

The background of the page features a complex, abstract geometric network of white lines and nodes on a dark grey gradient. The lines connect various points, creating a mesh-like structure that resembles a molecular or digital network. The overall aesthetic is clean, modern, and technical.

**BOMBARDIER**

NOTICE  
ANNUELLE  
2018

POUR L'EXERCICE CLOS  
LE 31 DÉCEMBRE 2018

14 FÉVRIER 2019

# NOTES

- (1) Dans la présente notice annuelle, tous les montants en dollars sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire. Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.
- (2) *AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, FLEXITY, Global, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7000, Global 7500, INTERFLO, Learjet, MOVIA, OMNEO, Q400, Q Series, TALENT, TRAXX, TWINDEXX* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.
- (3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire le environnement concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.
- (4) Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Transport » désigne le secteur isolable du transport sur rail de la Société, la mention « 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 collectivement les secteurs isolables Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie.
- (5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2018, à moins d'indication contraire.

# TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle
<b>Structure de l'entreprise</b>	<b>4</b>
Constitution de l'émetteur	4
Filiales	4
<b>Développement général des activités</b>	<b>6</b>
Généralités	6
Historique	6
<b>Description des activités</b>	<b>15</b>
Aperçu des activités	15
Information sectorielle	25
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	25
Questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG)	25
Actifs incorporels	29
Ressources humaines	30
Facteurs de risque	30
<b>Dividendes</b>	<b>31</b>
<b>Description générale de la structure du capital</b>	<b>32</b>
<b>Marché pour la négociation des titres de la Société</b>	<b>38</b>
<b>Administrateurs et membres de la haute direction</b>	<b>40</b>
<b>Poursuites</b>	<b>45</b>
<b>Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres</b>	<b>49</b>
<b>Contrats importants</b>	<b>50</b>
<b>Intérêts des experts</b>	<b>51</b>
<b>Information sur le comité d'audit</b>	<b>52</b>
<b>Renseignements complémentaires</b>	<b>55</b>
<b>Énoncés prospectifs</b>	<b>56</b>
<b>Annexe 1</b>	<b>59</b>

# STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

## CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

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

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

## FILIALES

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de ses filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales des secteurs isolables de la Société au 31 décembre 2018 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société au 31 décembre 2018<sup>1</sup> ou dont les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentaient moins de 20 % de l'actif consolidé au 31 décembre 2018 et moins de 20 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date.

### Aéronautique

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

### Transport

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Australia Pty Ltd. (Australie)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transport Canada Inc. (Canada)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. (Luxembourg)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited (Royaume-Uni)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	72,5 % <sup>2</sup>
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	72,5 % <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 14 février 2019.

<sup>2</sup> Pour la période de 12 mois commençant le 12 février 2019, le pourcentage de participation de Bombardier dans ces filiales sera ramené à 70 %. Voir la « Note 11 – Participation ne donnant pas le contrôle » du rapport de gestion de la Société (défini ci-dessous); cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

# DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

## GÉNÉRALITÉS

La Société est 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 offre des solutions de transport efficaces, durables et agréables. Son leadership mondial en mobilité et en innovation résulte de ses produits, de ses services et, surtout, de ses 68 000 employés dévoués et hautement qualifiés. À la date de la présente notice annuelle, la Société compte 75 sites de production et d'ingénierie situés dans 28 pays et un réseau mondial de centres de service.

## HISTORIQUE

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

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

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

De plus, le 17 février 2016, Bombardier a annoncé qu'elle prenait des mesures afin d'optimiser ses effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique; le 21 octobre 2016, elle a annoncé d'autres mesures alors qu'elle continuait à exécuter son plan de redressement sur cinq ans qu'elle avait lancé en 2015. Celles-ci viennent appuyer les efforts de la Société visant à bâtir son potentiel de croissance des bénéficiaires et soulignent ses efforts axés sur l'amélioration de sa productivité, la réduction de ses coûts et l'optimisation de sa présence mondiale afin de créer plus de valeur pour ses clients et ses actionnaires. Les mesures particulières qui seront prises par la Société incluent simplifier ses fonctions administratives et autres fonctions non liées à la production dans l'ensemble de l'entreprise ainsi que tirer parti de sa présence mondiale pour créer des centres d'excellence en conception, ingénierie ou fabrication à la fois dans Aéronautique et dans Transport. Avant la fin de 2018, alors que la Société optimisait ses effectifs et spécialisait certains sites, environ 7 500 postes devaient être touchés, y compris environ 2 000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits.

En outre, le 17 février 2016, Avions commerciaux a annoncé que Air Canada avait signé une lettre d'intention visant l'achat de 45 avions CS300 assortie d'options sur 30 autres avions CS300, y compris 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 précédemment. D'après le prix affiché de l'avion CS300 à ce moment-là, 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 d'un biréacteur doté de l'équipement standard à ce moment-là, 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 en une commande ferme ses sept options restantes visant des avions CS300. D'après le prix affiché à ce moment-là, la commande ferme était estimée à environ 506 millions \$. Cette commande a porté à 20 le nombre des commandes fermes d'airBaltic visant des avions CS300. 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 assortie d'options sur 50 autres appareils CS100. D'après le prix affiché à ce moment-là, la commande ferme était estimée à environ 5,6 milliards \$. Les livraisons des avions CS100 à Delta ont commencé en 2018.

