à cantons mobiles pour les métros.

Le 12 février 2015, Bombardier a annoncé que M. Laurent Beaudoin quittait son poste de président du conseil d'administration et demeurerait membre du conseil avec le titre honorifique de président du conseil émérite et que M. Pierre Beaudoin avait été nommé président exécutif du conseil d'administration, tandis que M. Alain Bellemare devenait président et chef de la direction et membre du conseil d'administration. Pierre Beaudoin a cessé d'agir à titre de président exécutif du conseil d'administration en date du 30 juin 2017 et continue d'agir à titre de président du conseil d'administration.

Le 12 février 2015, la Société a également annoncé un plan de financement visant à recourir aux marchés financiers. Pour compléter ce plan de financement, la Société a annoncé son intention d'étudier d'autres mesures à sa disposition afin de réduire la dette, comme la possibilité que certaines activités participent au regroupement qui s'opère dans l'industrie. La Société a aussi annoncé la suspension de la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B de la Société.

Le 27 février 2015, dans le cadre de son plan de financement déjà annoncé, Bombardier a clos un placement public de reçus de souscription, pour un produit brut global d'environ 1,1 milliard \$ CAN. Le produit de ce placement a été libéré en faveur de la Société le 27 mars 2015 au moment où a été remplie la condition de libération des fonds entiers, soit l'approbation par les actionnaires de la modification des statuts de Bombardier en vue d'augmenter le nombre d'actions classe A et d'actions à droits de vote subalternes classe B que Bombardier est autorisée à émettre, pour le faire passer de 1 892 000 000 à 2 742 000 000. En outre, le 13 mars 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait clos une émission de nouveaux billets de premier rang d'un capital global de 2,25 milliards \$, constituée de billets de premier rang 5,5 % échéant le 15 septembre 2018 d'un capital global de 750 millions \$ et de billets de premier rang 7,5 % échéant le 15 mars 2025 d'un capital global de 1,5 milliard \$, qui ont été vendus à la valeur nominale dans chaque cas. La Société a également annoncé la retraite de M. Steven Ridolfi, vice-président principal.

De plus, le 27 février 2015, Avions commerciaux a confirmé que le vol inaugural de l'avion CS300 avait eu lieu avec succès.

Le 20 mars 2015, Transport a annoncé qu'il avait conclu avec Deutsche Bahn une entente à l'amiable visant différents projets de transport. Aux termes de cette entente, les deux sociétés ont réussi à régler amicalement les différends judiciaires qui les opposaient depuis longtemps. Les types de trains couverts par cette entente incluent les rames du S-Bahn Berlin, les trains de transport régional et de banlieue de la Bavière, de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et du Baden-Württemberg, ainsi que les trains *TALENT 2*. Les deux parties se sont entendues pour ne pas communiquer plus de détails sur l'entente.

Après la mise en œuvre de sa structure organisationnelle annoncée le 23 juillet 2014, Bombardier a annoncé un certain nombre de nominations au sein de son équipe de direction, à savoir :

- M. Frederick (Fred) Cromer au poste de président, Bombardier Avions commerciaux, à compter du 9 avril 2015 (en remplacement de M. Michele (Mike) Arcamone, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels);
- M. Louis G. Véronneau au poste de vice-président, Fusions et acquisitions, à compter du 4 juin 2015;
- M. David M. Coleal au poste de président, Bombardier Avions d'affaires, à compter du 15 juin 2015 (en remplacement de M. Éric Martel, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels);
- M. Dimitrios (Jim) Vounassis au poste de vice-président, Stratégie d'exploitation, à compter du 15 juin 2015;
- M. John Di Bert au poste de vice-président principal et chef de la direction financière, à compter du 10 août 2015 (en remplacement de M. Pierre Alary, qui a pris sa retraite);
- M. Nico Buchholz au poste de vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement, à compter du 31 août 2015;
- M. Laurent Troger au poste de président, Bombardier Transport, à compter du 9 décembre 2015 (en remplacement de M. Lutz Bertling, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels).

Le 23 avril 2015, Bombardier et la zone économique de l'aéroport de Tianjin ont annoncé qu'elles avaient officiellement signé des ententes finales confirmant leur accord de coentreprise et avaient commencé la construction d'une installation de maintenance pour Avions d'affaires à Tianjin, en Chine.

Le 29 avril 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait racheté la totalité de ses billets de premier rang 4,25 % échéant en 2016.

Le 14 mai 2015, Avions d'affaires a confirmé qu'il réduirait sa cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*. Environ 1 400 employés de Avions d'affaires et de Aérostructures et Services d'ingénierie devaient être progressivement touchés à différentes étapes du cycle de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*.

Le 20 mai 2015, Avions d'affaires a annoncé l'ouverture d'un nouveau bureau de soutien régional (« BSR ») à Munich, en Allemagne. Avec le BSR de Farnborough, au Royaume-Uni, ce bureau renforce les capacités de soutien régional étant donné le nombre croissant de clients de Avions d'affaires en Europe.

Le 4 juin 2015, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec la Régie des transports de Vienne, Wiener Linien, portant sur la fabrication de 119 rames de tramway *FLEXITY* et comprenant un accord sur le système de gestion de maintenance *FlexCare*, d'une durée de 24 ans. La valeur de ce contrat s'élevait à 431 millions € (alors 480 millions \$) et comprend une option pour 37 tramways supplémentaires et davantage d'assistance relative à la maintenance.

Le 14 juin 2015, Bombardier a annoncé que, d'après les résultats des essais en vol, ses avions *CS100* et *CS300* dépassaient leurs objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performance au décollage. Le 10 septembre 2015, Bombardier a annoncé que son avion *CS100* avait complété les essais sonores avec succès et les données préliminaires confirmaient qu'il était l'avion à réaction commercial de série le plus silencieux de sa catégorie.

Le 3 juillet 2015, Transport a annoncé qu'il avait signé deux contrats avec Transport for London pour la construction et la maintenance de 45 rames automotrices électriques de quatre voitures. Le premier est un accord de fabrication et de fourniture qui porte sur la conception, la fabrication et la mise en service de 180 nouveaux véhicules; le second est un accord de services pour les trains visant la maintenance des nouveaux véhicules pendant une période de 35 ans. Les deux contrats étaient évalués à 358 millions £ (alors 558 millions \$). En plus des contrats de base, les contrats comprennent une option pour un maximum de 24 trains additionnels et une option pour prolonger de cinq ans les services de maintenance.

Le 30 juillet 2015, Bombardier a annoncé que le premier véhicule d'essais en vol *Global 7000* était à l'étape de l'assemblage final et que l'avion devrait être mis en service au second semestre de 2018. Trois autres véhicules d'essais en vol sont à différentes phases de production et d'assemblage. Le 29 octobre 2015, Bombardier a annoncé que le banc d'essai et de certification intégré des systèmes avait été mis en service et que les essais en vue de l'obtention de la licence de sécurité aérienne étaient en cours. Le banc d'essai intégré des systèmes avioniques a été installé au site de Toronto et l'article d'essai statique de cellule complète *Global 7000* avait été mis en service. Bombardier a également annoncé que le développement du moteur par son fournisseur et les essais au sol et en vol du moteur progressaient comme prévu.

Le 14 septembre 2015, Avions commerciaux a annoncé que l'agence nationale de l'aviation civile du Brésil, connue localement comme l'ANAC, a accordé le certificat de certification de type à l'avion *Q400* de 86 sièges de Bombardier pour son exploitation dans la région. Le certificat de certification de type, qui reconnaît la navigabilité à l'échelle locale du plus gros avion commercial turbopropulsé en service dans le monde entier, a été remis à Bombardier au cours d'une cérémonie aux bureaux de l'ANAC à São José dos Campos, au Brésil.

Le 1^{er} octobre 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu la vente de ses activités de formation à l'aviation militaire à CAE Inc. (« CAE ») pour une contrepartie totalisant 20 millions \$ CAN (alors 15 millions \$).

Le 2 octobre 2015, Avions commerciaux a annoncé qu'il avait accueilli CityJet, dont le siège social est situé à Dublin, au sein de la famille des exploitants d'avions *CRJ Series* à la suite de la confirmation qu'elle exploiterait des avions *CRJ900* dans le réseau de la société suédoise Scandinavian Airlines (SAS). CityJet devait acquérir ces avions d'un client de Bombardier qui a signé une entente d'achat ferme visant huit avions *CRJ900* et pris des options sur six autres. Ce client a préféré garder l'anonymat à ce moment. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à cette date, la valeur de l'entente d'achat ferme était estimée à 369 millions \$. Le 25 avril 2016, Avions commerciaux a annoncé que le client, jusqu'alors demeuré anonyme, était Trident Jet (Jersey) Limited. De plus, Avions commerciaux a annoncé que Trident Jet (Jersey) Limited a exercé quatre de ses options. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à cette date, la valeur totale des quatre options exercées était estimée à 183,9 millions \$.

Le 29 octobre 2015, dans ses résultats financiers du troisième trimestre clos le 30 septembre 2015, Bombardier a constaté une perte nette totalisant 4,9 milliards \$ en raison surtout de charges comptabilisées dans les éléments spéciaux, y compris des charges de dépréciation de 3,1 milliards \$ et de 919 millions \$, liées à l'outillage de ses programmes d'avions *C Series* et *Learjet 85*, respectivement.

Le 29 octobre 2015, Avions commerciaux a annoncé que le premier véhicule d'essais en vol CS300 effectuait les essais planifiés, notamment les essais de flottement, de maniement, de performance de croisière, de décollage et d'atterrissage par vent de travers, de freinage et d'antidérapage, que l'avion se révélait d'une fiabilité élevée et que ses performances ainsi que les résultats des essais étaient conformes aux attentes. De plus, Bombardier a annoncé que l'assemblage du deuxième véhicule d'essais en vol CS300 était en cours aux installations d'assemblage des avions C Series à Mirabel (Québec).

Le 19 novembre 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu une convention de souscription (la « convention de souscription Transport ») avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « Caisse ») visant un investissement dans des actions convertibles d'un capital de 1,5 milliard \$ dans le holding nouvellement créé de Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (« BT Holdco »). La clôture de l'opération a eu lieu le 11 février 2016. Conformément aux modalités de l'opération, la Caisse a acquis des actions de BT Holdco, convertibles en 30 % des actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve de rajustements annuels liés à la performance. L'opération prévoyait l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription (les « bons de souscription de la Caisse ») conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions à droits de vote subalternes classe B du capital-actions de Bombardier, sous réserve de clauses d'usage en matière de rajustement. Les bons de souscription de la Caisse pourront être exercés jusqu'au 11 février 2023, à un prix d'exercice par action à droits de vote subalternes classe B égal à 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN en date de la signature de la convention de souscription Transport.

