

# 2016

## NOTICE ANNUELLE

POUR L'EXERCICE CLOS  
LE 31 DÉCEMBRE 2016

LE 16 FÉVRIER 2017

**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, INNOVIA, Q400, Learjet, Learjet 85, OMNEO, TALENT et TRAXX* sont des marques de commerce appartenant à Bombardier Inc. ou à 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<sup>er</sup> janvier 2015, l'ancien secteur isolable de l'aéronautique de la Société ou, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, collectivement les secteurs d'activité Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie.
- 5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2016, à moins d'indication contraire.

# TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle	Rapport de gestion <sup>1</sup> intégré par renvoi
<b>Structure de l'entreprise</b>	<b>4</b>	
Constitution de l'émetteur	4	
Filiales	4	
<b>Développement général des activités</b>	<b>5</b>	
Généralités	5	
Historique	5	
<b>Description des activités</b>	<b>15</b>	
Aperçu des activités	15	47, 48, 55 à 57, 64, 65, 74 à 76, 84, 92 à 96, 102 à 104
Information sectorielle	25	
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	25	
Environnement	26	
Durabilité	28	
Actifs incorporels	28	
Ressources humaines	28	59, 79, 88, 104
Facteurs de risque	29	109 à 126
<b>Dividendes</b>	<b>30</b>	
<b>Description générale de la structure du capital</b>	<b>31</b>	
<b>Marché pour la négociation des titres de la Société</b>	<b>37</b>	
<b>Administrateurs et membres de la haute direction</b>	<b>39</b>	
<b>Poursuites</b>	<b>43</b>	
<b>Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres</b>	<b>45</b>	
<b>Contrats importants</b>	<b>46</b>	105, 106, 79, 80
<b>Intérêts des experts</b>	<b>47</b>	
<b>Information sur le comité d'audit</b>	<b>48</b>	
<b>Renseignements complémentaires</b>	<b>50</b>	
<b>Énoncés prospectifs</b>	<b>51</b>	
<b>Annexe 1</b>	<b>53</b>	

<sup>1</sup> Tel que déposé sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 16 février 2017.

# 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](http://www.bombardier.com).

## FILIALES

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de ses filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales des secteurs isolables de la Société au 31 décembre 2016 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 2016<sup>1</sup> 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 et des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2016 et pour l'exercice clos à cette date.

### Aéronautique

---

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Société en commandite Avions C Series (Québec)	50,5 %
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 %

<sup>1</sup> Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 16 février 2017.

# 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 1<sup>er</sup> janvier 2014, Transport a établi une structure organisationnelle pour accorder plus d'importance à la gestion de projets, se concentrer davantage sur les soumissions sélectives, centraliser la chaîne d'approvisionnement mondial, réduire le nombre d'échelons hiérarchiques et les coûts indirects, accélérer la prise de décision, mettre en place des processus à plus grande valeur ajoutée et favoriser en amont le développement des produits et accroître la standardisation et la modularisation.

Le 16 janvier 2014, Aéronautique a annoncé qu'Al Qahtani Aviation Company, basée à Dammam, avait signé un contrat d'achat ferme visant 16 avions CS300 et des options sur 10 autres biréacteurs CS300 devant être exploités par SaudiGulf Airlines, un transporteur national nouvellement créé du Royaume d'Arabie saoudite. D'après le prix affiché de l'avion à cette date, la commande ferme de 16 avions CS300 était évaluée à 1,2 milliard \$. Si toutes les 10 options sont exercées, la valeur du contrat pourrait atteindre 2 milliards \$.

Le 17 janvier 2014, Transport a annoncé qu'il avait conclu, dans le cadre d'un consortium formé avec John Laing, ITOCHU Corporation et Uberior, un contrat évalué à 4,1 milliards \$ avec l'État de Queensland, en Australie, portant sur un projet de matériel roulant de nouvelle génération. La part de Bombardier dans le contrat, qui prévoit la fourniture de 75 rames automotrices électriques, de nouvelles aires de garage et de la maintenance pendant 30 ans, était évaluée à 2,7 milliards \$.

Le 11 février 2014, Aéronautique a inauguré son centre de service complet détenu en propriété exclusive et son bureau de soutien régional (« BSR ») à Singapour. Le 15 février 2016, Aéronautique a annoncé que le centre de service augmenterait l'étendue de ses services et ses capacités.

Le 19 février 2014, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec Transport for London (« TfL ») d'une valeur de 2,1 milliards \$. Le contrat entre TfL et Transport comprend la fourniture, la livraison et la maintenance de 65 nouveaux trains et d'un entrepôt à Old Oak Common.

Le 7 mars 2014, Aéronautique a annoncé l'ouverture d'un nouveau BSR à Toluca, au Mexique. Le bureau renforce les capacités de soutien régional pour les clients des avions d'affaires de Bombardier au Mexique et dans les environs.

Le 17 mars 2014, Transport a annoncé que Bombardier Transportation South Africa (Pty) Ltd. avait signé un contrat avec Transnet Freight Rail prévoyant la livraison de 240 locomotives électriques TRAXX Afrique qui feront partie d'un programme de renouvellement complet du parc. La valeur totale du contrat de Bombardier était évaluée à

1,2 milliard \$, d'après le prix affiché à cette date. La commande faisait partie du plus important projet d'approvisionnement en locomotives de l'histoire de l'Afrique du Sud.

Le 27 mars 2014, Bombardier a annoncé qu'elle avait prolongé de un an la disponibilité des facilités de lettres de crédit de Transport et de Aéronautique, respectivement jusqu'en mai 2017 et en juin 2017. Les échéances des deux facilités de crédit renouvelables ont également été repoussées de un an, respectivement jusqu'en mars 2016 et en juin 2017, et repoussées de nouveau pour des périodes additionnelles de un an en 2015 et en 2016, reportant les dates d'échéance à mai 2019 et à juin 2019.

Le 3 avril 2014, Bombardier a annoncé qu'elle avait clôturé avec succès son émission de nouveaux billets de premier rang d'un capital de 1,8 milliard \$. L'émission était constituée de billets de premier rang 4,75 % échéant le 15 avril 2019, d'un capital de 600 millions \$ et de billets de premier rang 6,00 % échéant le 15 octobre 2022, d'un capital de 1,2 milliard \$, vendus à la valeur nominale dans les deux cas.

Le 1<sup>er</sup> mai 2014, Transport a annoncé l'acquisition d'une participation de 100 % dans l'entreprise australienne de signalisation Rail Signalling Services (« RSS »). RSS est un fournisseur intégré de services et d'ingénierie de signalisation très présent sur le marché, particulièrement à Victoria et dans le sud de l'Australie.

Le 6 mai 2014, Bombardier a annoncé qu'elle avait racheté la totalité de ses billets de premier rang 7,25 % échéant en 2016.