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

Le 20 juin 2016, Avions commerciaux a annoncé qu'un client avait signé une entente d'achat ferme visant 10 avions *CRJ900*. D'après le prix affiché de l'avion *CRJ900* à ce moment-là, la commande ferme était estimée à environ 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, était la cliente.

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

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

Le 23 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu une convention de souscription avec Investissement Québec (IQ) (convention de souscription C Series) prévoyant un investissement de 1,0 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec par l'intermédiaire d'IQ en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans la Société en commandite Avions C Series (SCACS), une société en commandite alors nouvellement constituée, à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series (investissement dans le programme C Series). Le 30 juin 2016, Bombardier a annoncé qu'elle avait clos l'investissement dans le programme d'avions C Series. La SCACS était alors détenue à 50,5 % par Bombardier. Le décaissement de la première tranche de 500 millions \$ de l'investissement a eu lieu le 30 juin 2016 et le décaissement de la seconde tranche de 500 millions \$ a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2016. À titre d'ancienne filiale de Bombardier, la SCACS a poursuivi les activités liées au programme d'avions C Series. La SCACS a continué d'être incluse dans le périmètre de consolidation des résultats financiers de Bombardier jusqu'au 30 juin 2018, comme il est expliqué plus en détail ci-dessous. Le produit de l'investissement dans le programme C Series a été entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions C Series. L'investissement dans le programme C Series comprenait également l'émission de bons de souscription au Gouvernement du Québec pouvant être

exercés sur une durée de cinq ans en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B du capital de Bombardier, sous réserve de clauses d'usage en matière de rajustement, à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN à la date de signature des ententes définitives, soit le prix d'offre des reçus de souscription aux termes de l'appel public à l'épargne de Bombardier clos en février 2015.

Le 11 juillet 2016, Avions commerciaux a annoncé que l'avion CS300 avait reçu la certification de type de Transport Canada (TC) et, le 7 octobre 2016, celle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Le 23 novembre 2016, Avions commerciaux a annoncé que TC et l'AESA avaient octroyé aux avions de ligne CS100 et CS300 la même qualification de type. Le 14 décembre 2016, Avions commerciaux a annoncé que l'avion de ligne CS300 avait reçu la validation de type de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.

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

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

Le 26 septembre 2016, Avions commerciaux et le système international de déclaration environnementale de produit (EPD<sup>MD</sup>), un programme de déclaration environnementale basé en Suède, ont annoncé la publication de l'EPD<sup>MD</sup> pour l'avion CS100, une première dans l'industrie aéronautique.

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

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

Le 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 la SNCF en 2010 qui prévoit la fourniture d'un maximum de 860 trains à deux niveaux aux Régions françaises.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Le 15 juin 2017, Bombardier a annoncé la nomination de Michael Ryan au poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017.

Le 20 juin 2017, Avions commerciaux a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec SpiceJet Limited (SpiceJet) de Gurgaon, en Inde, visant jusqu'à 50 biturbopropulseurs *Q400*. Le 29 septembre 2017, Avions commerciaux a annoncé la conclusion d'une entente d'achat ferme avec SpiceJet conformément à la lettre d'intention annoncée en juin 2017. Il s'agit de la plus importante commande individuelle du programme d'avions *Q400* et celle-ci porte à plus de 600 le nombre de commandes fermes d'avions *Q400*. D'après le prix affiché de 2017, la valeur de la commande était estimée à un maximum de 1,7 milliard \$. Le 21 septembre 2018, Avions commerciaux a annoncé la livraison de son premier avion *Q400* de 90 places à SpiceJet, le premier transporteur aérien au monde à exploiter un biturbopropulseur de 90 places.

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

concession, avec une option de prolongation de 11 périodes, qui correspond à l'option actuellement associée à la concession.

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

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

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

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

Le 16 octobre 2017, Bombardier a annoncé qu'elle établirait un partenariat dans le cadre du programme d'avions C Series avec Airbus SAS, une filiale en propriété exclusive d'Airbus SE (Airbus). Un accord à cet égard a été signé, aux termes duquel Airbus doit fournir son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la SCACS, l'entité chargée de fabriquer et commercialiser les avions C Series. À la clôture de l'opération le 1<sup>er</sup> juillet 2018, Airbus détenait une part majoritaire de 50,01 % dans la SCACS, et Bombardier et IQ (agissant à titre de mandataire du Gouvernement du Québec) détenaient respectivement une participation d'environ 34 % et 16 %. Le siège social, la principale chaîne d'assemblage final et les fonctions connexes de la SCACS sont situés à Mirabel, au Québec. De plus, Bombardier a émis au bénéfice d'Airbus SAS des bons de souscription visant un nombre total de 100 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B, pouvant être exercés pendant une période de cinq ans à un prix d'exercice par action égal à 1,74 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN le 29 juin 2018. Les parties ont annoncé que la gamme d'avions C Series serait dorénavant connue sous le nom de gamme d'avions A220.

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

Le 17 novembre 2017, Avions d'affaires a annoncé l'inauguration de son Centre d'excellence à la fine pointe de la technologie, où seront effectués les travaux de finition et de haute précision sur ses biréacteurs d'affaires *Global 7500* (anciennement *Global 7000*).