Le 18 décembre 2015, Avions commerciaux a annoncé que l'avion CS100 avait reçu son homologation de type de Transports Canada (« TC ») après un programme d'essais exhaustif et rigoureux, comprenant plus de 3 000 heures d'essais en vol, la validation de milliers de résultats d'essai et l'authentification des données exhaustives de conception et de performance. Le 15 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé que son avion CS100 avait reçu la validation de type de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (« AESA ») et de la Federal Aviation Administration (« FAA ») des États-Unis à la suite d'un programme d'essais exhaustif.

En outre, le 18 décembre 2015, Transport a annoncé que Bombardier Transport, en consortium avec Alstom, avait signé un contrat-cadre pour fournir jusqu'à 1 362 voitures à double niveau de type M7 à la Société nationale des chemins de fer belges (« SNCB-NMBS »). La valeur de ce contrat s'élevait à 3,3 milliards € (alors 3,6 milliards \$). La part de Bombardier s'établissait à 2,1 milliards € (alors 2,3 milliards \$). La première commande ferme signée à cette date incluait le design et la fabrication de 445 voitures et était estimée à 1,3 milliard € (alors 1,4 milliard \$). La part de Bombardier s'établissait à 787 millions € (alors 853 millions \$). Les livraisons pour cette première commande devaient se dérouler entre septembre 2018 et 2021. Le contrat-cadre inclut également une option pour un maximum de 917 voitures additionnelles.

Le 22 décembre 2015, Avions commerciaux et CAE ont annoncé que TC, la FAA des États-Unis et l'AESA avaient octroyé une qualification provisoire de niveau C au simulateur de vol complet et avaient qualifié le dispositif d'entraînement au vol de l'avion CS100. Les représentants de chaque organisme ont octroyé leurs qualifications respectives après une inspection finale du simulateur et du dispositif d'entraînement au vol situé au centre de formation de Bombardier, à Montréal, au Canada. Le 13 février 2016, Avions commerciaux a annoncé qu'il avait commencé ses tournées de démonstration de l'avion CS100.

Le 13 janvier 2016, Bombardier a annoncé que Avions d'affaires avait mis fin à certaines ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers et procédé à la restructuration de certaines ententes commerciales avec des clients afin d'améliorer son modèle d'affaires et sa rentabilité à long terme. Ces ententes ont entraîné l'annulation de 24 commandes fermes d'une valeur totale de 1,75 milliard \$ d'après le prix affiché de 2015 et l'annulation de 30 commandes optionnelles additionnelles. Bombardier prévoyait obtenir de meilleures marges en revendant ces unités. Cela a entraîné pour Bombardier des charges avant impôt de 327 millions \$ au quatrième trimestre de 2015, dont environ 145 millions \$ en charges hors trésorerie. Sur le plan des incidences sur la trésorerie, quelque 50 millions \$ ont été déboursés au quatrième trimestre de 2015 et le reste a été payé en 2016.

Le 19 janvier 2016, Avions commerciaux a annoncé que son programme d'avions *C Series* avait commencé à accélérer la cadence pour atteindre la production à plein régime. L'usine d'assemblage final était dotée de tout l'équipement nécessaire et la production progressait comme prévu pour les avions aux divers stades du cycle de fabrication. Avions commerciaux a également annoncé que l'avion *CS100* était terminé sur le plan des structures. Le 29 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé la livraison du premier avion *C Series* à Swiss International Air Lines (« SWISS »); le 15 juillet 2016, SWISS a exécuté l'entrée en service de l'avion *CS100*.

Le 17 février 2016, Avions commerciaux a présenté l'avion *Q400* de 90 places, le seul biturbopropulseur au monde pouvant transporter 90 passagers.

De plus, le 17 février 2016, Bombardier a annoncé qu'elle prenait des mesures afin d'optimiser ses effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique; le 21 octobre 2016, elle a annoncé d'autres mesures alors qu'elle continuait à exécuter son plan de redressement sur cinq ans qu'elle avait lancé en 2015. Celles-ci viennent appuyer les efforts de la Société visant à bâtir son potentiel de croissance des bénéfices et soulignent ses efforts axés sur l'amélioration de sa productivité, la réduction de ses coûts et l'optimisation de sa présence mondiale afin de créer plus de valeur pour ses clients et ses actionnaires. Les mesures particulières qui seront prises par la Société incluent la rationalisation des fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production dans l'ensemble de l'entreprise ainsi que la valorisation de sa présence mondiale pour créer des centres d'excellence en conception, ingénierie ou fabrication à la fois dans Aéronautique et dans Transport. Environ 7 500 postes devraient être touchés pendant que la Société optimisera ses effectifs et spécialisera certains sites d'ici la fin de 2018, y compris environ 2 000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits. L'impact de cette restructuration sur les emplois devrait être en partie compensé par des embauches stratégiques visant particulièrement à soutenir l'accélération de nos programmes en croissance clés, notamment le programme d'avions *C Series* et le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que les principaux contrats ferroviaires remportés. En raison de ces mesures, la Société s'attend à réaliser, d'ici la fin 2018, des économies récurrentes d'environ 300 millions \$.

En outre, le 17 février 2016, Avions commerciaux a annoncé que Air Canada avait signé une lettre d'intention visant l'achat de 45 avions *CS300* assortis d'options sur 30 autres avions *CS300*, dont des droits de conversion en avions *CS100*. Le 28 juin 2016, Avions commerciaux et Air Canada ont annoncé qu'ils avaient finalisé une entente d'achat ferme correspondant à la lettre d'intention annoncée en février 2016. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, Air Canada deviendra le premier transporteur nord-américain de grandes lignes à réseau international pour les avions *C Series*. Les livraisons à Air Canada devraient commencer en 2019. D'après le prix affiché de l'avion *CS300* à cette date, la commande ferme était évaluée à 3,8 milliards \$.

Le 1^{er} avril 2016, Avions d'affaires a annoncé qu'il avait reçu une commande ferme de 20 avions *Challenger 350*. D'après le prix affiché à cette date d'un biréacteur doté de l'équipement standard, la commande ferme était estimée à 534 millions \$. Le 23 mai 2016, Bombardier a confirmé que le client est Flexjet, LLC.

Le 12 avril 2016, Avions commerciaux a annoncé que Air Baltic Corporation AS (« airBaltic ») avait converti ses sept options restantes pour les avions *CS300* en une commande ferme. D'après le prix affiché à cette date, la commande ferme était estimée à 506 millions \$. Cette commande a porté le total des commandes fermes d'airBaltic à 20 avions *CS300*. Cette entente faisait suite à la conversion de trois options par la société aérienne annoncée en février 2014. La commande ferme initiale de 10 avions *CS300* assortis d'options sur 10 autres avions avait été annoncée le 20 décembre 2012. Le 28 novembre 2016, Avions commerciaux a annoncé la livraison du premier avion *CS300* à airBaltic. Le 14 décembre 2016, airBaltic a exécuté le premier vol commercial de son avion *CS300*.

Le 28 avril 2016, Avions commerciaux a annoncé que Delta Air Lines, Inc. (« Delta ») avait passé une commande ferme de 75 appareils *CS100* assortis d'options sur 50 autres appareils *CS100*. D'après le prix affiché à cette date, la commande ferme était estimée à 5,6 milliards \$. Les livraisons des avions *CS100* à Delta devraient commencer en 2018.

Le 29 avril 2016, Bombardier a annoncé que tous les candidats proposés par la direction avaient été élus administrateurs lors de l'assemblée annuelle des actionnaires de 2016. Deux d'entre eux ont été élus à titre de nouveau membre du conseil d'administration pour l'exercice à venir, à savoir August W. Henningsen et Beatrice Weder di Mauro.

Le 17 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé l'inauguration du nouveau Centre de réponse à la clientèle pour les avions *C Series* à Mirabel (Québec).

Le 20 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé qu'un client avait signé une entente d'achat ferme visant 10 avions *CRJ900*. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à cette date, la commande ferme était estimée à 472 millions \$. Le 1^{er} novembre 2016, Avions commerciaux a confirmé que Industrial Bank Financial Leasing Co., Ltd. (aussi connue sous le nom de CIB Leasing), dont le siège social est à Beijing, en Chine, était la cliente.

Le 20 juin 2016, Bombardier a également annoncé qu'elle avait conclu une entente définitive visant la vente de son programme d'avions amphibies à Viking Air Limited; le 3 octobre 2016, Bombardier a annoncé la clôture de la vente. La transaction comprenait les certificats de type de toutes les versions d'avions amphibies, soit les modèles CL-215, CL-215T et l'avion Bombardier 415, ainsi que les services après-vente.

Le 21 juin 2016, Avions d'affaires a annoncé qu'il prévoyait établir un nouveau centre de service détenu en propriété exclusive dans la grande région de Londres, au Royaume-Uni. Le centre de service offrira des services de révision générale complets et s'ajoutera au réseau de service et de soutien des avions d'affaires au Royaume-Uni.

Le 22 juin 2016, Bombardier a annoncé la nomination de Michael (Mike) B. Nadolski au poste de vice-président, Communications et Affaires publiques.

Le 23 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu une convention de souscription avec Investissement Québec (« convention de souscription *C Series* ») prévoyant un investissement de 1,0 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec par l'intermédiaire d'Investissement Québec (« Gouvernement du Québec ») en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans la Société en commandite Avions *C Series* (« SCACS »), une société en commandite alors nouvellement constituée, à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series* (« investissement dans le programme *C Series* »). Le 30 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait clos l'investissement dans le programme *C Series*. La SCACS était alors détenue à 50,5 % par Bombardier. Le décaissement de la première tranche de 500 millions \$ de l'investissement a eu lieu le 30 juin 2016 et le décaissement de la seconde tranche de 500 millions \$ a eu lieu le 1^{er} septembre 2016. À titre de filiale de Bombardier, la SCACS poursuit les activités de la Société liées au programme d'avions *C Series*. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation des résultats financiers de Bombardier. Le produit de l'investissement dans le programme *C Series* a été entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. L'investissement dans le programme *C Series* comprenait également l'émission de bons de souscription au Gouvernement du Québec pouvant être exercés sur une durée de cinq ans en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B du capital de Bombardier, sous réserve de clauses d'usage en matière de rajustement, à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN à la date de signature des ententes définitives, soit le prix d'offre des reçus de souscription aux termes de l'appel public à l'épargne de Bombardier clos en février 2015.

Le 23 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé que son établissement de service agréé, SAMCO Aircraft Maintenance B.V. (« SAMCO »), avait reçu l'autorisation de maintenance de base du programme d'avions *C Series* en vertu du chapitre 145 des autorités de l'aviation civile des Pays-Bas. SAMCO fournira des services de maintenance pour les avions *C Series* basés en Europe et régions avoisinantes. SAMCO fournit également des services de maintenance aéronautique pour les avions *Q Series* en tant que membre du réseau mondial d'établissements de service agréés de Bombardier répartis stratégiquement dans le monde entier.