Le 12 mai 2014, Aéronautique a annoncé qu'il avait franchi des étapes clés dans le développement des produits du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* avec le début de la production et de l'assemblage des structures principales du premier véhicule d'essais en vol (« FTV »).

Le 13 juin 2014, Transport a dévoilé son nouveau train *OMNEO Premium* pour les trajets intervilles à 200 km/h.

Le 27 juin 2014, Aéronautique a annoncé la mise en service officielle de l'avion *Challenger 350*, qui a reçu la certification de Transport Canada le 14 juin 2014, de la Federal Aviation Administration (« FAA ») des États-Unis le 25 juin 2014 et de l'Agence européenne de sécurité aérienne (« AESA ») le 2 septembre 2014 et de l'Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil de Colombie le 6 juillet 2015.

Le 30 juin 2014, Aéronautique a annoncé qu'un client avait passé une commande ferme de 16 biréacteurs régionaux *CRJ900* et pris des options sur huit autres avions de ligne du même type. Le 8 novembre 2014, Aéronautique a annoncé que le client était China Express Airlines (China Express), unique transporteur aérien régional spécialisé de Chine. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à cette date, la commande ferme est évaluée à 727 millions \$. Cette valeur pourrait passer à 1,12 milliard \$ si China Express exerçait ses options.

Le 10 juillet 2014, Aéronautique a annoncé l'ouverture d'un nouveau BSR à Dubaï (Émirats arabes unis). Ce bureau forme l'assise des capacités de soutien régional pour les exploitants d'avions commerciaux de Bombardier partout au Moyen-Orient et dans les environs.

Le 23 juillet 2014, Bombardier a annoncé une structure organisationnelle, qui a été mise en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2015, composée de quatre secteurs d'activité, à savoir Transport, Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie. Les fonctions du groupe Aéronautique et la division des services à la clientèle ont été absorbées dans les trois secteurs d'activité aéronautiques, permettant de réduire les coûts, notamment les coûts indirects. Le secteur d'activité Aérostructures et Services d'ingénierie se spécialise dans la conception et la fabrication d'aérostructures complexes en matériaux composites évolués et en métal pour fabricants d'équipements d'origine (« FEO ») pour les avions civils, incluant les fuselages, les ailes et les nacelles moteurs. À la suite de cette restructuration, le président et chef de la direction de Aéronautique, M. Guy Hachey, a pris sa retraite. Comme il a été annoncé le 31 juillet 2014, la restructuration a entraîné l'élimination d'environ 1 800 postes indirects au sein de Aéronautique.

Le 20 août 2014, Bombardier a annoncé la nomination de M. Jean Séguin au poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie.

Le 29 août 2014, Transport a annoncé l'ouverture d'une nouvelle plaque tournante, à Kuala Lumpur, afin d'appuyer la mise en œuvre de projets ferroviaires en Malaisie ainsi que dans la région Asie-Pacifique.

Le 26 septembre 2014, Aéronautique a annoncé qu'une filiale en propriété exclusive de Macquarie AirFinance avait signé une entente d'achat ferme de 40 biréacteurs de ligne CS300 et pris des options sur 10 autres avions CS300.

Le 19 octobre 2014, Aéronautique a annoncé l'ajout du nouvel avion *Challenger 650* à sa gamme de biréacteurs d'affaires *Challenger*. Ce nouveau biréacteur représente l'évolution de l'avion *Challenger 605*. Le 9 novembre 2015, Avions d'affaires a annoncé que Transports Canada avait certifié son avion *Challenger 650*. Peu après l'annonce de la certification de l'avion *Challenger 650* par Transports Canada, Avions d'affaires a reçu la certification de la FAA des États-Unis. L'avion *Challenger 650* est entré en service au cours du quatrième trimestre de 2015. Le 8 mars 2016, Bombardier a annoncé que l'avion *Challenger 650* avait reçu la certification de type complète de l'AESA.

Le 5 novembre 2014, Transport a annoncé qu'il avait signé un accord avec CSR Puzhen Co. Ltd. pour créer une coentreprise visant à développer et fabriquer des véhicules *INNOVIA* pour les systèmes de transport urbain et aéroportuaire en Chine.

Le 6 novembre 2014, Aéronautique a célébré l'ouverture officielle de son tout nouveau bureau régional des ventes et du marketing à São Paulo, au Brésil, continuant de mettre l'accent sur la régionalisation afin de se rapprocher de ses clients.

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. Bombardier a également annoncé une révision de certaines prévisions financières précédemment annoncées pour 2014 à la suite d'un examen des résultats préliminaires de l'exercice clos le 31 décembre 2014 compilés par Bombardier. 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 était devenu président et chef de la direction et membre du conseil d'administration. La Société a également annoncé un plan de financement visant à recourir aux marchés financiers pour mobiliser environ 600 millions \$ de nouveaux

capitaux propres, selon la conjoncture des marchés, et à recourir aux marchés financiers pour mobiliser jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de nouveaux capitaux d'emprunt, selon la conjoncture des marchés. Parallèlement à ce plan de financement, la Société a annoncé son intention d'étudier d'autres mesures à sa disposition, comme la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère dans l'industrie afin de réduire la dette. 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.

Dans le cadre de son plan de financement, le 27 février 2015, Bombardier a annoncé la clôture de son 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 procédé à la clôture de son émission de nouveaux billets de premier rang d'un capital de 2,25 milliards \$, constituée de billets de premier rang 5,5 % échéant le 15 septembre 2018 d'un capital de 750 millions \$ et de billets de premier rang 7,5 % échéant le 15 mars 2025 d'un capital de 1,5 milliard \$, qui ont été vendus à la valeur nominale dans chaque cas. Lorsque la condition de libération des fonds entiers mentionnée ci-dessus a été remplie le 27 mars 2015, le produit de l'émission des nouveaux billets de premier rang a été libéré en faveur de la Société. Celle-ci a également annoncé que M. Steven Ridolfi, vice-président principal, avait quitté la Société et pris sa retraite.

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

Le 20 mars 2015, Transport a annoncé qu'il avait conclu avec Deutsche Bahn une entente à l'amiable portant sur 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, avec prise d'effet le 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, avec prise d'effet le 4 juin 2015;
- M. David M. Coleal au poste de président, Bombardier Avions d'affaires, avec prise d'effet le 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, avec prise d'effet le 15 juin 2015;
- M. John Di Bert au poste de vice-président principal et chef de la direction financière, avec prise d'effet le 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, avec prise d'effet le 31 août 2015;
- M. Laurent Troger au poste de président, Bombardier Transport, avec prise d'effet le 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 allait réduire 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 BSR à Munich, en Allemagne. Avec le BSR de Farnborough, au Royaume-Uni, ce bureau renforcera les capacités de soutien régional pour 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* entièrement nouveaux 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 est 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 TfL 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 sont 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<sup>er</sup> octobre 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu la vente de ses activités de formation à l'aviation militaire à CAE Inc. 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* suivant la confirmation qu'elle exploitera des avions *CRJ900* dans le réseau de la société suédoise Scandinavian Airlines (SAS). CityJet acquerra ces avions d'un client de Bombardier qui a signé une entente d'achat ferme portant sur huit avions *CRJ900* et pris des options sur six autres. Ce client a préféré garder l'anonymat. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à cette date, la commande ferme signée par Bombardier et ce client est estimée à 369 millions \$. Cette valeur pourrait passer à 651 millions \$ si toutes les options sont exercées.