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

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

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

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

Le 12 décembre 2017, Bombardier a annoncé la nomination de Diane Giard à titre de membre de son conseil d'administration.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le 3 mai 2018, Bombardier a également annoncé la conclusion d'un accord définitif pour vendre sa propriété de Downsview (Ontario) à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP), sous réserve des conditions de clôture habituelles. De plus, en vertu d'une entente de location avec Investissements PSP, Bombardier poursuivrait ses activités sur le site de Downsview pendant une période maximale de trois ans après la clôture de la vente, avec deux options d'extension d'un an chacune. Parallèlement, Bombardier a aussi signé une lettre d'entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour un bail à long terme d'une propriété d'environ 38 acres adjacente à l'Aéroport international Pearson de Toronto sur lequel Bombardier prévoit établir un nouveau centre d'excellence et une usine d'assemblage final pour ses jets d'affaires *Global*. Le 7 juin 2018, Bombardier a confirmé avoir conclu la vente annoncée précédemment de sa propriété de Downsview à Investissements PSP moyennant environ 635 millions \$.

En outre, le 3 mai 2018, Bombardier a annoncé que tous les candidats proposés par la direction avaient été élus administrateurs de Bombardier Inc. lors de son assemblée annuelle des actionnaires et que Laurent Beaudoin prenait sa retraite à titre d'administrateur et de président émérite du conseil d'administration.

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

Le 28 mai 2018, Avions commerciaux et airBaltic ont annoncé la signature d'une convention d'achat ferme de 30 avions CS300 assortie d'options et de droits d'achat visant 30 autres avions du même type. D'après le prix affiché de l'avion CS300 à ce moment-là, la valeur de cette commande ferme s'élevait à environ 2,9 milliards \$, montant qui serait porté à près de 5,9 milliards \$ si les options sur 15 avions et les droits d'achat sur 15 autres étaient tous exercés.

Le 11 juin 2018, Transport a annoncé que le consortium LAX Integrated Express Solutions (LINXS), dont elle est membre à dix pour cent, avait mis la dernière main à un contrat avec Los Angeles World Airports pour la conception, la fabrication, le financement, l'exploitation et la maintenance d'un système de navettes automatisé à l'aéroport international de Los Angeles (LAX). La valeur totale de ce contrat s'élevait à environ 4,9 milliards \$. LINXS a attribué deux contrats à des coentreprises : un pour la partie conception-fabrication et un autre pour la partie exploitation et maintenance. La coentreprise chargée de la conception et de la fabrication a attribué à Bombardier un contrat évalué à environ 219 millions \$. De plus, Bombardier détenait une participation de 55 % dans la coentreprise d'exploitation et de maintenance qui a obtenu un contrat d'une valeur de 576 millions \$.

Le 14 juin 2018, Bombardier a annoncé la nomination de Louis G. Véronneau au poste de vice-président principal, Stratégie et développement de l'entreprise.

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

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

Le 26 juillet 2018, Transport a annoncé la signature d'un contrat avec la Land Transport Authority de Singapour. Ce contrat comprenait la fourniture de 396 voitures de métro Bombardier *MOVIA* destinées au service passagers des lignes Mass Rapid Transit nord-sud et est-ouest de grande capacité. La valeur du contrat s'élevait à environ 827 millions de dollars de Singapour (alors 607 millions \$). Le contrat comprenait une option pour des services de

soutien à long terme; si elle était exercée par SMRT Corporation Ltd, le contrat total pourrait valoir jusqu'à 1,2 milliard de dollars de Singapour (alors 881 millions \$).

Le 1<sup>er</sup> août 2018, Avions commerciaux a annoncé la certification de son avion *Q400* par TC en configuration à 90 sièges, qui devenait ainsi le premier avion biturbopropulsé en production au monde à avoir cette capacité.

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

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

Le 28 septembre 2018, Bombardier a annoncé que HK Bellawings Jet Limited, une société de gestion d'avions de premier plan basée à Hong Kong, avait passé une commande ferme de quatre avions d'affaires *Global 6500* et de deux avions d'affaires *Global 7500*, assortie d'options sur 12 avions *Global*. D'après les prix affichés de 2018 d'un biréacteur doté d'un équipement standard, la valeur de la commande ferme s'élevait à environ 370 millions \$. Cette valeur pourrait passer à 1,142 milliard \$ si toutes les options étaient exercées.

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

Le 10 octobre 2018, Bombardier a annoncé la nomination de Sameh (Sam) Abdelmalek au poste de chef de la direction de la transformation et de la chaîne d'approvisionnement.

Le 8 novembre 2018, Bombardier a annoncé la vente d'un certain nombre d'actifs non stratégiques conformément à sa stratégie de se concentrer sur les occasions de croissance de Transport, Avions d'affaires et Aérostructures. Elle a signé des ententes définitives visant i) la vente du programme d'avions *Q Series* et de la marque de commerce de Havilland à une filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp. pour environ 300 millions \$ et ii) la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE et le versement de redevances pour environ 800 millions \$. La clôture de ces transactions devrait avoir lieu d'ici le second semestre de 2019 et la fin du premier trimestre de 2019, respectivement, sous réserve de l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Bombardier a également annoncé le lancement d'une initiative de restructuration, à l'échelle de l'entreprise, axée sur l'optimisation des processus de production et de gestion, la simplification des structures de gestion et une réduction accrue des coûts indirects. Globalement, ces efforts devraient entraîner une réduction d'environ 5 000 postes à l'échelle de l'entreprise au cours des 12 à 18 mois suivants et donneraient lieu à des économies annuelles d'environ 250 millions \$ lorsque la réduction aura été totalement réalisée, ce qui devrait se concrétiser d'ici 2021.