Le 11 juillet 2016, Avions commerciaux a annoncé que son avion CS300 avait reçu la certification de type de TC et, le 7 octobre 2016, celle de l'AESA. Le 23 novembre 2016, Avions commerciaux a annoncé que TC et l'AESA avaient octroyé aux avions de ligne CS100 et CS300 la même qualification de type. Le 14 décembre 2016, Avions commerciaux a annoncé que son avion de ligne CS300 avait reçu la validation de type de la FAA des États-Unis.

Le 25 août 2016, Transport a annoncé l'inauguration de son nouveau siège et de sa nouvelle usine en Afrique du Sud au cours d'un événement tenu à Johannesburg, en Afrique du Sud.

Le 23 septembre 2016, Transport a annoncé la signature d'un accord stratégique avec China Railway Rolling Stock Corporation visant à établir un cadre pour les deux entreprises dont le but est de s'appuyer sur leurs forces complémentaires sur des projets sélectionnés afin de fournir une valeur additionnelle aux clients, mieux servir le marché mondial croissant du matériel de transport ferroviaire et soutenir les objectifs mutuels de croissance à long terme. Les domaines potentiels de coopération future comprennent le développement du marché chinois et international ainsi que la gestion des ressources communes de production.

Le 26 septembre 2016, Avions commerciaux et le système international de déclaration environnementale de produit (« EPD^{MD} »), un programme de déclaration environnementale basé en Suède, ont annoncé une première dans l'industrie aéronautique avec la publication de l'EPD^{MD} pour l'avion CS100 de Bombardier.

Le 30 septembre 2016, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat prévoyant la livraison à Angel Trains de 665 nouvelles voitures Bombardier AVENTRA qui seront exploitées par Abellio dans sa concession ferroviaire East Anglia au Royaume-Uni. Bombardier a également signé un autre contrat en vue de fournir des services de maintenance continus pour les nouveaux trains pendant toute la durée de la concession d'Abellio Greater Anglia. La valeur du contrat de fourniture de matériel roulant est estimée à 869 millions £ (alors 1,1 milliard \$), tandis que celle du contrat de maintenance, d'une durée de sept ans (avec une option de prolongation, comme la concession), est estimée à 83 millions £ (alors 108 millions \$).

Le 28 octobre 2016, Bombardier a annoncé la nomination de Daniel (Dan) Brennan à titre de vice-président principal, Ressources humaines.

Le 4 novembre 2016, Avions d'affaires a annoncé que son programme d'avion *Global 7000* avait réussi le vol inaugural de son premier véhicule d'essais en vol. L'avion devrait entrer en service au deuxième semestre de 2018.

Le 21 novembre 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait procédé avec succès à la clôture de son placement de nouveaux billets de premier rang d'un capital global de 1,4 milliard \$ échéant le 1^{er} décembre 2021, comportant un coupon de 8,750 % par année et vendus à 99,001 % de leur valeur nominale.

Le 24 novembre 2016, Transport a annoncé qu'il avait reçu une commande de 40 automotrices électriques à deux niveaux OMNEO Premium de la Société nationale des chemins de fer français (« SNCF ») pour le compte de la Région Normandie. La valeur de cette levée d'options s'élevait à 585 millions € (alors 620 millions \$) et s'inscrit dans le cadre du contrat signé avec la SNCF en 2010 qui prévoit la fourniture d'un maximum de 860 trains à deux niveaux pour les Régions françaises. Bombardier comprend que la Région Normandie compte déployer ces nouveaux trains premium à la fin de 2019.

Le 21 décembre 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait racheté la totalité de ses billets de premier rang 7,50 % échéant en 2018 et de ses billets de premier rang 5,50 % échéant en 2018.

Le 29 décembre 2016, Transport et les Chemins de fer fédéraux autrichiens ont annoncé la signature d'un accord-cadre pour la livraison d'au plus 300 rames Bombardier TALENT 3. D'après le prix affiché, la valeur totale de cet accord-cadre était estimée à 1,8 milliard € (alors 1,9 milliard \$).

Le 25 janvier 2017, Bombardier a annoncé que M. Nico Buchholz a été nommé au poste de vice-président principal, Initiatives stratégiques et que M. Dimitrios (Jim) Vounassis assumerait les responsabilités de chef de la direction de l'approvisionnement, tout en continuant à diriger la transformation opérationnelle de l'entreprise à titre de chef de la direction de la transformation et de l'approvisionnement de Bombardier.

Le 7 février 2017, Bombardier a annoncé que le gouvernement du Canada lui verserait sur quatre ans la somme de 372,5 millions \$ CA sous la forme de contributions remboursables. Faisant l'éloge des avions *C Series* comme un exemple d'innovation et de technologie respectueuses de l'environnement constituant l'avenir de l'industrie aéronautique, le gouvernement du Canada a décidé de financer des activités de recherche-développement liées au nouvel avion d'affaires *Global 7000* ainsi que les activités en cours liées au développement des avions *C Series*.

Le 8 mars 2017, Avions d'affaires a annoncé qu'il avait établi cinq nouvelles stations de maintenance en ligne en Europe. Ces installations assureront le soutien de maintenance en ligne aux clients de Avions d'affaires en Europe, venant ainsi compléter les services de révision générale complets du réseau de service et de soutien de Bombardier dans cette région et dans le monde entier.

Le 7 avril 2017, Avions d'affaires, en collaboration avec son partenaire, la zone économique de l'aéroport de Tianjin, a annoncé l'ouverture d'un centre de service à la fine pointe de la technologie à Tianjin, en Chine.

Le 26 avril 2017, Avions commerciaux a annoncé que TC et l'AESA avaient accordé les certifications d'approche à forte pente à l'avion *CS100*. La capacité de l'avion *CS100* à être exploité dans les aéroports difficiles d'accès, comme celui de London City, a été validée par le programme intensif d'essais en vol de Bombardier.

Le 11 mai 2017, Bombardier a annoncé que tous les candidats proposés par la direction avaient été élus administrateurs lors de l'assemblée annuelle des actionnaires de 2017. Deux d'entre eux ont été élus à titre de nouveau membre du conseil d'administration pour l'exercice à venir, à savoir Pierre Marcouiller et Antony N. Tyler.

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 15 juin 2017, Bombardier a annoncé la nomination de Michael Ryan au poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie à compter du 1^{er} juillet 2017. M. Ryan a succédé à Jean Séguin, qui a pris sa retraite.

Le 20 juin 2017, Avions commerciaux a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec SpiceJet Limited de Gurgaon, en Inde, visant jusqu'à 50 biturbopropulseurs *Q400*. Le 29 septembre 2017, Avions commerciaux a annoncé la conclusion d'une entente d'achat ferme avec SpiceJet conformément à la lettre d'intention annoncée en juin 2017. Il s'agit de la plus importante commande individuelle du programme d'avions *Q400* et celle-ci porte à plus de 600 le nombre de commandes fermes d'avions *Q400*. Au moment de la livraison, SpiceJet deviendra le premier transporteur aérien au monde à exploiter un biturbopropulseur de 90 places, sous réserve de la certification par les organismes de réglementation. D'après le prix affiché, la valeur de la commande était estimée à un maximum de 1,7 milliard \$.

En outre, 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 22 juin 2017, Avions commerciaux et CAE ont annoncé que TC, la FAA des États-Unis, l'AESA et le ministère des Terres, des Infrastructures et des Transports de la République de Corée (Corée du Sud) avaient accordé au premier simulateur de vol complet d'avion *C Series* dans le monde la certification de niveau D, la plus élevée pour les simulateurs de vol.

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 levée d'options 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 8 août 2017, Avions commerciaux a annoncé avoir franchi une étape importante dans le cadre de son programme d'avions *C Series*, à savoir le premier vol commercial à destination de l'aéroport London City d'un avion de ligne *CS100* de SWISS parti de Zurich.

Le 16 octobre 2017, Bombardier a annoncé qu'elle établirait un partenariat à l'égard du programme d'avions *C Series* avec Airbus SE (« Airbus »). Un accord à cet égard a été signé afin de conjuguer la présence et la dimension mondiale d'Airbus avec la gamme d'avions de ligne de toute dernière génération de Bombardier. Aux termes de cet accord, Airbus fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la SCACS, l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une participation de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec en détiendront, approximativement et respectivement, 31 % et 19 %. Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS resteront au Québec, en bénéficiant de la présence et de la dimension mondiale d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étendra au Canada avec la chaîne d'assemblage final de la gamme *C Series*, ainsi qu'aux États-Unis avec une chaîne de production supplémentaire dans le site d'assemblage d'Airbus en Alabama. L'opération comprend également l'émission, à la clôture, de bons de souscription à Airbus pouvant être exercés sur une durée de cinq ans en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 100 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B du capital-actions de Bombardier, sous réserve de clauses d'usage en matière de rajustement, à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en dollars US de 2,29 \$ CAN.

Le 2 novembre 2017, Bombardier a annoncé la nomination de Douglas R. Oberhelman à titre de membre de son conseil d'administration à compter du 2 novembre 2017.

De plus, le 2 novembre 2017, Bombardier a annoncé qu'un client européen avait signé une lettre d'intention visant 61 avions *C Series*, comprenant une commande ferme de 31 avions et des options sur 30 avions additionnels. Cette lettre d'intention demeure assujettie à la signature d'une entente d'achat. D'après le prix affiché à cette date, la commande ferme était estimée à environ 2,4 milliards \$. Ce montant pourrait atteindre près de 4,8 milliards \$ si les 30 options étaient exercées.

Le 17 novembre 2017, Avions d'affaires a annoncé l'inauguration de son Centre d'excellence à la fine pointe de la technologie, où seront effectués les travaux de finition et de haute précision sur ses biréacteurs d'affaires *Global 7000*, produit phare de sa catégorie. Bombardier recrute activement pour combler environ 1 000 nouveaux postes à Montréal d'ici la fin du mois de mai 2019 pour les travaux de finition à réaliser sur ses avions *Global 7000*.

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^{er} décembre 2024, qui ont été vendus à la valeur nominale.

Le 1^{er} 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.

En outre, le 1^{er} 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, Bombardier a annoncé la nomination de Diane Giard à titre de membre de son conseil d'administration.

En outre, 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 le prix affiché à cette date, 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 \$.

De plus, le 29 décembre 2017, Avions commerciaux a annoncé la signature d'une entente ferme visant l'acquisition de 12 avions *CS300* et des droits d'achat de 12 avions *CS300* supplémentaires avec la compagnie EgyptAir Holding Company (« EgyptAir »). D'après le prix affiché de l'avion de ligne *CS300* à cette date, la commande ferme était estimée à 1,1 milliard \$. Si EgyptAir exerçait également ses droits d'achat de 12 avions *CS300*, la valeur de l'entente ferme s'élèverait à près de 2,2 milliards \$.