Le 29 octobre 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu un protocole d'entente 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) ( le « Gouvernement du Québec ») en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée (l'« investissement dans le programme *C Series* ») à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Le 23 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu une convention de souscription avec le gouvernement du Québec (la « convention de souscription *C Series* ») qui reflète les modalités énoncées dans le protocole d'entente précédemment signé. Le 30 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait clos l'investissement dans le programme *C Series*. 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<sup>er</sup> septembre 2016. Cette société en commandite nouvellement constituée est détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier et, à titre de filiale de Bombardier, elle poursuit les activités liées au programme d'avions *C Series* de la Société. La société en commandite nouvellement constituée continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation des résultats financiers de Bombardier. Le produit de l'investissement dans le programme *C Series* devrait être 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.

En outre, 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 des programmes d'avions *C Series* et *Learjet 85*, respectivement.

Le 29 octobre 2015, Bombardier 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. Bombardier a également 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 (l'« investissement de la Caisse »), Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (« BT Holdco »). Le 11 février 2016, Bombardier a annoncé la clôture de l'investissement de la Caisse. Conformément aux modalités de la convention de souscription Transport, 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 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'AESA et de la FAA des États-Unis à la suite d'un programme d'essais exhaustif.

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 Inc. ont annoncé que Transports Canada, 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, Bombardier 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. Bombardier 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.

Le 17 février 2016, Bombardier a également annoncé qu'elle prenait des mesures afin d'optimiser ses effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique. La Société prévoyait réduire ses effectifs d'environ 7 000 employés de production et autres d'ici la fin de 2017. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs devait être compensée en partie par des embauches dans certains secteurs en croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Les réductions des effectifs totales devaient viser environ 2 000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits. Des charges de restructuration représentant essentiellement des indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ devaient être comptabilisées à titre d'éléments spéciaux lorsqu'elles auraient été engagées.

Le 17 février 2016, Bombardier a aussi annoncé que Air Canada avait signé une lettre d'intention portant sur 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<sup>er</sup> 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 C300 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 sur des avions 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 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 portant sur 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<sup>er</sup> 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, est 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, 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 Transports Canada et, le 7 octobre 2016, de l'AESA. Le 23 novembre 2016, Avions commerciaux a annoncé que Transports Canada 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 EPD<sup>MD</sup>, un programme de déclaration environnementale basé en Suède, ont annoncé aujourd'hui une première dans l'industrie aéronautique avec la publication de la déclaration environnementale de produit (EPD<sup>MD</sup>) 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 21 octobre 2016, Bombardier a annoncé des initiatives alors qu'elle continuait à exécuter son plan de redressement sur cinq ans qu'elle a lancé en 2015. Celles-ci viennent appuyer les efforts de la Société en faveur d'une rentabilité croissante, d'une amélioration de sa productivité, de la réduction de ses coûts et de l'optimisation de sa présence mondiale afin de créer plus de valeur pour ses clients et ses actionnaires. Les actions 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 en créant des centres d'excellence pour des activités de conception, d'ingénierie ou de fabrication, dans les secteurs isolables aéronautique et transport. Environ 7500 postes devraient être touchés pendant que la Société optimisera ses effectifs et spécialisera certains sites d'ici la fin de 2018. L'impact de cette restructuration sur les emplois devrait être en partie compensé par des embauches stratégiques visant à soutenir l'accélération de nos programmes en croissance, notamment les programmes d'avions *C Series* et d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que les principaux contrats ferroviaires remportés. En raison de ces actions, la Société s'attend à réaliser des économies récurrentes d'environ 300 millions \$ d'ici la fin 2018. Elle prévoyait comptabiliser entre 225 millions \$ et 275 millions \$ en charges de restructuration, lesquelles seraient présentées à titre d'éléments spéciaux lorsqu'elles auraient été engagées au quatrième trimestre de 2016 et tout au long de 2017.

Le 28 octobre 2016, Bombardier a annoncé la nomination de Daniel (Dan) Brennan à titre de vice-président principal, Ressources humaines à compter de février 2017.

Le 4 novembre 2016, Avions d'affaires a annoncé que son programme d'avion *Global 7000* avait réussi le vol inaugural de son premier avion 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<sup>er</sup> 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 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, dans chaque cas comme il est indiqué dans les avis de rachat émis le 21 novembre 2016.

Le 29 décembre 2016, Transport et les Chemins de fer fédéraux autrichiens (« ÖBB ») ont annoncé la signature d'un accord-cadre pour la livraison d'au plus 300 rames Bombardier *TALENT 3*. D'une valeur totale de 1,8 milliard € (alors 1,9 milliard \$) au prix affiché, cet accord-cadre permettra au groupe ÖBB de passer plusieurs commandes potentielles visant des rames destinées au transport régional et de banlieue.

Le 25 janvier 2017, Bombardier a annoncé que Nico Buchholz a été nommé au poste de vice-président principal, Initiatives stratégiques et que Dimitrios (Jim) Vounassis assumera 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.

# 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 47 et 48 du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://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 2016, 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 pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, tandis que le marché chinois se classait au troisième rang.

## Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. La commercialisation des produits de Avions d'affaires 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 et en Russie, la commercialisation et la vente s'effectuent par l'intermédiaire d'un bureau situé au Royaume-Uni. Pour l'Asie, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Océanie, ces bureaux sont établis à Dubaï, à Hong Kong, à Singapour, en Chine, en Inde et en Australie. Les pièces sont disponibles à partir de deux plaques tournantes principales de distribution de pièces situées à Chicago et à Francfort. Aux plaques tournantes de distribution de pièces 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 FEO situés aux États-Unis, en Europe et en Asie-Pacifique, ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés un peu partout dans le monde.