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

Le 24 janvier 2019, Bombardier a annoncé une entente définitive pour acquérir le programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. (Triumph), qui sera intégré au secteur d'activité Aérostructures et Services d'ingénierie de Bombardier. La clôture de l'acquisition des actifs et des obligations du programme pour une contrepartie nominale en espèces a eu lieu le 6 février 2019.

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

Le 7 février 2019, Bombardier a annoncé la nomination de Danny Di Perna à titre de président, Transport et la nomination de Paul Sislian à titre de président, Aérostructures et Services d'ingénierie.

# DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

## APERÇU DES ACTIVITÉS

La Société compte les quatre secteurs isolables suivants : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et repose généralement sur une technologie et des stratégies de commercialisation différentes.

### Avions d'affaires

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

### Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit, développe et fabrique un vaste portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur *Q400* et participe à un partenariat avec Airbus portant sur la gamme d'avions *A220*. Avions commerciaux offre des services après-vente et de soutien pour sa vaste flotte établie.

### Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit, développe et fabrique des composants structuraux d'avions en matériaux composites évolués et métalliques complexes pour des fabricants d'équipements d'origine (FEO), notamment des fuselages, des ailes et des nacelles de moteur. Il offre également des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composants, ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

### Transport

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

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 la « 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 » du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com) (rapport de gestion); cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

## Principaux marchés

Les clients 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 2018, la plus grande part des revenus de Avions d'affaires étaient générés en Amérique du Nord. Le marché européen, y compris la Russie et la Communauté des États indépendants (CÉI), arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus générés, tandis que le marché chinois se classait au troisième rang. Par l'intermédiaire de son groupe Avions spécialisés, Avions d'affaires répond également à des besoins de gouvernements et d'autres fournisseurs de missions spéciales de par le monde en adaptant ses plateformes de biréacteurs d'affaires et d'avions commerciaux de premier plan pour couvrir tout l'éventail des types de mission.

## Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. L'ensemble de la commercialisation des produits de Avions d'affaires s'effectue par l'intermédiaire du bureau de la Société à Dorval. Les ventes des produits de Avions d'affaires de la Société sont effectuées par l'intermédiaire de divers bureaux de vente de la Société ou de ses filiales. Pour les Amériques, ces bureaux sont situés au Canada et aux États-Unis. Pour l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient, ces bureaux sont établis à Dubaï, à Hong Kong et en Chine. Les pièces sont disponibles à partir de deux plaques tournantes principales de distribution de pièces situées à Chicago et à Francfort auxquelles s'ajoutent des entrepôts régionaux en Australie, aux États-Unis, en Chine, à Hong Kong, au Japon, à Singapour et aux Émirats arabes unis (ÉAU). Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des FEO situés aux États-Unis, en Europe et en Asie-Pacifique, y compris un établissement en Chine, ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés dans le monde entier.

## Concurrence

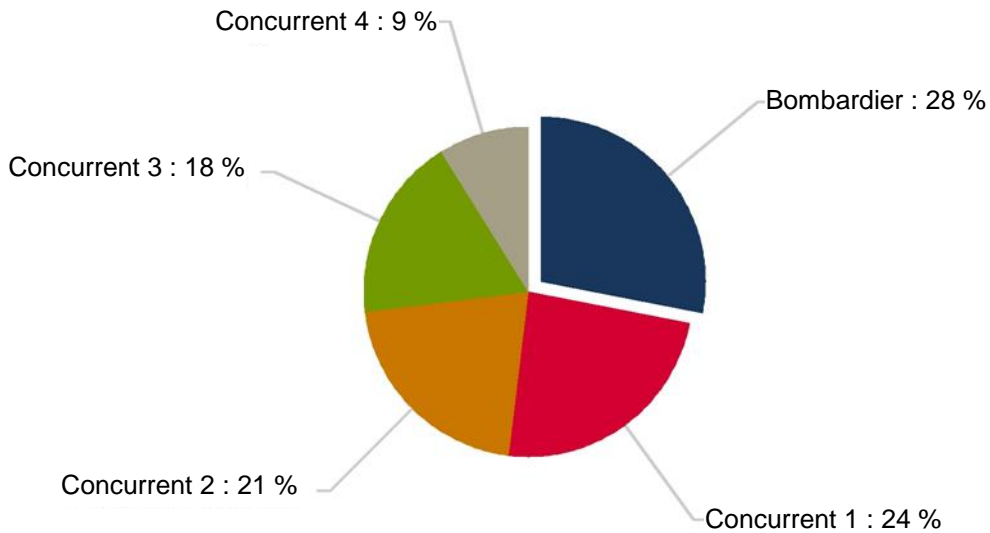
Avions d'affaires fait face à une vive concurrence de la part d'une variété de concurrents, notamment d'entreprises mondiales disposant d'un vaste portefeuille de produits et de services et de concurrents régionaux ayant une offre de produits plus limitée, comprenant principalement Gulfstream, Dassault,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

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

Les diagrammes ci-après présentent l'environnement concurrentiel de Avions d'affaires et montrent les parts de marché estimatives de Avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons d'avions et en fonction des revenus au cours de la période de trois ans close le 31 décembre 2018 dans les catégories des avions d'affaires où il livre concurrence.