Le 30 janvier 2018, Avions d'affaires a annoncé que le cinquième et dernier véhicule d'essais en vol *Global 7000* avait complété son premier vol avec succès.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

APERÇU DES ACTIVITÉS

Bombardier exerce ses activités dans les industries de l'aéronautique et du transport sur rail par le biais des quatre secteurs isolables suivants : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport.

Avions d'affaires

Leader mondial en matière de conception, fabrication et services après-vente pour trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique un large portefeuille d'avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ Series* ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* entièrement nouveaux. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des composantes importantes de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Transport

Transport offre la gamme la plus complète de produits et services de l'industrie du transport sur rail et couvre tout l'éventail des solutions ferroviaires, allant des trains complets aux sous-systèmes, en passant par des services, de l'intégration de systèmes, de la signalisation et des solutions de mobilité électrique.

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

Aéronautique

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

Avions d'affaires

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

Le siège mondial de Avions d'affaires est situé à Dorval, Québec, Canada.

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Avions d'affaires sous la section intitulée « Avions d'affaires – Profil » aux pages 58 et 59 du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (le « rapport de gestion »); ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Les clients de Avions d'affaires, 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 2017, la plus grande part des revenus de Avions d'affaires 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, tandis que le marché chinois se classait au troisième rang. Par l'intermédiaire de son groupe Avions spécialisés, Avions d'affaires répond également aux besoins de clients gouvernementaux de par le monde et d'autres fournisseurs de missions spéciales en adaptant ses plateformes de biréacteurs d'affaires et d'avions commerciaux de premier plan pour couvrir tout l'éventail des 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 Avions d'affaires s'effectue par l'intermédiaire du bureau de la Société à Montréal. Les ventes des produits de Avions d'affaires 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 au Canada et aux États-Unis. Pour l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient, ces bureaux sont établis à Dubaï, à Hong Kong et en Chine. 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 en Australie, aux États-Unis, en Chine, à Hong Kong, au Japon, à Singapour, en Afrique du Sud et aux Émirats arabes unis. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service de fabricants d'équipement d'origine (« FEO ») situés aux États-Unis, en Europe (dont une nouvelle installation à l'aéroport de Londres Biggin Hill) et en Asie-Pacifique (dont une nouvelle installation à Tianjin), ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés dans le monde entier.

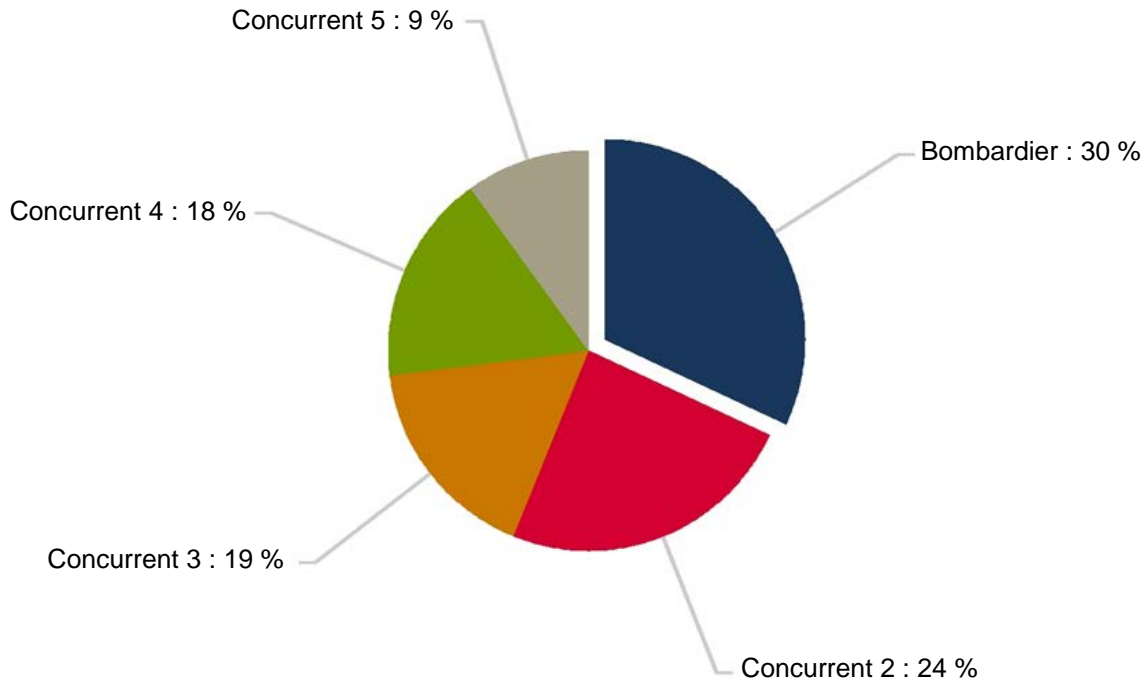
Concurrence

Avions d'affaires 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

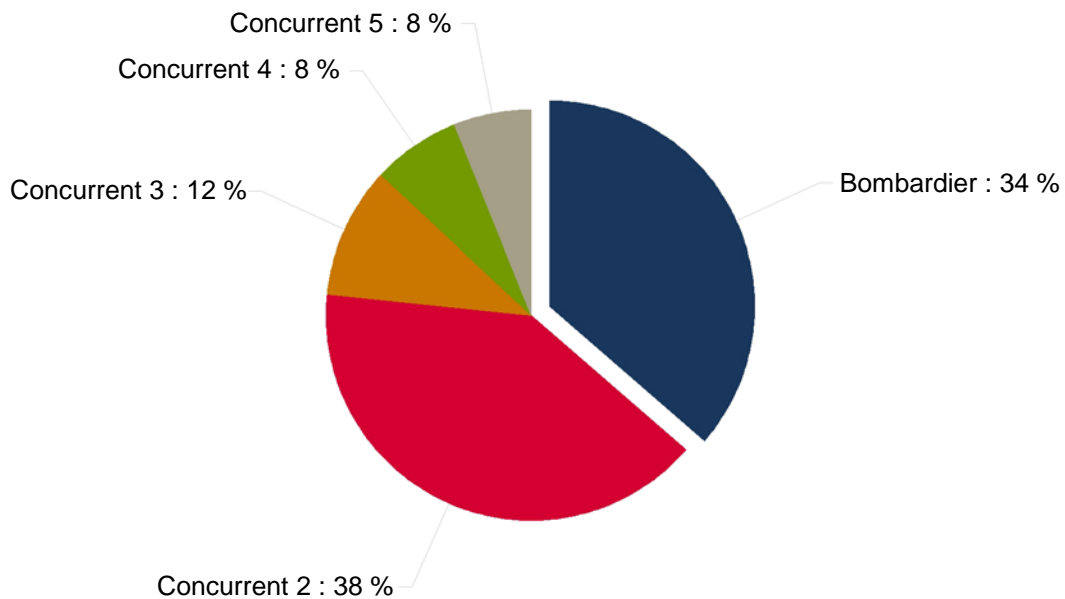
Les diagrammes ci-après présentent l'environnement concurrentiel de Avions d'affaires et montrent les parts de marché estimatives de Avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons d'avions et en fonction des revenus au cours de la période de trois ans close le 31 décembre 2017 dans les catégories des avions d'affaires où il livre concurrence.

**Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions d'affaires
Du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2017
(1654 unités livrées)**



Source : Selon les estimations de Avions d'affaires, l'information publique de nos concurrents, les rapports sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA ») et les prix publiés par Ascend Flight Global et dans la revue *Business and Commercial Aviation*.

**Parts de marché en fonction des revenus
Du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2017**



Source : Selon les estimations de Avions d'affaires, l'information publique de nos concurrents, les rapports sur les livraisons de la GAMA et les prix publiés par Ascend Flight Global et dans la revue *Business and Commercial Aviation*.

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Avions d'affaires sous la section intitulée « Avions d'affaires – Analyse des résultats » aux pages 66 et 67 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Avions commerciaux

Avions commerciaux compte des sites de production et d'ingénierie au Canada (Mirabel, Montréal et Toronto) et un réseau international de service, de soutien et de vente réparti sur un bon nombre de pays.

Le siège mondial de Avions commerciaux est situé à Mirabel, Québec, Canada.

Segments de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Avions commerciaux sous la section intitulée « Avions commerciaux – Profil » aux pages 75 et 76 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Les clients de Avions commerciaux sont établis dans le monde entier; ce sont surtout des transporteurs de passagers et de fret, ainsi que des sociétés de location d'avions qui achètent des produits directement de Avions commerciaux pour les louer à des exploitants. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, la plus grande part des revenus de Avions commerciaux étaient générés sur le marché européen (y compris la Russie et la CÉI). L'Asie arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus, tandis que le marché nord-américain se classait au troisième rang et l'Afrique, au quatrième.

Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. La commercialisation des produits de Avions commerciaux s'effectue par l'intermédiaire des bureaux de commercialisation et de vente de la Société ou de ses filiales. Dans les Amériques, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada, aux États-Unis et au Brésil. En Europe, la commercialisation et la vente s'effectuent par l'intermédiaire de bureaux situés en Allemagne, en Russie et au Royaume-Uni. En Asie, ces bureaux sont établis aux Émirats arabes unis, à Singapour, en Chine et au Japon. Les services de pièces de Avions commerciaux sont offerts à partir de deux centres de distribution principaux situés à Chicago et à Francfort et à partir des dépôts de pièces de rechange situés à Hong Kong, à Singapour, à Sydney, à Narita, à Dubaï, à Beijing et à Johannesburg. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des FEO situés aux États-Unis, ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés un peu partout dans le monde.