## Concurrence

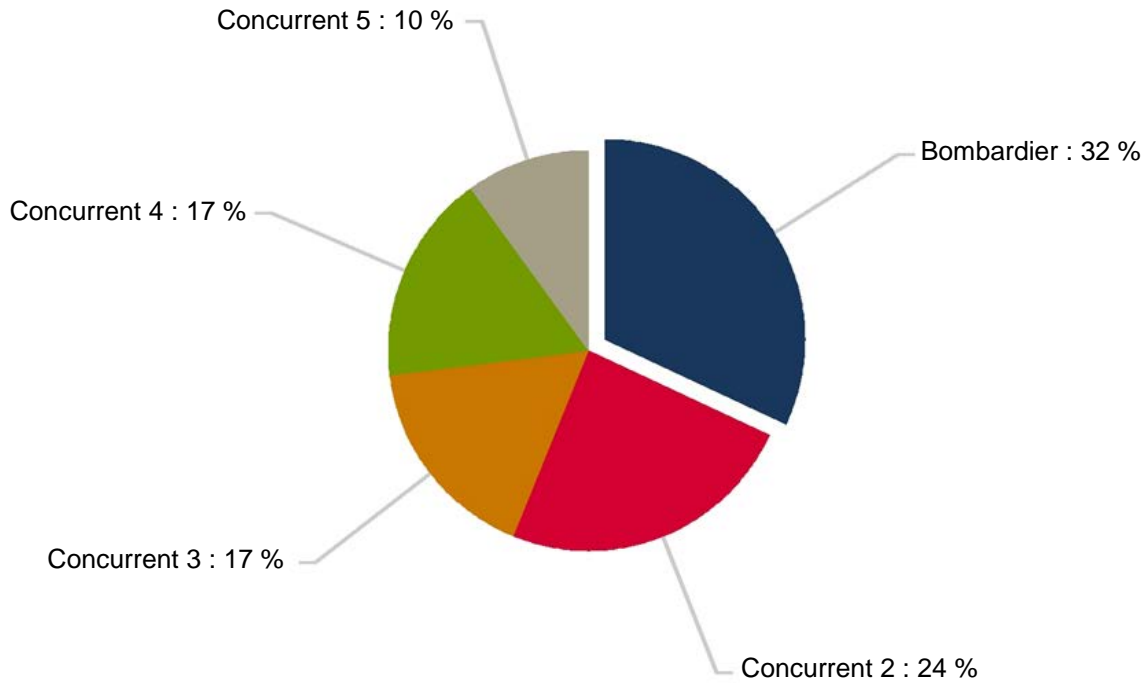
Avions d'affaires fait face à une vive concurrence de la part d'une variété de concurrents, notamment d'entreprises mondiales disposant d'un vaste portefeuille de produits et de services et de concurrents régionaux ayant une offre de produits plus limitée, comprenant principalement Gulfstream, Dassault, 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 2016 dans les catégories des avions d'affaires où il livre concurrence.

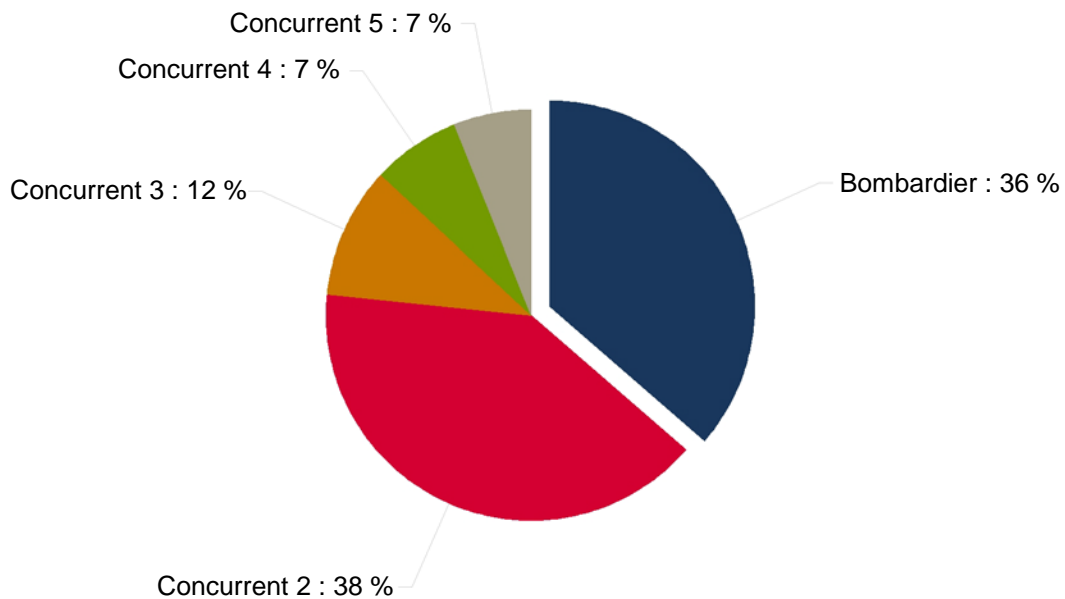


**Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions d'affaires  
Du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2016  
(566 unités livrées)**



Source : Selon les estimations de Avions commerciaux, 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<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2016**



Source : Selon les estimations de Avions commerciaux, 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*.

## 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 55 à 57 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 64 et 65 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. Par l'intermédiaire de son groupe Avions spécialisés, Avions commerciaux répond également aux besoins de clients gouvernementaux de par le monde et d'autres fournisseurs de missions spéciales en adaptant ses plateformes de premier plan pour réaliser tout l'éventail des types de mission. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, la plus grande part des revenus de Avions commerciaux étaient générés en Amérique du Nord. Le marché européen, y compris la Russie et la CÉI, arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus générés pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, tandis que le marché chinois se classait au troisième rang et l'Afrique, 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, à São Paulo 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

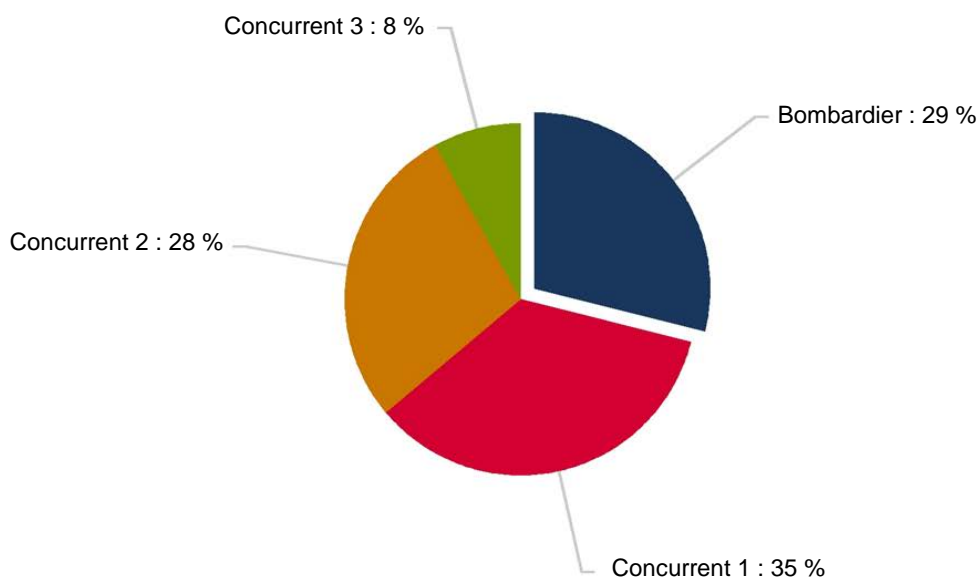
ayant une offre de produits et services plus limitée, comprenant principalement Airbus, ATR, Boeing, COMAC, Mitsubishi, Embraer et Sukhoi.