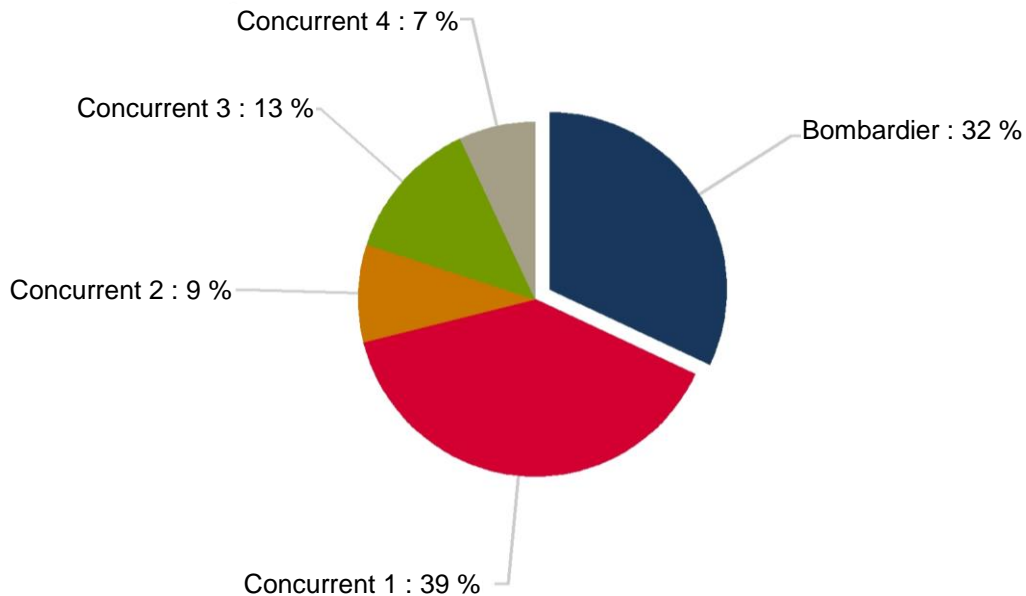


**Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions**  
**Du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2018**  
**(1563 unités livrées)**



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

**Parts de marché en fonction des revenus**  
**Du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2018**



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

## Nouveaux produits et développement de produits

De l'information sur les nouveaux produits et le développement de produits de Avions d'affaires est disponible dans la section intitulée « Avions d'affaires – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée 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 centres 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

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

### Principaux marchés

Les clients de Avions commerciaux sont établis dans le monde entier; ce sont surtout des transporteurs de passagers et de fret, ainsi que des sociétés de location d'avions qui achètent des produits directement de Avions commerciaux pour les louer à des exploitants. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, la plus grande part des revenus de Avions commerciaux étaient générés sur le marché asiatique. L'Amérique du Nord arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus, tandis que le marché européen (y compris la Russie et la CÉI) se classait au troisième rang et l'Afrique, au quatrième.

### Méthodes de distribution

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

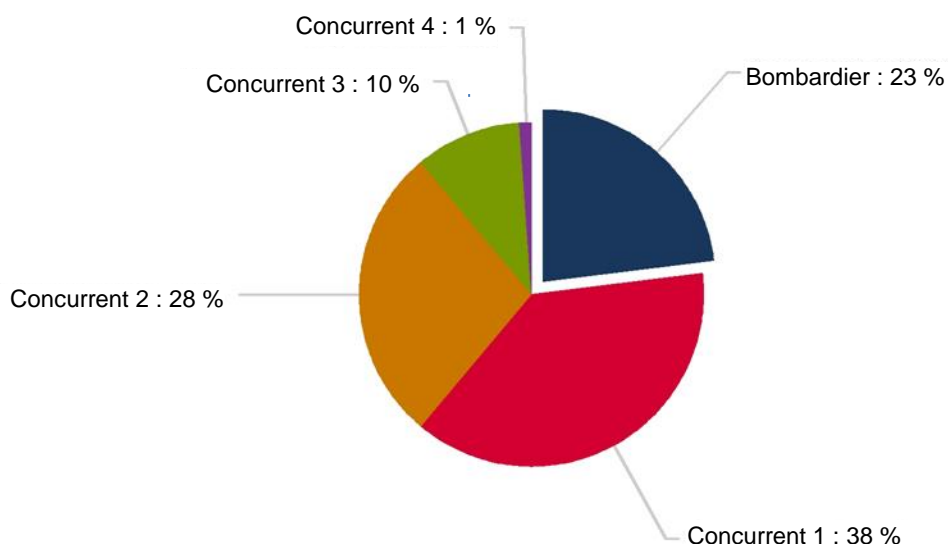
### Concurrence

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

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

Le diagramme ci-après présente l'environnement concurrentiel de Avions commerciaux et montre les parts de marché estimatives de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions sur la période de trois ans close le 31 décembre 2018 pour le marché des avions de 60 à 100 sièges, aussi appelé segment des avions régionaux de grande taille.

### Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions Janvier 2016 à décembre 2018 Segment des avions régionaux de grande taille (60 à 100 sièges) (730 livraisons d'avions)



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

## Nouveaux produits et développement de produits

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

## Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie compte des installations dans cinq pays, dont quatre sites de fabrication et d'ingénierie situés au Canada, au Royaume-Uni, au Mexique et au Maroc, ainsi que deux centres de service après-vente pour les aérostructures établis aux États-Unis et au Royaume-Uni. 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, la fabrication et le service après-vente d'aérostructures complexes en matériaux composites et en métal, comme des ailes complètes, des systèmes et des composants de nacelles de moteur, des postes de pilotage et des structures de fuselage, y compris l'intégration de systèmes; la conception, la fabrication et le service après-vente de composants de système, dont des harnais électriques; et des solutions d'ingénierie, dont les préparations des essais au sol et en vol, la conception de structures d'aéronef et l'analyse des contraintes.

De l'information sur les produits et services offerts par Aérostructures et Services d'ingénierie est disponible dans la section intitulée « Aérostructures et Services d'ingénierie – Profil » du rapport de gestion de la Société; cette section 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 est constitué des FEO pour les avions civils, tant internes qu'externes. À l'interne, Aérostructures et Services d'ingénierie fournit des composantes importantes de structures pour les programmes de Avions d'affaires et de Avions commerciaux. À l'externe, Aérostructures et Services d'ingénierie offre des composants importants de structures et du soutien après-vente.

## Méthodes de distribution

Les produits et services d'ingénierie sont fournis par Aérostructures et Services d'ingénierie directement à ses clients à l'échelle mondiale. Le développement des affaires liées 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 systèmes et composants de nacelles de moteur, les postes de pilotage, les structures de fuselage (y compris l'intégration de systèmes) et d'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 en matériaux composites des avions de la gamme A220 d'Airbus. Son environnement concurrentiel est très fragmenté et diversifié et compte de nombreux sous-segments. Aérostructures et Services d'ingénierie agit principalement à titre de fournisseur interne des programmes d'avions de Bombardier et est étalonné par rapport à des fournisseurs externes de catégorie 1 et de catégorie 2 afin de s'assurer qu'il est concurrentiel.

## Méthodes de production de Aéronautique

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

Les activités de Aérostructures et Services d'ingénierie sont exécutées à ses installations au Canada (Montréal et Mirabel), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro), au Maroc (Casablanca) et aux États-Unis (Dallas). Les activités réalisées dans ces installations vont de la conception, de la fabrication et du service après-vente aux

services d'ingénierie, y compris la conception de structures d'avion et l'analyse des contraintes, les essais au sol et en vol ainsi que la certification et le soutien à l'exploitation.

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

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

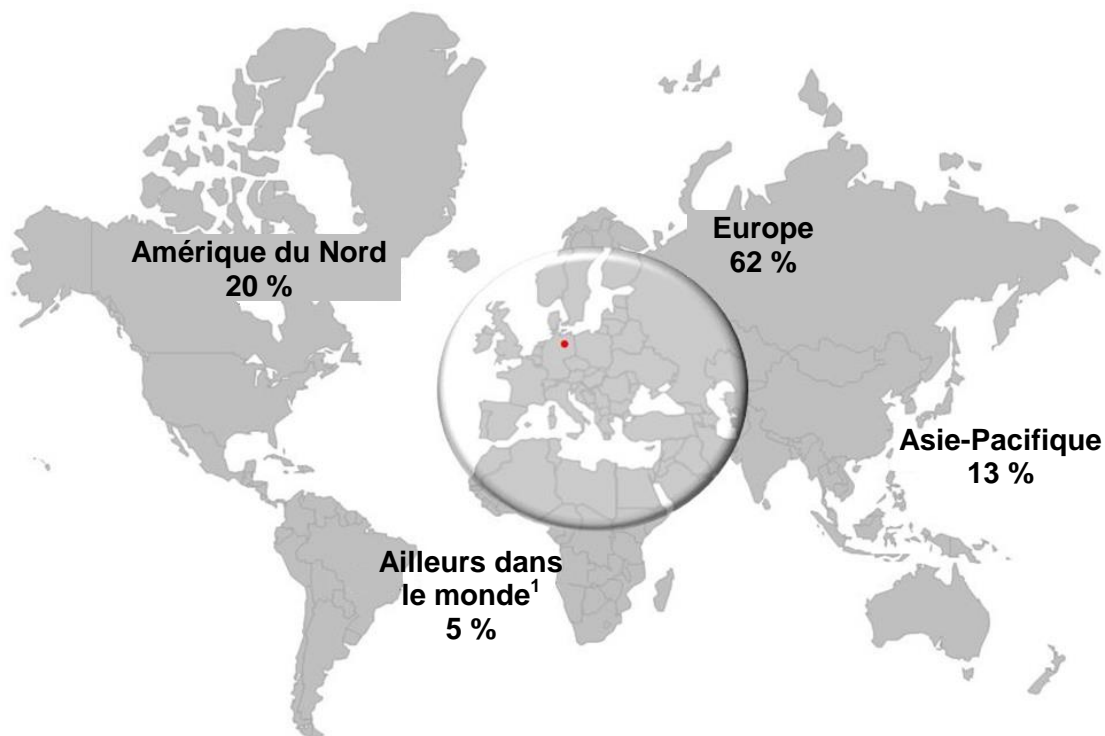
Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir la « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

### **Segments de marché**

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

## Principaux marchés

### Revenus par région géographique



Revenus externes de Transport pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 : 8,915 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 réalise 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 structures dépendent de la participation de l'État pour le financement de l'infrastructure et de l'exploitation. La plupart exercent leurs activités à l'échelle 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. Transport continue d'accroître ses revenus tirés de marchés situés Ailleurs dans le monde.