Concurrence

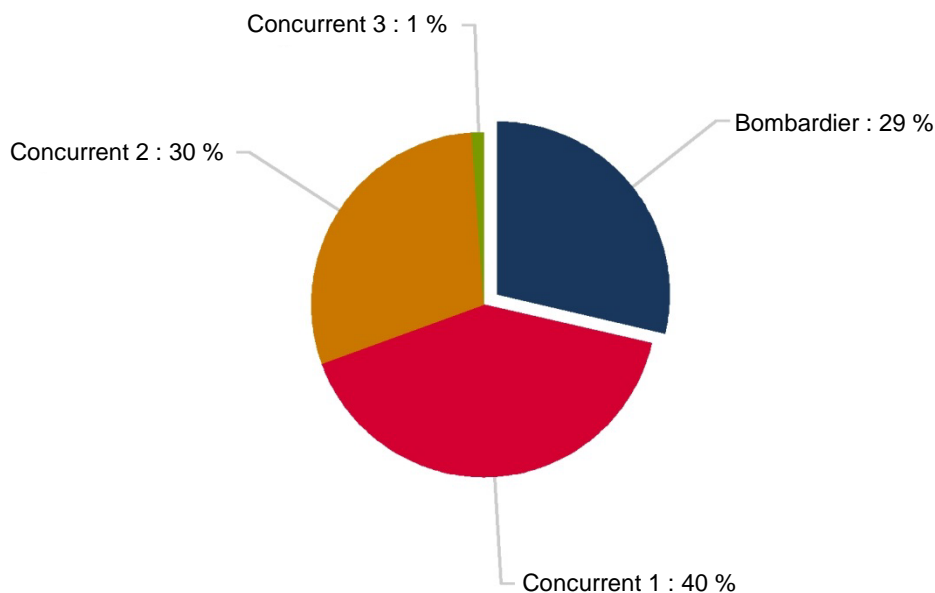
Avions commerciaux fait face à une vive concurrence de la part d'une variété de concurrents, notamment d'entreprises mondiales disposant d'un vaste portefeuille de produits et de services et de concurrents régionaux ayant une offre de produits et services plus limitée, comprenant principalement Airbus, ATR, Boeing, COMAC, Mitsubishi, Embraer et Sukhoi.

Parts de marché estimatives de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions

Le diagramme ci-après présente l'environnement concurrentiel de Avions commerciaux et montre les parts de marché estimatives de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions sur une période de trois ans close le 31 décembre 2017 pour le marché des avions de 60 à 100 sièges, aussi appelé segment des avions régionaux de grande taille¹.

¹ Étant donné que Avions commerciaux a commencé à livrer concurrence sur le marché des avions de 100 à 150 sièges seulement en 2016, on ne dispose pas encore de données fiables sur la part de marché de Avions commerciaux dans cette catégorie.

Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions Janvier 2015 à décembre 2017 Segment des avions régionaux de grande taille (60 à 100 sièges) (714 livraisons d'avions)



Sources : Estimations de Avions commerciaux d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Avions commerciaux sous la section intitulée « Avions commerciaux – Analyse des résultats » à la page 87 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie compte des installations dans cinq pays, dont quatre sites de fabrication et d'ingénierie, situés au Canada (Montréal), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro) et au Maroc (Casablanca), ainsi que deux centres de service après-vente pour les aérostructures établis aux États-Unis (Dallas) et au Royaume-Uni (Belfast). Le siège mondial de Aérostructures et Services d'ingénierie est situé à Montréal, Québec, Canada.

Segments de marché

Aérostructures et Services d'ingénierie fournit des produits et des services dans les secteurs suivants : la conception et la fabrication et le service après-vente d'aérostructures complexes en matériaux composites et en métal, dont des nacelles moteurs, des postes de pilotage, des sous-ensembles et composants de fuselage, des sous-ensembles et composants d'aile; la conception-fabrication et le service après-vente de composants de système, dont des harnais électriques et des composants tubulaires; et les solutions d'ingénierie, dont les préparations des essais au sol et en vol, la conception de structures d'aéronef et l'analyse des contraintes.

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Aérostructures et Services d'ingénierie sous la section intitulée « Aérostructures et Services d'ingénierie – Profil » à la page 96 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Aérostructures et Services d'ingénierie a une clientèle mondiale composée de FEO pour les avions, de fabricants de moteurs et d'exploitants d'avions, ainsi que de fournisseurs d'aérostructures. Le principal marché de Aérostructures et Services d'ingénierie comprend les FEO pour les avions civils, tant internes qu'externes. À l'interne, Aérostructures et Services d'ingénierie fournit d'importants composants de structures pour les programmes de Avions d'affaires et de Avions commerciaux. À l'externe, Aérostructures et Services d'ingénierie offre principalement des composants de structures et des nacelles de moteur.

Méthodes de distribution

Les produits et services d'ingénierie sont fournis par Aérostructures et Services d'ingénierie directement à ses clients en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. Le développement des affaires reliées aux produits et services de Aérostructures et Services d'ingénierie est effectué principalement par l'intermédiaire de ses installations situées au Canada et au Royaume-Uni.

Concurrence

Aérostructures et Services d'ingénierie dispose de capacités de calibre international en matière de conception, de fabrication et de service pour les ailes, les postes de pilotage, les fuselages (y compris les portes), les nacelles et les autres composants d'aérostructures. Il est un des rares fournisseurs ayant des capacités en matière de conception et de fabrication d'ailes complètes en matériaux composites, notamment les ailes entièrement en

matériaux composites du programme d'avions *C Series*. Son environnement concurrentiel est très fragmenté et diversifié et compte de nombreux sous-segments. Aérostructures et Services d'ingénierie agit principalement à titre de fournisseur interne des programmes d'avions de Bombardier et est étalonné par rapport à des fournisseurs externes de catégorie 1 et de catégorie 2 afin de s'assurer qu'il est concurrentiel.

Méthodes de production de Aéronautique

Les produits de Avions d'affaires sont fabriqués dans ses sites de production au Canada (Montréal et Toronto) et aux États-Unis (Wichita), tandis que les produits de Avions commerciaux sont fabriqués dans ses sites de production au Canada (Mirabel et Toronto). Les activités exercées dans ces sites vont de la fabrication et l'assemblage de composants et de pièces d'avion à l'assemblage final des avions, à l'aménagement intérieur, à la peinture et aux activités préparatoires au vol.

Les activités de Aérostructures et Services d'ingénierie sont exécutées à ses installations au Canada (Montréal et Mirabel), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro), au Maroc (Casablanca) et aux États-Unis (Dallas). Les activités menées dans ces installations vont de la conception, de la fabrication et du service après-vente aux services d'ingénierie, y compris les essais expérimentaux et essais au sol, l'outillage et divers services de soutien pour les essais des nouveaux programmes d'avions.

Les matières premières, divers composants, des articles et systèmes requis pour fabriquer les avions et les composants des aérostructures et des systèmes proviennent de différentes sources dans le monde et l'approvisionnement varie 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. Bombardier évalue et optimise continuellement son bassin de fournisseurs afin de s'assurer d'avoir une chaîne d'approvisionnement mondial efficace et des processus d'approvisionnement durables. 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 portefeuille de produits et services efficaces 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 compte des sites de production et d'ingénierie situés dans le monde entier.

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

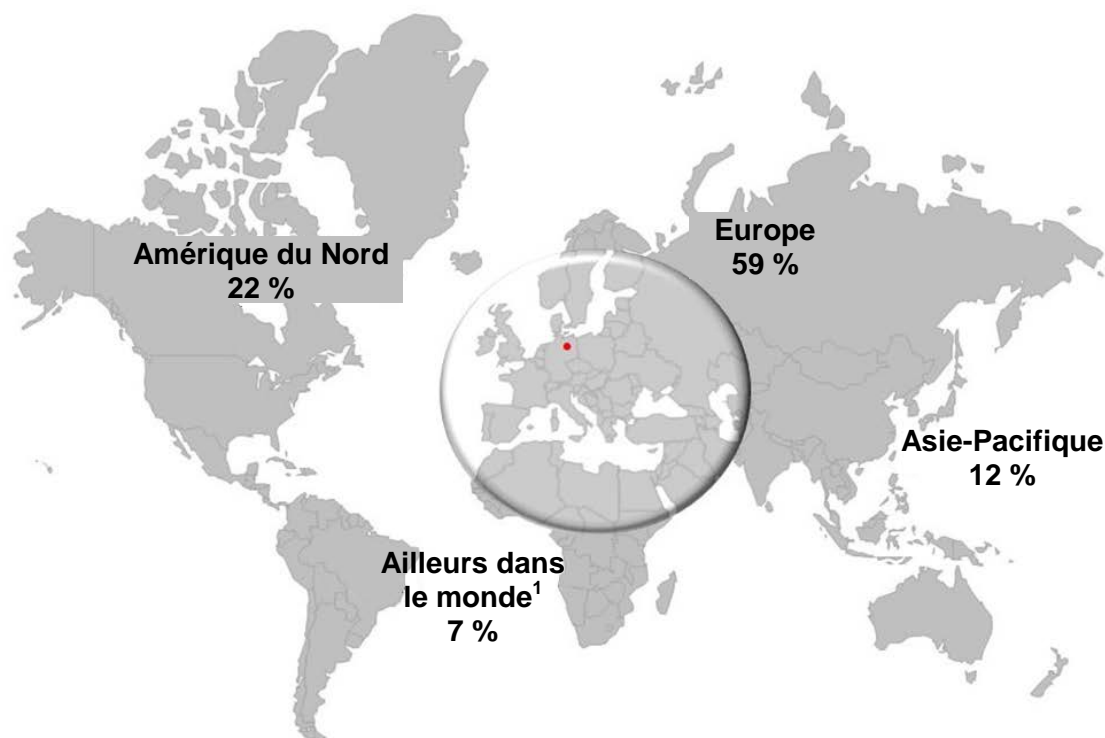
Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Transport sous la section intitulée « Transport – Profil » aux pages 105 à 109 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Revenus par région géographique



Revenus externes de Transport pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 : 8,518 milliards \$

• Siège mondial

¹ « Ailleurs dans le monde » inclut l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CÉI.

Transport mène la plus grande part 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 organisations 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 régionale ou nationale, mais certaines se concentrent désormais 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.

Méthodes de distribution

En décembre 2017, une modification organisationnelle a été apportée afin d'établir trois zones opérationnelles pour la vente et livraison de matériel roulant et la prestation de services de maintenance connexes ainsi qu'une division opérationnelle mondiale pour les solutions de contrôle ferroviaire et bordure de voie (« SCF »). Les zones opérationnelles pour le matériel roulant ont été regroupées comme suit : i) EOMA (comprenant l'Europe de l'Ouest, le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Asie du Sud-Est et l'Australie), ii) ECC (comprenant l'Europe centrale et l'Europe de l'Est, Israël, la Russie et la Chine) et iii) les Amériques. Les équipes de vente exercent leurs activités dans chacune des zones opérationnelles et division opérationnelle mondiale mentionnées ci-dessus.

Depuis le dernier trimestre de 2016, Transport a créé une fonction mondiale de vente et de commercialisation afin de renforcer davantage l'alignement général sur les activités de développement des affaires, de vente et de commercialisation. Comme avant, toutes les régions et les divisions mondiales 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. Transport établit constamment des priorités pour ses clients et suit un processus systématique de contrôle de la satisfaction de la clientèle.