### **Parts de marché estimatives de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions et des commandes brutes**

Les diagrammes ci-après présentent l'environnement concurrentiel de Avions commerciaux et montrent les parts de marché estimatives de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions et en fonction du nombre de commandes brutes sur une période de trois ans close le 31 décembre 2016 pour le marché des avions de 60 à 100 sièges<sup>1</sup>.

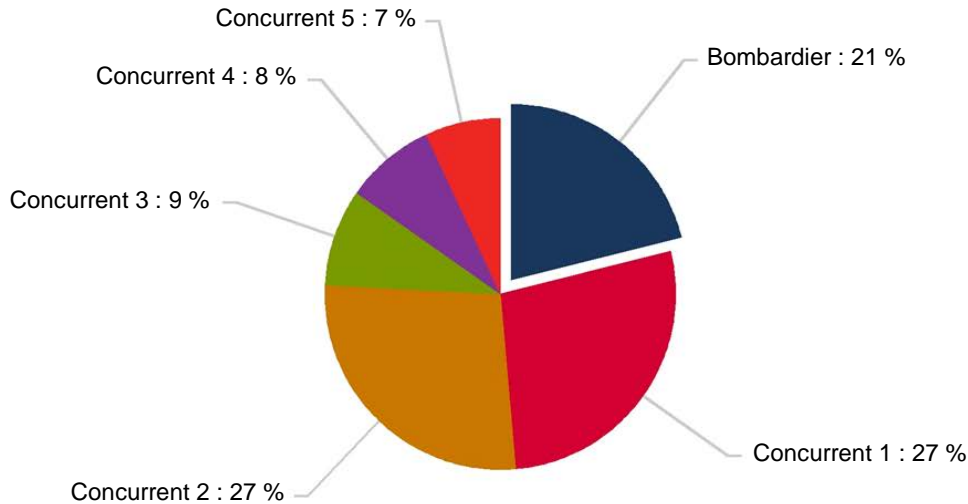
<sup>1</sup> Étant donné que Avions commerciaux a commencé à livrer concurrence sur le marché des avions de 100 à 150 sièges seulement en 2016, on ne dispose pas encore de données fiables sur la part de marché de Avions commerciaux dans cette catégorie.

#### **Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions Janvier 2014 à décembre 2016 Segment des avions de 60 à 100 sièges (810 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.

**Parts de marché en fonction du nombre de commandes brutes  
Janvier 2014 à décembre 2016  
Segment des avions de 60 à 100 sièges  
(863 commandes d'avions)**



Sources : Estimations de Avions commerciaux d'après les données internes et 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 » aux pages 74 à 76 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées 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 84 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 Montréal). 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), 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.

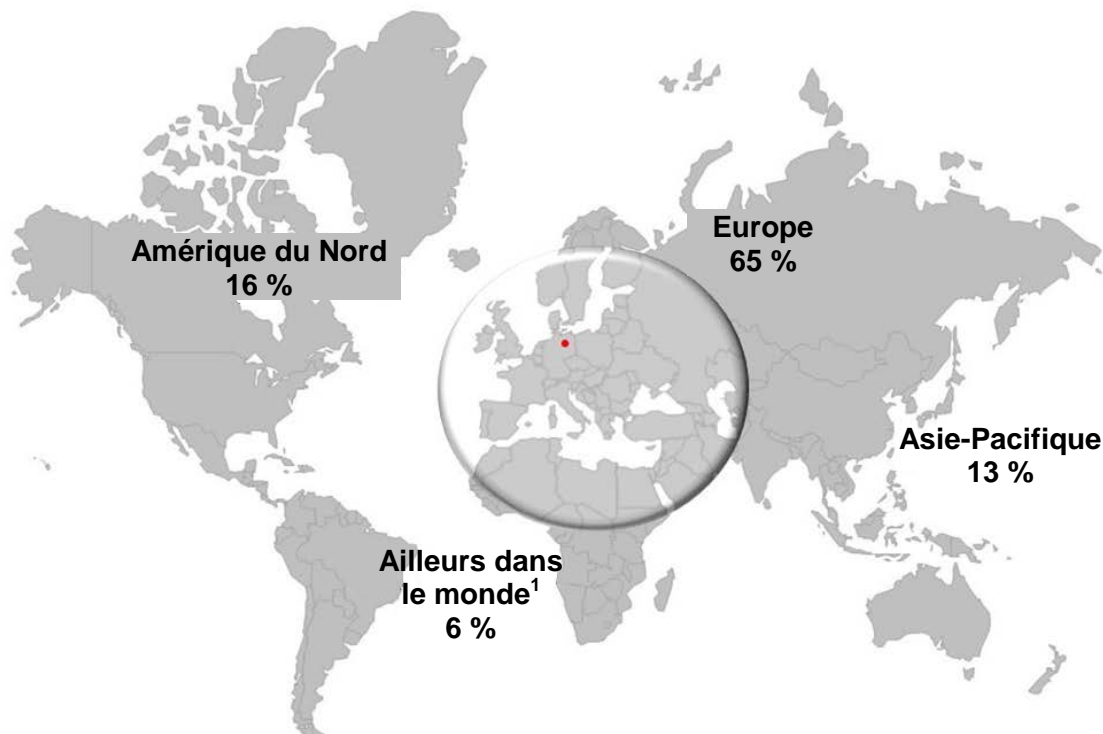
Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

### 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 92 à 96 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 2016 : 7,567 milliards \$

• Siège mondial

<sup>1</sup> « 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**

Les équipes de vente dans les régions géographiques de Transport, lesquelles sont passées de quatre à trois au cours de 2016 (i) EMOA (Europe, Moyen-Orient et Afrique), ii) Asie-Pacifique et iii) Amériques) et l'activité mondiale solutions de contrôle ferroviaire pour la signalisation, sont responsables des activités de vente de Transport. Ainsi, Transport dispose de bureaux de vente sur tous ses marchés clés, y compris les marchés ferroviaires en croissance rapide comme ceux de l'Asie-Pacifique, du Moyen-Orient et de l'Afrique du Sud.

Au cours du dernier trimestre de 2016, Transport a décidé de regrouper ses équipes de vente régionales et de créer 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 depuis le début de 2016, comprenant une chaîne d'approvisionnement mondiale, 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 développe 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 bien progressé dans le déploiement de son programme de gestion des fournisseurs à l'échelle de l'entreprise qui vise à ramener le nombre de ses fournisseurs à un niveau plus gérable 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. Depuis 2014, le secteur a fait l'objet d'une consolidation accrue et d'une concurrence plus vive entre les fabricants d'équipements d'origine et entre les fournisseurs. Néanmoins, Bombardier estime avoir 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 accessible<sup>1</sup>, notamment de la part d'entreprises régionales et internationales ayant une offre de produits distincte, comme CRRC, Alstom, Siemens, Hitachi-Ansaldo, CAF, Stadler, Hyundai-Rotem, Kawasaki, GE, Thales et Talgo.