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 sélective des soumissions de Transport fondée sur des critères prédéterminés lui permet de sélectionner des projets qui contribuent à atténuer le risque associé à son carnet de commandes. Transport s'emploie à présenter des soumissions pour des occasions qui augmenteront la part des projets très standardisés de son portefeuille de produits. Transport sélectionne généralement les projets qui lui permettront d'optimiser l'utilisation de ses capacités existantes en matière d'ingénierie ou de fabrication. En outre, Transport renforce sa concentration sur la totalité de la chaîne de valeur de ses projets et comme les services offrent un rendement intéressant, 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.

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 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.

Grâce à son programme d'excellence opérationnelle, Transport améliore constamment la performance de ses installations afin de livrer des produits correspondant aux exigences de ses clients.

Transport conclut la plupart de ses contrats avec les clients finaux et leur livre ses produits directement ou en participant à des consortiums. 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. 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 mises en œuvre au sein des gammes de produits *FLEXITY* et *TRAXX*, entre autres, et sont déployées au sein d'autres gammes de produits.

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. Dans le cadre de son programme d'économies en matière d'approvisionnement mondial, Transport travaille conjointement avec ses parties prenantes internes et externes en vue de l'amélioration continue de la performance, du coût et de la qualité de sa chaîne d'approvisionnement.

Transport vise à développer ses compétences et sa structure afin d'établir, de maintenir et d'intégrer davantage une chaîne d'approvisionnement mondial rentable et d'assurer un réseau homogène de fournisseurs responsables sur le plan social pour les principaux marchés de Transport.

Afin d'améliorer la fiabilité et de réduire la complexité et les coûts de sa chaîne d'approvisionnement, Transport a progressé considérablement dans le déploiement de son programme de gestion des fournisseurs à l'échelle de l'entreprise qui vise à réduire le nombre de ses fournisseurs et à établir un partenariat stratégique à long terme avec un plus petit nombre de fournisseurs mondiaux pour tous les projets, afin de maximiser l'engagement des fournisseurs, de favoriser le développement conjoint de technologies et l'utilisation conjointe d'analyses et d'outils d'ingénierie, de partager les risques associés aux projets, de réduire le délai de réponse aux clients et le coût de possession des stocks et de mettre l'accent sur les partenariats après-vente.

Concurrence

Le marché ferroviaire mondial a toujours été résistant aux récessions économiques et, par conséquent, attire de nombreux concurrents. En 2017, le secteur a continué de faire l'objet d'une consolidation accrue et d'une concurrence plus vive entre les FEO et entre les fournisseurs. Néanmoins, Bombardier a conservé une position de tête dans toutes les régions et obtenu une part importante du marché ferroviaire pertinent et accessible en fournissant le portefeuille de produits le plus diversifié de l'industrie.

Transport fait généralement face à une concurrence de la part d'une variété de concurrents dans le marché ferroviaire accessible¹, 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 proposition de valeur à long terme et de son portefeuille de produits diversifiés. En Europe et en Amérique du Nord, Transport a obtenu des contrats importants dans les secteurs 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 avec ses partenaires locaux. Transport a également réussi à maintenir et à augmenter sa présence dans d'autres pays comme l'Australie, la Chine, l'Inde et la Thaïlande².

Il est possible d'obtenir des renseignements sur la position de Transport en matière de commandes remportées au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017 sous la section intitulée « Transport – Analyse des résultats » aux pages 117 à 121 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

¹ 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.

² 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 2012 et 2017 pour le marché ferroviaire accessible de Transport à l'extérieur de la Chine, excluant les services, les systèmes et la signalisation, ainsi que les locomotives diesel à l'extérieur de l'Europe.

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 les exercices clos le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2016, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 15 février 2018. 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 (la « 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 exclusif et absolu 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.

ENVIRONNEMENT

Lois et risques en matière d'environnement

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérale, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités de la Société à l'extérieur du Canada. En outre, la Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (la « politique SSE ») qu'elle met à jour périodiquement et qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale. La politique SSE a été mise à jour en décembre 2015. Conformément à cette politique, un programme de vérification de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement a été mis en œuvre à l'échelle de la Société afin de s'assurer que ses activités de fabrication et de service se conforment à tous les égards importants à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de santé, sécurité et environnement. La Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de fabrication et de service afin de prévenir la pollution, d'améliorer le rendement et de réduire les risques liés à l'environnement. À ce jour, tous les établissements de la Société comptant plus de 150 employés ont été accrédités par des parties externes en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale et de la norme OSHAS 18001 pour la gestion de la santé et de la sécurité. Tous les sites allemands de Transport sont

également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne. 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, les lois et règlements sur le point d'être adoptés en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de contrôle de la pollution par suite de ces exigences réglementaires imminentes ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. La Société adapte ses systèmes pour les rendre conformes à la version révisée en 2015 de la norme ISO 14001.

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société sont généralement associés aux 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. Au cours de 2017, 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) et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. À la fin de 2016, la province d'Ontario a décidé d'intégrer le même marché du carbone que celui du Québec, à compter de 2018. Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. 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. Voir également « Facteurs de risque » à la page 29 ci-dessous.

Au cours de 2017, la Société a continué à travailler pour se conformer à un règlement européen adopté en 2007, soit le Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (« REACH »). La Société, par l'intermédiaire de ses secteurs isolables, a mis en œuvre des mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la phase d'enregistrement de REACH. La Société continue de surveiller les développements éventuels dans le contexte de REACH et la mise en œuvre de ceux-ci pour s'assurer de son entière conformité à ce règlement. Actuellement, il n'est pas prévu que ce règlement aura une incidence importante sur la situation financière de la Société.

Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne

Au cours de 2017, un des sites de la Société était admissible aux programmes de quotas de l'Union européenne, mais comme les émissions de ce site n'excédaient pas les limites applicables, il ne présentait pas un risque important, de sorte que la Société n'a pas eu à acheter de crédits de carbone.

Conformément aux obligations imposées par l'EQE de l'UE, les divisions des opérations aériennes de Aéronautique, de Transport et des bureaux administratifs de Bombardier ont soumis les plans de surveillance et les rapports d'émissions requis aux autorités nationales compétentes (Royaume-Uni et Allemagne) relatifs aux vols à destination ou en provenance des aéroports au sein de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège et du Liechtenstein.

Avec prise d'effet le 30 avril 2014, l'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 CO₂ par année sont dispensés de déposer des rapports et des certificats d'échange du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020. Cette dispense s'applique à Bombardier.

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. Au cours de 2018, les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$.

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, ces coûts ne sont actuellement pas considérés comme importants pour la Société.

Politiques environnementales

La Société s'efforce de réduire continuellement l'impact délétère sur l'environnement généré par ses activités. L'empreinte environnementale des installations de service et de fabrication demeure une préoccupation constante et la Société établit des objectifs et des cibles afin de réduire son impact sur l'environnement. Des cibles de réduction en matière de consommation d'énergie, d'émissions de carbone, de consommation d'eau et de production de déchets ont été approuvées par la Société à la fin de 2013 pour la période allant de 2014 à 2018. Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur le système de gestion de l'environnement de Bombardier, à l'adresse www.bombardier.com/fr/durabilite.html.

DURABILITÉ

La durabilité fait partie intégrante de la stratégie d'entreprise de la Société. En 2017, la Société a continué de mettre œuvre des pratiques innovantes et durables dans ses activités et a été nommée dans la liste des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada pour 2017 de *Corporate Knights*, un indicateur de référence en matière de durabilité. En mai 2017, la Société a publié sa mise à jour annuelle en matière de durabilité. Le 3 octobre 2017, Avions commerciaux a annoncé, dans le cadre du Global Sustainable Aviation Summit, tenu à Genève, la publication de l'EPD® pour l'avion CS300. Cette nouvelle a été rendue publique un an après que l'avion CS100 a reçu la même certification. Aucun autre constructeur d'avions n'a divulgué l'impact environnemental complet de ses produits.

Pour plus de renseignements, consultez www.bombardier.com/fr/durabilite.html.

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 :

- Pénurie de main-d'œuvre qualifiée
- Changements démographiques
- Concurrence accrue pour embaucher les meilleures personnes
- Maintien de stratégies de recrutement efficaces dans les principaux marchés
- Développement et rétention de ses meilleurs employés
- Mobilisation des meilleures pratiques dans l'ensemble de Bombardier
- Amélioration continue de ses performances en santé et sécurité

Le recrutement, la formation et la fidélisation d'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 génie, spécialement dans les domaines où de grandes compétences propres au secteur sont requises. 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.

Aéronautique emploie de nombreux ingénieurs qui possèdent un large éventail de compétences dans des domaines comme la conception aéronautique, l'aérodynamique, les contraintes et structures, les essais en vol, l'avionique, l'hydromécanique et le génie logiciel. Afin de soutenir ses objectifs en matière de recrutement, Aéronautique collabore avec des établissements d'enseignement afin de former des ingénieurs dans les domaines où il y a pénurie de candidats qualifiés. Aéronautique finance également l'élaboration de programmes, collabore à la conception de programmes d'études, fournit des compétences en enseignement et offre des stages pratiques en complément des études universitaires. 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, qui jouent un rôle essentiel dans la conception, la fabrication et la maintenance des solutions de transport sur rail pour les clients mondiaux de la Société. Parmi les compétences requises figurent les génies mécanique, électrique et logiciel. Transport a déterminé des domaines

techniques clés (p. ex., l'acoustique et la sécurité en cas de collision) et des domaines de compétence 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 ayant un parcours de carrière spécialisé.

Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur les ressources humaines de Bombardier dans la section intitulée « Analyse des résultats » aux pages 68, 69, 90, 100 et 121 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées 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 », aux pages 125 à 143 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées 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 2017, le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2015. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2017		31 décembre 2016		31 décembre 2015	
	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	5,9	0,7142	6,5	0,6756	6,8	0,7046
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	2,9	0,8366	1,8	0,7835	1,8	0,7835
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 (les « actions privilégiées série 2 »), les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (les « actions privilégiées série 3 ») et les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (les « 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.

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 (les « 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 2017, la Société comptait 5 811 736 actions privilégiées série 2, 6 188 264 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 313 898 549 actions classe A et 1 932 782 264 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 2017, 38,11 % 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^{er} août 2022 ainsi que le 1^{er} 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^e 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^{er} août 2022 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1^{er} août 2022 ainsi que le 1^{er} 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^{er} 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 (le « 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 14 février 2018, la Société s'est vu attribuer une cote de B pour sa dette à long terme par Fitch Ratings Ltd. (« Fitch ») avec une perspective négative. La Société a également reçu une cote de la famille de sociétés de B3 et une cote de Caa1 pour sa dette à long terme par Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's »), avec une perspective négative, ainsi qu'une cote de B- pour sa dette à long terme par Standard & Poor's (« S&P »), avec une perspective stable. Fitch a également attribué une cote de CCC+ aux actions privilégiées de la Société, tandis que S&P leur a attribué une cote de CCC- sur l'échelle mondiale ou P-5 (faible) sur l'échelle canadienne.