Transport estime qu'il occupe une position de tête en matière de nouvelles commandes en Europe, en Amérique du Nord et dans certains marchés de la région Asie-Pacifique, en raison, principalement, de sa 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 Thaïlande<sup>2</sup>.

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 2016 aux pages 102 à 104 sous la section intitulée « Transport – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

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

<sup>2</sup> Tous les énoncés dans ce paragraphe sont établis d'après l'analyse par la direction de Transport portant sur les commandes de matériel roulant publiées entre 2012 et 2016 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 2016 et le 31 décembre 2015, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 16 février 2017. 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 et plusieurs autres sites européens 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 prépare actuellement l'adaptation de ses systèmes à la version révisée 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 2016, 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, 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.

Au cours de 2016, 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 2016, 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 le système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (« 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 100 t d'équivalent CO<sub>2</sub> par année sont dispensés de déposer des rapports et des certificats d'échange du 1<sup>er</sup> 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 2017, 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 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](http://www.bombardier.com/fr/durabilite.html).

## DURABILITÉ

La durabilité fait partie intégrante de la stratégie d'entreprise de la Société. En 2016, la Société a continué d'enchâsser le principe de durabilité dans ses activités et a été inscrite dans l'indice Dow Jones Sustainability North America, un indicateur de référence en matière de durabilité. En mai 2016, la Société a publié son rapport d'activité annuel, qui rassemble des renseignements financiers et des renseignements non financiers. Pour plus de renseignements, consultez [www.bombardier.com/fr/durabilite.html](http://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

Pour obtenir plus de renseignements sur la gestion mondiale des talents de Bombardier, consultez [www.bombardier.com/fr/durabilite/rapports-et-publications.html](http://www.bombardier.com/fr/durabilite/rapports-et-publications.html).

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 le génie 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 sous la section intitulée « Analyse des résultats » aux pages 59, 79, 88 et 104 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 109 à 126 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 2016, le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2014. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2016		31 décembre 2015		31 décembre 2014	
	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	6,5	0,6756	6,8	0,7046	7,3	0,75
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	1,8	0,7835	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	31,4	0,10
Actions à droits de vote subalternes classe B	0	0	0	0	146,6	0,1015625

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](http://www.bombardier.com).

# DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (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 2016, la Société comptait 9 692 521 actions privilégiées série 2, 2 307 479 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 313 900 550 actions classe A et 1 932 675 863 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 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 2016, 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.

## **Subdivision ou regroupement**

En cas de subdivision ou de refonte 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 subdivisées ou regroupées en même temps et de la même façon.

## **Privilège de conversion**

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

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

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

### **Émission en séries**

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

### **Rang**

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

### **Dividendes**

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



## **Droits en cas de liquidation**

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

## **Droits de vote**

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

## **Modifications**

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

## **Actions privilégiées série 2**

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier 24 dividendes mensuels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 2 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1<sup>er</sup> août 2017 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement le 15<sup>e</sup> jour de chaque mois, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant fixé entre 50 % et

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

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

### **Actions privilégiées série 3**

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 3 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 3 en circulation) au prix de 25,00 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1<sup>er</sup> août 2017 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1<sup>er</sup> août 2017 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 3,134 % pour la période quinquennale allant du 1<sup>er</sup> août 2012 au 31 juillet 2017 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 ou 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 15 février 2017, 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 B2 et une cote de B3 pour sa dette à long terme par Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's »), avec une perspective stable, 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. Un débiteur dont la dette à long terme est cotée dans la catégorie B est plus vulnérable que le débiteur dont la cote est dans la catégorie BB, mais il a actuellement la capacité de respecter ses engagements financiers. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable compromettra vraisemblablement la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers. La cote de B attribuée par Moody's à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de neuf catégories. Une cote de B est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée comme de nature spéculative et est assujettie à un risque de crédit élevé. Le déterminant numérique « 2 » indique que le débiteur et/ou les obligations se situent dans la partie médiane de la catégorie de notation B 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 ordinale; 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, à Fitch 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 2016		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	2,39 \$	2,20 \$	8,88 \$	8,99 \$	17,50 \$
	Bas	2,01 \$	1,83 \$	8,01 \$	8,09 \$	15,60 \$
	Clôture	2,33 \$	2,16 \$	8,85 \$	8,89 \$	17,49 \$
	Volume	1 730 027	129 830 399	330 697	87 836	319 984
Novembre	Haut	2,25 \$	2,05 \$	8,52 \$	8,60 \$	16,99 \$
	Bas	1,90 \$	1,72 \$	8,02 \$	8,09 \$	15,68 \$
	Clôture	2,05 \$	1,88 \$	8,45 \$	8,42 \$	16,28 \$
	Volume	1 813 876	86 451 728	234 445	66 140	283 254
Octobre	Haut	2,14 \$	1,90 \$	8,49 \$	9,00 \$	17,20 \$
	Bas	1,88 \$	1,70 \$	7,94 \$	8,42 \$	16,21 \$
	Clôture	2,02 \$	1,78 \$	8,12 \$	8,64 \$	16,69 \$
	Volume	1 327 373	70 438 658	126 418	49 518	178 670
Septembre	Haut	2,35 \$	2,16 \$	8,90 \$	9,23 \$	17,88 \$
	Bas	1,76 \$	1,56 \$	7,80 \$	8,19 \$	16,43 \$
	Clôture	2,03 \$	1,80 \$	8,30 \$	8,60 \$	16,79 \$
	Volume	2 379 251	137 444 935	217 066	65 251	196 572
Août	Haut	2,36 \$	2,15 \$	8,90 \$	9,53 \$	18,00 \$
	Bas	2,17 \$	1,91 \$	8,10 \$	8,44 \$	16,44 \$
	Clôture	2,33 \$	2,15 \$	8,84 \$	9,11 \$	17,90 \$
	Volume	1 660 150	77 196 310	133 162	67 146	243 971
Juillet	Haut	2,40 \$	2,19 \$	8,99 \$	9,43 \$	17,75 \$
	Bas	2,12 \$	1,91 \$	8,18 \$	8,66 \$	15,75 \$
	Clôture	2,35 \$	1,96 \$	8,72 \$	8,95 \$	16,57 \$
	Volume	1 558 693	81 505 204	196 886	55 537	296 968
Juin	Haut	2,25 \$	2,01 \$	8,32 \$	8,82 \$	15,99 \$
	Bas	2,02 \$	1,69 \$	7,85 \$	7,82 \$	14,55 \$
	Clôture	2,22 \$	1,94 \$	8,15 \$	8,65 \$	15,91 \$
	Volume	1 501 232	103 966 551	156 200	58 503	199 063
Mai	Haut	2,48 \$	2,05 \$	8,36 \$	8,23 \$	16,25 \$
	Bas	2,14 \$	1,79 \$	7,70 \$	7,68 \$	14,38 \$
	Clôture	2,15 \$	1,97 \$	8,20 \$	8,18 \$	15,98 \$
	Volume	3 651 219	142 738 833	135 753	55 682	271 609

Avril	Haut	3,35 \$	2,28 \$	8,50 \$	8,44 \$	16,94 \$
	Bas	1,35 \$	1,21 \$	6,28 \$	6,61 \$	12,01 \$
	Clôture	2,25 \$	1,89 \$	8,10 \$	8,10 \$	15,20 \$
	Volume	11 393 778	322 425 142	407 853	123 824	446 806
Mars	Haut	1,56 \$	1,43 \$	6,99 \$	6,95 \$	13,18 \$
	Bas	1,21 \$	1,06 \$	6,40 \$	6,42 \$	10,02 \$
	Clôture	1,43 \$	1,32 \$	6,65 \$	6,64 \$	12,00 \$
	Volume	2 429 843	173 556 917	132 087	38 236	271 567
Février	Haut	1,47 \$	1,33 \$	6,84 \$	7,01 \$	11,29 \$
	Bas	0,89 \$	0,72 \$	4,99 \$	4,78 \$	7,78 \$
	Clôture	1,24 \$	1,06 \$	6,80 \$	6,57 \$	10,19 \$
	Volume	5 154 956	255 512 427	306 731	85 827	362 576
Janvier	Haut	1,53 \$	1,36 \$	7,30 \$	7,10 \$	12,86 \$
	Bas	0,99 \$	0,87 \$	6,26 \$	5,82 \$	9,67 \$
	Clôture	1,08 \$	0,98 \$	6,45 \$	6,04 \$	9,72 \$
	Volume	3 005 823	167 245 154	322 194	66 731	230 664

# 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 15 février 2017 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 <sup>1</sup>	Actions à droits de vote subalternes classe B <sup>1</sup>
<b>Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA</b> Westmount (Québec) Canada Président émérite du conseil d'administration	1975 à ce jour	13 302 944 <sup>2</sup>	8 695 136 <sup>2</sup>
<b>Pierre Beaudoin</b> Westmount (Québec) Canada Président exécutif du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	815 112
<b>Alain Bellemare</b> Verdun (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2015 à ce jour		605 388
<b>Joanne Bissonnette</b> <sup>3</sup> Montréal (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
<b>J.R. André Bombardier</b> Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	65 401 042	7 335 910
<b>Martha Finn Brooks</b> <sup>c, d</sup> Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
<b>Jean-Louis Fontaine</b> Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	4 097 472 <sup>4</sup>	6 465
<b>Sheila Fraser, FCPA, FCA</b> <sup>a</sup> Ottawa (Ontario) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	—
<b>August W. Henningsen</b> <sup>b, c</sup> Hambourg, Allemagne Administrateur de sociétés	2016 à ce jour	—	—
<b>Daniel Johnson</b> <sup>d</sup> Montréal (Québec) Canada Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.	1999 à ce jour	—	1 200

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 <sup>1</sup>	Actions à droits de vote subalternes classe B <sup>1</sup>
<b>Jean C. Monty</b> <sup>a, b, d, e</sup> Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000
<b>Vikram Pandit</b> <sup>a, c</sup> New York (New York) États-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	—	—
<b>Patrick Pichette</b> <sup>b, c</sup> Palo Alto (Californie) États-Unis Conseiller, Google Inc. (services et produits liés à Internet)	2013 à ce jour	—	6 000
<b>Carlos Represas</b> <sup>b, c, d</sup> Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—
<b>Beatrice Weder di Mauro</b> <sup>a</sup> Singapour Professeure de macroéconomie internationale, Johannes Gutenberg University Mainz	2016 à ce jour	—	—

<sup>1</sup> Le nombre d'actions détenues est présenté au 15 février 2017.

<sup>2</sup> 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<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> Claire Bombardier Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'ils contrôlent. M<sup>me</sup> 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.

<sup>3</sup> M<sup>me</sup> Janine Bombardier, mère de M<sup>me</sup> 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.

<sup>4</sup> M<sup>me</sup> 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.

<sup>a</sup> Membre du comité d'audit

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

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

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

<sup>e</sup> Administrateur principal

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



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

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Daniel (Dan) Brennan Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, Ressources humaines
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 Wichita (Kansas) 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
Jean Séguin Montréal (Québec) Canada	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 15 février 2017, 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 17 938 275 actions classe A et de 10 671 445 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 5,71 % et 0,55 %, 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 les postes de président et chef de la direction de juillet 2012 à janvier 2015 et de chef de l'exploitation de septembre 2011 à juillet 2012, au sein d'UTC Propulsion and Aerospace Systems.
- 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.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société depuis le 10 mai 2012; auparavant, il était vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire adjoint de la Société depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2003.
- Sheila Fraser s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 10 mai 2012. Elle était la vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011.
- 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.
- Vikram Pandit occupe le poste de président du conseil et chef de la direction de The Orogen Group depuis 2016; auparavant, il occupait le poste de président du conseil du TGG Group depuis 2013. Entre décembre 2007 et octobre 2012, il a occupé le poste de chef de la direction de Citigroup Inc.
- Patrick Pichette est conseiller auprès de Google Inc. depuis mai 2015; auparavant, il a occupé le poste de chef de la direction financière de cette société depuis août 2008.
- Jean Séguin occupe le poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 20 août 2014; auparavant, il a occupé des postes à responsabilités croissantes au sein de la Société, notamment, depuis novembre 2010, celui de vice-président, Qualité, Système atteindre l'excellence, Ingénierie et Fabrication.
- 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.
- 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.

# POURSUITES

Dans le cours normal des activités, 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 affaires.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2016, selon l'information actuellement disponible, la Société ne prévoit pas que la résolution de ces poursuites aura une incidence négative importante sur sa situation financière.

## Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, l'une des filiales de la Société coopère avec les services de police dans le cadre d'une enquête à l'encontre de suspects non identifiés soupçonnés d'agir de manière contraire à l'éthique sans néanmoins fournir de détails. L'enquête est en cours, mais aucune accusation n'a été portée contre la Société, sa filiale ou l'un ou l'autre de ses employés. Le contrat sous-jacent dans Transport à l'origine de cette situation fait actuellement l'objet d'une vérification par une institution financière multilatérale conformément à un droit contractuel. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à la Société ou à sa filiale. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore sans réserve dans le cadre de l'enquête et de la vérification. En raison de la nature de ces procédures, il n'est pas possible, à l'heure actuelle, d'en déterminer l'issue ou les conséquences possibles, le cas échéant, pour la Société ou sa filiale.

## Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brazil »), 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 Brazil, 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 Brazil 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 Brazil 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 Brazil 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 Brazil 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 *Global 7000* et *Global 8000*, a intenté une poursuite contre la Société devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal, réclamant environ 340 000 000 \$ (soit 455 000 000 \$ CAN) 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. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur contre ces réclamations et déposera, le moment venu, ses propres réclamations contre Triumph afin de recouvrer les coûts qu'elle a engagés relativement à l'ajournement de deux ans de la mise en service de l'avion *Global 7000* annoncé en juillet 2015 et à d'autres perturbations occasionnées par Triumph ayant touché le programme. Malgré le litige, Triumph demeure liée par le contrat et doit soutenir le programme *Global 7000* et *Global 8000*.

### **Metrolinx**

En juillet 2016, Bombardier Transport Canada Inc. (« BTCl ») 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 (573 millions \$). BTCl conteste vigoureusement l'avis de défaut selon le processus de règlement des différends prévu au contrat. Le 28 octobre 2016, Metrolinx a signifié à BTCl un avis d'intention de résilier le contrat conformément à l'avis de défaut. Afin d'empêcher Metrolinx de présenter un avis de résiliation tant que le processus de règlement des différends est en cours, notamment en attendant toute décision par le comité de règlement des différends et tout appel subséquent, BTCl a déposé, le 10 février 2017, une injonction devant la Cour supérieure de l'Ontario pour demander une ordonnance visant le maintien du statu quo et déclarant que Metrolinx ne peut résilier le contrat. BTCl a l'intention de respecter ses obligations aux termes du contrat.

# **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 2016 ou avant cette date et après le 1<sup>er</sup> janvier 2002 et qui demeurent en vigueur et doivent être déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables sont les suivants :

- a) 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](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Vente d'une participation minoritaire » aux pages 105 et 106 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](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, aux termes de laquelle Bombardier et la Caisse ont convenu d'un seuil minimum de liquidités de 1,25 milliard \$. La convention prévoit que, dans l'éventualité où les liquidités de Bombardier chuteraient sous ce seuil, le conseil de Bombardier créera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse et qui sera chargé d'élaborer un plan d'action pour rétablir les liquidités au-delà du seuil minimum. Le plan, une fois qu'il 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; et
- 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](http://www.sedar.com)) le 30 juin 2016, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Partenariat stratégique » aux pages 79 et 80 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<sup>me</sup> Sheila Fraser est présidente du comité d'audit, dont les autres membres sont M. Jean C. Monty, M. Vikram Pandit et M<sup>me</sup> Beatrice Weder di Mauro; chacun d'eux est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

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

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

**Sheila Fraser, FCPA, FCA (présidente)** - M<sup>me</sup> Fraser est présidente du comité d'audit depuis le 1<sup>er</sup> mai 2014. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de même que de plusieurs doctorats en droit honorifiques. Elle a occupé les fonctions de vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011. Avant de se joindre au Bureau du vérificateur général à titre de sous-vérificatrice générale en 1999, M<sup>me</sup> Fraser a été associée au bureau de Québec d'Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. pendant 18 ans. Elle a été nommée administratrice de la Fondation IFRS, organisme chargé de la surveillance des travaux de l'International Accounting Standards Board. Elle est aussi présidente du comité d'audit de la Société Financière Manuvie.

**Jean C. Monty** - M. Monty a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 1<sup>er</sup> mai 2014. Il a occupé les fonctions de président du conseil d'administration et de chef de la direction de Bell Canada Entreprises (BCE Inc.) jusqu'à sa retraite le 24 avril 2002, après y avoir fait carrière pendant 28 ans. Avant de se joindre à BCE Inc., il a été vice-président du conseil et chef de la direction de Corporation Nortel Networks. Il s'est joint à Nortel en octobre 1992 à titre de président et chef de l'exploitation et il en est devenu le président et chef de la direction en mars 1993. Il a commencé sa carrière chez Bell Canada en 1974 et a occupé de nombreux postes au sein du groupe BCE. Il a été, jusqu'en 2016, président du comité d'audit d'Alcatel-Lucent SA et membre du comité d'audit de Nokia Corporation et il est membre du comité d'audit de Fiera Capital.

**Vikram Pandit** - 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. Il est président du conseil et chef de la direction de The Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services 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<sup>me</sup> Weder di Mauro a été nommée membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 29 avril 2016. Elle est professeure d'économie, de politique économique et de macroéconomie internationale à l'Université Johannes-Gutenberg de Mayence depuis 2001 ainsi que chercheuse universitaire au sein de l'INSEAD à Singapour. M<sup>me</sup> Weder di Mauro a été membre du conseil allemand des experts économiques de 2004 à 2012. En 2010, elle a été chercheuse en résidence au Fonds monétaire international (FMI) à Washington, D.C. et chercheuse invitée au sein de cette même organisation en 2006. Elle a été professeure agrégée en économie à l'Université de Bâle de 1998 à 2001 ainsi que chercheuse universitaire à l'Université des Nations Unies à Tokyo de 1997 à 1998. Auparavant, elle a été économiste au sein du FMI à



Washington, D.C. M<sup>me</sup> Weder di Mauro est titulaire d'un doctorat en économie qui lui a été décerné par l'Université de Bâle en 1993 où elle a également passé sa thèse d'habilitation en 1999. Elle a été membre du comité d'audit de Roche de 2006 à 2016 et est membre du comité d'audit de UBS Group AG.

## Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015, 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 2016	Exercice clos le 31 décembre 2015
Honoraires d'audit	11 562 000 \$	11 476 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	1 350 000 \$	1 000 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	5 503 000 \$	7 233 000 \$
Autres honoraires	174 000 \$	224 000 \$
<b>Honoraires totaux</b>	<b>18 589 000 \$</b>	<b>19 933 000 \$</b>

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

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, qui peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

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

# ÉNONCÉS PROSPECTIFS

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, les croyances, les perspectives, les plans, les attentes, les anticipations, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; 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; la position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et les activités de la Société; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'incidence et les avantages escomptés de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport sur les activités, l'infrastructure, les occasions, la situation financière, l'accès à des capitaux et la stratégie générale de la Société; et l'incidence de ces investissements sur le bilan et la situation financière de celle-ci.

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. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de la Société au cours de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus présentés dans les énoncés prospectifs. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail, à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence, à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), 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, à la production et à l'exécution de projets, aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier, à la capacité de la Société de mettre en œuvre et de réaliser avec succès sa stratégie et son plan de transformation, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la 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 niveaux de liquidité minimaux, 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 de la section Autres du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://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](http://www.sedar.com).

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

# ANNEXE 1

## CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT

### BOMBARDIER INC.

#### Comité d'audit

##### 1.1 Membres et quorum

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

##### 1.2 Fréquence et dates des réunions

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

##### 1.3 Président du comité d'audit

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

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

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

###### B. Gérer le comité d'audit

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

## 1.4 Mandat du comité d'audit

### A. But

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

### B. Objectifs

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

### C. Réunions

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

## D. Obligations et responsabilités

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

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



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

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

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

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

## 1.5 Divers

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

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

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