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.

Une 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. Une cote de Caa est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée de nature spéculative et de piètre qualité et qu'elle est assujettie à un risque de crédit très élevé. Le déterminant numérique « 1 » indique que le risque du débiteur et/ou de ses 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 B attribuée par Fitch à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de onze catégories et indique qu'un risque de défaut important est présent, mais qu'une marge de sécurité limitée demeure. Les engagements financiers sont actuellement remplis; cependant, la capacité de poursuivre le paiement est vulnérable à une détérioration de la conjoncture commerciale et économique.

Une cote CCC+ de Fitch attribuée aux actions privilégiées est aussi utilisée pour donner également une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinaire; cette cote indique qu'un risque de crédit élevé est présent. De plus, une cote dans 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.

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.

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 2017		Actions classe A « BBD.A »	Actions à droits de vote subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Décembre	Haut	3,23 \$	3,22 \$	10,94 \$	11,79 \$	19,31 \$
	Bas	2,97 \$	2,98 \$	10,41 \$	11,35 \$	18,51 \$
	Clôture	3,05 \$	3,03 \$	10,75 \$	11,58 \$	19,30 \$
	Volume	1 971 737	121 191 819	107 582	77 637	142 210
Novembre	Haut	3,25 \$	3,24 \$	11,02 \$	11,93 \$	18,99 \$
	Bas	2,71 \$	2,72 \$	10,38 \$	11,44 \$	17,83 \$
	Clôture	3,01 \$	3,00 \$	10,90 \$	11,53 \$	18,72 \$
	Volume	2 647 697	132 390 527	103 584	58 368	321 732
Octobre	Haut	2,97 \$	2,97 \$	11,06 \$	11,95 \$	18,00 \$
	Bas	2,17 \$	2,15 \$	9,66 \$	10,38 \$	15,99 \$
	Clôture	2,75 \$	2,73 \$	10,53 \$	11,56 \$	17,90 \$
	Volume	3 590 845	188 336 767	179 002	148 978	554 325
Septembre	Haut	2,54 \$	2,52 \$	11,08 \$	11,57 \$	18,24 \$
	Bas	1,87 \$	1,96 \$	9,25 \$	9,90 \$	15,74 \$
	Clôture	2,31 \$	2,26 \$	10,34 \$	11,40 \$	17,46 \$
	Volume	2 394 068	158 154 803	282 074	218 870	382 011
Août	Haut	2,70 \$	2,67 \$	10,79 \$	11,90 \$	18,49 \$
	Bas	2,45 \$	2,39 \$	10,05 \$	11,03 \$	17,83 \$
	Clôture	2,53 \$	2,50 \$	10,59 \$	11,55 \$	18,12 \$
	Volume	1 610 297	84 795 760	116 644	91 327	179 387
Juillet	Haut	2,60 \$	2,57 \$	10,67 \$	11,43 \$	18,78 \$
	Bas	2,31 \$	2,26 \$	9,13 \$	9,25 \$	17,52 \$
	Clôture	2,55 \$	2,51 \$	10,10 \$	11,26 \$	17,96 \$
	Volume	884 301	75 278 848	347 149	243 267	231 361
Juin	Haut	2,70 \$	2,67 \$	9,25 \$	9,30 \$	18,89 \$
	Bas	2,35 \$	2,27 \$	8,96 \$	9,00 \$	17,78 \$
	Clôture	2,41 \$	2,36 \$	9,18 \$	9,30 \$	18,86 \$
	Volume	2 070 688	176 663 716	172 738	71 606	227 625
Mai	Haut	2,51 \$	2,48 \$	9,26 \$	9,32 \$	18,17 \$
	Bas	2,11 \$	2,02 \$	8,65 \$	8,71 \$	17,26 \$
	Clôture	2,50 \$	2,44 \$	9,25 \$	9,24 \$	17,77 \$
	Volume	2 178 876	136 230 046	140 689	37 341	214 562

Avril	Haut	2,54 \$	2,44 \$	9,34 \$	9,50 \$	18,68 \$
	Bas	2,15 \$	2,01 \$	8,97 \$	9,09 \$	18,01 \$
	Clôture	2,20 \$	2,11 \$	9,27 \$	9,12 \$	18,15 \$
	Volume	2 488 176	91 386 350	137 862	39 144	250 058
Mars	Haut	2,60 \$	2,45 \$	9,25 \$	9,39 \$	18,25 \$
	Bas	2,11 \$	1,99 \$	8,91 \$	9,03 \$	17,73 \$
	Clôture	2,20 \$	2,04 \$	9,20 \$	9,16 \$	18,12 \$
	Volume	2 215 432	151 132 156	162 524	41 829	238 441
Février	Haut	2,73 \$	2,68 \$	9,35 \$	9,44 \$	18,16 \$
	Bas	2,36 \$	2,30 \$	8,95 \$	9,10 \$	17,60 \$
	Clôture	2,40 \$	2,30 \$	9,09 \$	9,29 \$	17,80 \$
	Volume	1 958 776	107 013 502	179 689	44 121	189 177
Janvier	Haut	2,85 \$	2,76 \$	9,33 \$	9,29 \$	18,25 \$
	Bas	2,35 \$	2,18 \$	8,76 \$	8,82 \$	17,07 \$
	Clôture	2,57 \$	2,49 \$	9,25 \$	9,05 \$	17,85 \$
	Volume	4 002 583	178 485 580	192 810	78 786	325 513

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 14 février 2018 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 ¹	Actions à droits de vote subalternes classe B ¹
Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA Westmount (Québec) Canada Président émérite du conseil d'administration	1975 à ce jour	13 302 944 ²	8 695 136 ²
Pierre Beaudoin Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	815 112
Alain Bellemare Verdun (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2015 à ce jour	—	617 238
Joanne Bissonnette³ Montréal (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
J.R. André Bombardier Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	65 401 042	7 335 910
Martha Finn Brooks^{a, c} Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
Jean-Louis Fontaine Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	4 097 472 ⁴	6 465
Diane Giard Montréal (Québec) Canada Première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing, Banque Nationale du Canada	2017 à ce jour	—	—
August W. Henningsen^{b, c} Hambourg, Allemagne Administrateur de sociétés	2016 à ce jour	—	—
Pierre Marcouiller^{a, b, d} Magog (Québec) Canada Président exécutif du conseil et chef de la direction, Camso Inc.	2017 à ce jour	—	—

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 ¹	Actions à droits de vote subalternes classe B ¹
Douglas (Doug) R. Oberhelman Edwards (Illinois) �tats-Unis Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	—
Vikram Pandit ^{a, b, d, e} New York (New York) �tats-Unis Président du conseil et chef de la direction, The Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services financiers)	2014 à ce jour	—	—
Carlos Represas ^{b, c, d} Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—
Antony N. Tyler ^{c, d} Hong Kong Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	—
Beatrice Weder di Mauro ^a Singapour Professeure de macroéconomie internationale, Johannes Gutenberg University Mainz	2016 à ce jour	—	—

¹ Le nombre d'actions détenues est présenté au 14 février 2018.

² Comprend 500 000 actions classe A et 8 695 136 actions à droits de vote subalternes classe B sur lesquelles M. Beaudoin exerce un contrôle conjointement avec sa femme, M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, par l'entremise de Beaudier Inc., une société de portefeuille de la famille Beaudoin qui est contrôlée par M. Laurent Beaudoin et M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'ils contrôlent. M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce également un contrôle ou a une emprise sur 60 873 490 actions classe A.

³ M^{me} Janine Bombardier, mère de M^{me} Joanne Bissonnette, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle et a une emprise sur 61 973 491 actions classe A et 7 110 137 actions à droits de vote subalternes classe B.

⁴ M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis 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.

^a Membre du comité d'audit

^b Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération

^c Membre du comité des finances et de gestion des risques

^d Membre du comité de la régie d'entreprise et des nominations

^e 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
Nico Buchholz Ulmen, Allemagne	Vice-président principal, Initiatives stratégiques
François Caza Montréal (Québec) Canada	Vice-président, Développement de produits et ingénieur en chef, Aéronautique
David Coleal Minneapolis (Minnesota) États-Unis	Président, Avions d'affaires
Frederick (Fred) Cromer Palos Verdes Estates (Californie) États-Unis	Président, Avions commerciaux
Daniel Desjardins Westmount (Québec) Canada	Vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société
John Di Bert Laval (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Michael J. Ryan Belfast, Irlande	Président, Aérostructures et Services d'ingénierie
Laurent Troger Berlin, Allemagne	Président, Transport
Dimitrios (Jim) Vounassis Laval (Québec) Canada	Chef de la direction de la transformation et de l'approvisionnement

En date du 14 février 2018, les administrateurs de la Société (autres que M. J.R. André Bombardier) et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 17 913 275 actions classe A et de 10 826 446 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 5,71 % et 0,56 %, 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 :

- Alain Bellemare occupe le poste de président et chef de la direction depuis le 13 février 2015; auparavant, il a occupé le poste de président et chef de la direction de juillet 2012 à janvier 2015 au sein d'UTC Propulsion and Aerospace Systems.
- Pierre Beaudoin est président du conseil d'administration depuis juillet 2017; auparavant, il agissait à titre de président exécutif du conseil d'administration depuis février 2015. De juin 2008 à février 2015, il a été président et chef de la direction de Bombardier.

- 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. Entre août 2010 et novembre 2014, il a été premier vice-président, chef mondial du groupe des ressources humaines au sein de ISS World Service.
- Nico Buchholz est vice-président principal, Initiatives stratégiques depuis le 25 janvier 2017; auparavant, il a occupé le poste de vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement depuis le 31 août 2015. Avant de se joindre à Bombardier, il occupait le poste de vice-président exécutif de Deutsche Lufthansa AG depuis mars 2001.
- François Caza occupe le poste de vice-président, Développement de produits et ingénieur en chef de Ingénierie et Développement de produits, Bombardier Aéronautique depuis septembre 2014; auparavant, il était vice-président et ingénieur en chef, Bombardier Aéronautique, depuis mars 2004.
- David Coleal occupe le poste de président, Avions d'affaires depuis le 15 juin 2015; auparavant, il a été vice-président directeur et directeur général de Spirit Aerosystems d'août 2011 à mai 2015.
- Fred Cromer occupe le poste de président, Avions commerciaux depuis le 9 avril 2015; auparavant, il a été président de International Lease Finance Corporation de mars 2011 à janvier 2015.
- John Di Bert occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 10 août 2015; auparavant, il a occupé des postes de responsabilité croissante 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 Giard s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 12 décembre 2017. Elle est première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing de la Banque Nationale du Canada depuis mars 2017; auparavant, elle occupait le poste de première vice-présidente à la direction, Particuliers et Entreprises depuis 2012.
- August W. Henningsen s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Il est l'ancien chef de la direction de Lufthansa Technik AG, poste qu'il a occupé 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 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 Oberhelman s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 novembre 2017. Il est l'ancien président exécutif du conseil d'administration de Caterpillar, poste qu'il a occupé de janvier 2017 à avril 2017; auparavant, il a agi à titre de chef de la direction de Caterpillar de 2010 jusqu'à sa retraite le 31 décembre 2016.
- Vikram Pandit s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 1^{er} 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.
- Michael J. Ryan occupe le poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 1^{er} juillet 2017; auparavant, il occupait le poste de vice-président et directeur général des installations de Aérostructures et Services d'ingénierie de Bombardier à Belfast depuis 2000.
- Laurent Troger occupe le poste de président, Bombardier Transport depuis le 9 décembre 2015; auparavant, il a occupé des postes à responsabilités croissantes au sein de la Société, dont ceux de chef de l'exploitation, Bombardier Transport et de chef de la technologie, Bombardier Transport de janvier 2015 à décembre 2015, de président, Europe de l'Ouest, Moyen-Orient et Afrique, Bombardier Transport d'octobre 2013 à janvier 2015 et de président, installations de matériel roulant de l'Atlantique et services d'octobre 2011 à septembre 2013.
- Antony N. Tyler s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il est l'ancien 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.

- Jim Vounassis occupe le poste de chef de la direction de la transformation et de l'approvisionnement depuis le 25 janvier 2017; auparavant, il occupait le poste de vice-président, Stratégie d'exploitation depuis le 15 juin 2015. Avant de se joindre à Bombardier, il était vice-président, Exploitation mondiale de Pharmascience depuis 2012.
- Beatrice Weder di Mauro est professeure d'économie, de politique économique et de macroéconomie internationale à l'Université Johannes Gutenberg de Mayence depuis 2001 et est chercheuse en résidence à l'INSEAD, à Singapour, depuis 2015.

POURSUITES

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2017, selon l'information actuellement disponible, la Société ne s'attend pas à ce que la résolution de ces poursuites ait une incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête reposant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un employé qui était alors à l'emploi de la filiale, celui-ci 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. L'employé qui était alors à l'emploi a été acquitté de toutes les accusations qui pesaient sur lui dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à ce sujet. 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. En raison de la nature de ces procédures, il est impossible à l'heure actuelle de prévoir les différentes issues plausibles.

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 procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. À l'heure actuelle, BT Brésil conteste devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve scientifique.

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.

Litige avec Triumph

Le 22 décembre 2016, Triumph Aerostructures LLC (« Triumph »), fournisseur de la Société pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, a intenté une poursuite contre la Société devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal, réclamant environ 340 millions \$ en dédommagement pour de prétendus changements demandés par la Société aux exigences concernant les ailes et qui, d'après Triumph, débordent du cadre du contrat, ainsi que pour de prétendus retards et perturbations subis dans le cadre du contrat.

En mai 2017, Triumph et la Société ont conclu un accord de règlement complet résolvant tous leurs différends commerciaux, y compris l'ensemble des litiges en cours concernant la conception, la fabrication et la fourniture des composants d'ailes du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. Cet accord de règlement rétablit les relations commerciales entre les deux entreprises qui peuvent dorénavant se concentrer à nouveau sur la poursuite de leurs objectifs d'affaires. L'entente n'a pas eu d'incidence notable sur les résultats.

Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. (« BTCl »), filiale de Bombardier Inc., a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (614 millions \$).

En décembre 2017, Metrolinx et BTCl ont convenu d'une modification au contrat, qui résout les différends commerciaux en cours et met fin à la procédure d'arbitrage en cours entre les parties. L'accord réduit le nombre de véhicules légers sur rail à livrer à Metrolinx, lequel passe de 182 à 76 véhicules légers sur rail, et inclut une option pour 106 véhicules légers sur rail supplémentaires. De plus, le contrat d'exploitation et de maintenance de GO Transit a été prolongé de 18 mois.

Décisions du département du Commerce américain

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête a été déposée conformément aux articles 701 et 731 du Tariff Act of 1930, 19 U.S.C. § 1671 et 1673. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de « dumping » à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. La Société a donné suite à la requête dans le cadre des procédures engagées auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des É.-U. Le 9 juin 2017, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu une décision préliminaire positive selon laquelle des éléments indiquaient de façon raisonnable qu'une entreprise américaine était exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges qui seraient vendus aux É.-U. à une valeur inférieure à leur juste valeur et prétendument subventionnés par les gouvernements du Canada, du Québec et du R.-U. Le département du Commerce américain a rendu une décision préliminaire positive sur des droits compensatoires de 219,63 % le 25 septembre 2017 et une décision préliminaire positive sur des droits antidumping de 79,82 % le 4 octobre 2017. Le département du Commerce américain a rendu une décision finale positive sur des droits compensatoires de 212,39 % et une décision finale positive sur des droits antidumping de 79,82 % le 18 décembre 2017. La Société conteste ces

décisions finales du département du Commerce américain. Le 16 janvier 2018 et le 24 janvier 2018, la Société a déposé des avis de son intention de faire appel des décisions finales du département du Commerce américain. Le 26 janvier 2018, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu sa décision finale sur le risque de préjudices, concluant que l'industrie américaine ne subit pas de préjudices ou n'est pas exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges. Cette décision signifie que le département du Commerce américain ne publiera pas d'ordonnance sur les droits antidumping et compensatoires à l'encontre des importations de ces avions canadiens. Cependant, il est toujours possible que la société Boeing fasse appel de la décision de la Commission du commerce international des É.-U. en passant par le système judiciaire.

Transnet

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (l'«enquête»), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, des accusations d'irrégularités ont été portées dans les médias relativement à plusieurs achats concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. La Société n'a reçu aucune communication ou demande d'information de la part des autorités menant l'enquête. Selon l'information connue de la Société pour l'instant, 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 dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole («CNMC») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. («BEI») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator («ADIF»). Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi. Selon la législation espagnole, l'inspection est désignée comme une «enquête préliminaire», et non comme une enquête officielle. 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 d'information. Aucune étape ultérieure officielle n'est pour le moment déterminée par le CNMC dans cette enquête préliminaire. 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. À la lumière de la première étape de l'enquête préliminaire, 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 du versement d'une amende, si elle était tenue responsable.

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 2017 ou avant cette date et après le 1^{er} 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) La convention de souscription Transport mentionnée sous la rubrique intitulée « Rubrique 2 – Développement général des activités, section 2.2 – Historique », dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (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 » aux pages 200 à 202 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle;
- b) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « Caisse »), dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (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 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;
- c) La convention de souscription *C Series* mentionnée sous la rubrique intitulée « Rubrique 2 – Développement général des activités, section 2.2 – Historique », dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (www.sedar.com) le 30 juin 2016, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* » à la « Note 10 - Participation ne donnant pas le contrôle » à la page 202 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle; et
- d) L'accord d'investissement daté du 16 octobre 2017 entre, notamment, Bombardier et Airbus, mentionné sous la « Rubrique 2 – Développement général des activités, section 2.2 – Historique » et dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (www.sedar.com) le 26 octobre 2017, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente » aux pages 230 et 231 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle.

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

M. Vikram Pandit est président du comité d'audit, dont les autres membres sont M^{mes} Martha Finn Brooks et Beatrice Weder di Mauro et M. Pierre Marcouiller; 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^{me} 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^{er} 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^{me} 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 N.V. 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 CARE.

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 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.

Vikram Pandit (président) – M. Pandit a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 29 avril 2016 et occupe le poste de président de ce comité depuis le 1^{er} novembre 2017. Il est 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. Il est l'ancien chef de la direction de Citigroup Inc. (société de services financiers multinationale), poste qu'il a occupé de décembre 2007 jusqu'à sa démission en octobre 2012. Il était auparavant président du conseil et chef de la direction de Citi Alternative Investments en 2007, après l'acquisition par Citigroup Inc. du fonds d'investissement Old Lane, LLC, dont il était un membre fondateur, ainsi que le président du comité des membres depuis 2006. M. Pandit a amorcé sa carrière au sein de Morgan Stanley en 1983 à titre d'associé et a été promu en 2000 au poste de président et chef de l'exploitation des divisions des titres institutionnels et des services bancaires d'investissement de cette société. M. Pandit est titulaire d'un doctorat en finances et d'un baccalauréat en génie qui lui ont été décernés par l'Université Columbia en 1986.

Beatrice Weder di Mauro - M^{me} 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, de politique économique et de macroéconomie internationale à l'Université Johannes Gutenberg de Mayence depuis 2001 et est chercheuse en résidence à l'INSEAD, à Singapour, depuis 2015. M^{me} 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^{me} 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 2017 et 2016, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos	
	le 31 décembre 2017	le 31 décembre 2016
Honoraires d'audit	11 594 000 \$	11 562 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	4 238 000 \$	1 350 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	5 154 000 \$	5 503 000 \$
Autres honoraires	54 000 \$	174 000 \$
Honoraires totaux	21 040 000 \$	18 589 000 \$

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 la traduction de l'information financière et de l'aide à l'égard d'une réclamation. 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.

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.

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 nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la clôture et l'échéancier prévu de l'opération avec Airbus SE (Airbus) décrite aux présentes ainsi que l'obtention des approbations des organismes de réglementation et autres approbations nécessaires dans le cadre de cette opération et l'échéancier prévu pour l'obtention de celles-ci; la gouvernance, le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); l'incidence et les avantages escomptés de l'opération avec Airbus décrite aux présentes, sur nos activités, notre infrastructure, nos capacités, notre développement, notre croissance et autres occasions, notre présence et notre dimension géographiques, notre empreinte, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de cette opération sur notre bilan et notre situation financière.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente notice annuelle relativement à l'opération avec Airbus comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de l'opération dans les délais prévus, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) et des autres approbations; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

En ce qui a trait spécifiquement à l'opération avec Airbus faisant l'objet des présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : les risques associés à la non-réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) ou d'autres approbations ou au retard dans la réception de celles-ci ou au non-respect des conditions rattachées à la réalisation de l'opération ou au retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien l'opération; les changements touchant les modalités de l'opération; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; l'incidence de l'annonce de l'opération sur nos relations avec les tiers, notamment les contreparties commerciales, les employés et les concurrents, ainsi que sur les relations stratégiques, les résultats d'exploitation et les entreprises en général; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de l'opération ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet. Parmi les autres 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, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale (y compris les modifications potentielles à l'Accord de libre-échange nord-américain actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique qui fait l'objet de discussions, ou son abrogation); à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; 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; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; 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 du 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.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que l'opération proposée avec Airbus se concrétisera ni que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction 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, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou

autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans 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.