## Méthodes de distribution

Transport a établi des activités opérationnelles dans trois régions pour la vente et livraison de matériel roulant et la prestation de services de maintenance connexes ainsi qu'une division opérationnelle mondiale pour les solutions de contrôle ferroviaire et bordure de voie (SCF). Les trois régions pour le matériel roulant sont : i) EOMA (comprenant l'Europe de l'Ouest, le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Asie du Sud-Est et l'Australie); ii) ECC (comprenant l'Europe centrale et l'Europe de l'Est, Israël, la Russie et la Chine); et iii) les Amériques. Les équipes de vente exercent leurs activités dans chacune de ces régions ainsi que pour la division opérationnelle mondiale mentionnées ci-dessus.

Transport dispose d'une fonction mondiale Vente et commercialisation afin de renforcer continuellement l'alignement général des activités de développement des affaires, de vente et de commercialisation. Toutes les activités menées dans les trois régions et la division opérationnelle mondiale appliquent les mêmes directives,

processus et lignes directrices en ce qui concerne leurs activités de vente, la gestion de leurs comptes principaux, la documentation des occasions et des soumissions à venir, la sélection et la gestion des intermédiaires de vente (représentants) et la gestion des relations avec les clients. 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 de Transport en matière de soumissions est fondée sur des critères prédéterminés 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. En outre, Transport renforce ses activités visant 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. Transport met l'accent sur le développement et le cycle d'exécution de projets de bout en bout afin de pouvoir optimiser l'utilisation de ses capacités existantes en matière d'ingénierie ou de fabrication.

## **Méthodes de production**

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

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

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 ou à des coentreprises. Les contrats sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe, et les travaux d'ingénierie et de conception s'étendent sur une longue période avant leur livraison. L'utilisation des plateformes modulaires pour la construction permet de raccourcir cette période et de réduire les coûts et les risques liés à l'exécution tout en améliorant la souplesse des produits pour répondre aux besoins précis des clients. Ainsi, la stratégie de standardisation et de modularisation technologique de Transport transforme la façon dont elle développe les technologies et atténue les risques à cet égard en adoptant

une approche fondée sur une plateforme qui vise à standardiser les conceptions, processus et outils relativement à la livraison de divers sous-systèmes et de composants de base de véhicules qui peuvent par la suite être employés dans d'autres projets, permettant ainsi d'accroître sensiblement les synergies technologiques et les occasions de réutilisation. Ces initiatives ont été déployées au sein des gammes de produits *AVENTRA*, *TALENT*, *ZEFIRO*, *FLEXITY* et *TRAXX*, entre autres, et le sont actuellement au sein d'autres gammes de produits.

En matière d'approvisionnement, Transport s'appuie sur une fonction d'approvisionnement centralisée, comprenant une chaîne d'approvisionnement mondial, ainsi que sur l'approvisionnement stratégique et opérationnel conçu pour assurer un approvisionnement efficace et économique en matériaux et services dans toutes les régions et entreprises mondiales. La Société tente d'optimiser le coût de propriété total et de réaliser des économies d'échelle par voie de standardisation de l'ensemble des catégories, des systèmes et des activités d'approvisionnement non liées aux produits. Dans le cadre de son programme d'économies en matière d'approvisionnement mondial, Transport travaille conjointement avec ses parties prenantes internes et externes en vue de l'amélioration continue de la performance, du coût et de la qualité de sa chaîne d'approvisionnement.

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

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

## **Concurrence**

Le marché ferroviaire mondial a toujours été résistant aux récessions économiques et, par conséquent, attire de nombreux concurrents. En 2018, le secteur a continué de faire l'objet d'une consolidation accrue et d'une concurrence plus vive entre les FEO et entre les fournisseurs. Néanmoins, Bombardier a conservé une position de tête dans toutes les régions et obtenu une part importante du marché ferroviaire pertinent et accessible en fournissant le portefeuille de produits le plus diversifié de l'industrie.

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

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



De l'information sur les nouvelles commandes remportées par Transport au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2018 est disponible dans la section intitulée « Transport – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

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

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

## INFORMATION SECTORIELLE

Pour de l'information sur les revenus de la Société répartis par pays (selon l'emplacement du client) et les revenus par secteur isolable, il y a lieu de se reporter à la note 6 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, qui ont été déposés sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 14 février 2019. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

## CONVENTIONS RELATIVES À L'UTILISATION DE CERTAINES TECHNOLOGIES

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions permettant à la Société d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions a été conclue le 22 décembre 1986 (convention CFC), avec Cartierville Financial Corporation Inc. (CFC), filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada, en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit 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.

## QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES, SOCIALES ET DE GOUVERNANCE (ESG)

### Approche en matière de durabilité

La durabilité fait partie intégrante de la stratégie d'entreprise de la Société, qui concentre son exécution dans six secteurs : l'innovation en matière de produits, l'efficacité opérationnelle, les gens, la santé, la sécurité et l'environnement, la responsabilité sociale d'entreprise et la gouvernance. À la base de ces centres d'intérêt se trouvent les valeurs fondamentales de la Société, soit l'intégrité, l'engagement envers l'excellence, l'orientation client et la concentration sur nos parties prenantes, ainsi que son code d'éthique et de conduite et son engagement dans le Pacte mondial des Nations Unies.

En 2007, Bombardier a signé le Pacte mondial des Nations Unies, la plus importante initiative au monde dans le domaine de la responsabilité sociale d'entreprise et du développement durable. En tant que signataire, la Société

est engagée à promouvoir activement, par ses stratégies et dans l'ensemble de ses activités, les dix principes fondamentaux du Pacte relatifs aux domaines des droits de la personne, des normes du travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption. Bombardier adhère aux 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et en appuie particulièrement trois par ses initiatives et ses activités : n° 11 *Villes et communautés durables*, n° 13 *Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques* et n° 17 *Partenariats pour la réalisation des objectifs*.

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

- Code d'éthique et de conduite;
- Politique Santé, sécurité et environnement;
- Code de conduite des fournisseurs;
- Politique sur la qualité;
- Politique sur la sécurité des produits;
- Politique d'équité en matière d'emploi;
- Politique sur la prévention du harcèlement;
- Politique sur les données à caractère personnel; et
- Déclaration des droits de la personne.

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

Les fournisseurs qui signent un contrat avec Bombardier sont tenus d'adhérer au code de conduite des fournisseurs de la Société. Cette pratique, ainsi que le code d'éthique et de conduite et la déclaration des droits de la personne de Bombardier, traduit formellement l'engagement de la Société de traiter et de respecter les droits de la personne à un niveau mondial et indique clairement ses attentes en matière de droits de la personne à tous ses partenaires d'affaires.

La performance de la Société en matière de durabilité a été reconnue par des organismes externes. En 2017, la Société a figuré dans le classement de 2017 Carbon Clean 200 de Corporate Knights et As We Sow. En 2018, la Société a continué de mettre en œuvre des pratiques innovantes et durables dans ses activités et a été retenue dans le classement des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada pour 2018 de Corporate Knights, un indicateur de référence en matière de durabilité. Plus récemment, en janvier 2019, Bombardier a été retenue parmi les 100 entreprises les plus durables du monde de l'indice Global 100 de Corporate Knights. Retenue parmi les 25 entreprises les plus durables au monde, Bombardier est à la fois l'entreprise canadienne la mieux placée et le chef de file des entreprises de transport.

En mai 2018, la Société a publié son rapport d'activité annuel, qui présente une mise à jour transparente sur sa stratégie en matière de durabilité, ainsi que sur sa performance sur les plans environnemental, social, de la gouvernance et économique. Il est possible d'obtenir le dernier rapport d'activité de la Société à l'adresse [www.bombardier.com/fr/durabilite.html](http://www.bombardier.com/fr/durabilite.html).

## **Gestion environnementale**

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation relative aux questions environnementales et sociales des administrations fédérale, provinciales et locales dans tous les territoires où la Société exerce des activités dans le monde. La Société a établi une politique en matière de

santé, sécurité et environnement (politique SSE), qu'elle met à jour périodiquement, qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale. Elle a pour vision d'être un leader de la culture préventive en santé, sécurité et environnement (SSE) en établissant les comportements communs attendus de ses employés, en limitant ses risques et en donnant à chaque employé la responsabilité d'instaurer un milieu de travail sûr et respectueux de l'environnement. La politique SSE enracine solidement l'engagement de la Société de protéger ses employés des maladies professionnelles et des accidents de travail, de favoriser la santé en milieu de travail et de minimiser l'incidence de ses activités sur l'environnement.

La Société poursuit le déploiement continu du programme de vérification de la conformité aux normes SSE 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 SSE. Ces examens aident la Société à améliorer continuellement sa performance en matière de SSE. La Société compare aussi régulièrement ses données à celles de ses pairs à l'échelle mondiale, ce qui comprend un examen de son approche pour la présentation des données SSE et pour la création de valeur. En outre, le comité des ressources humaines et de la rémunération (CRHR), composé entièrement d'administrateurs indépendants, examine les questions de santé et sécurité au travail chaque trimestre.

La Société s'efforce également de réduire continuellement l'incidence délétère sur l'environnement générée 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 incidence sur l'environnement. Des cibles de réduction environnementales 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.

Bombardier s'emploie actuellement à définir son prochain cycle d'objectifs environnementaux pour 2019 afin d'aider à réduire davantage son empreinte environnementale, d'utiliser plus efficacement ses ressources et d'accroître l'efficacité de ses activités.

En outre, la Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de fabrication et de service afin de prévenir la pollution, d'améliorer sa performance et de réduire ses risques liés à l'environnement. À ce jour, les établissements admissibles de la Société sont accrédités ou en voie d'obtenir leur accréditation par des parties externes en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale. Tous les sites allemands de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne (système MEA de l'UE). 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 a mené à bien l'adaptation de ses systèmes à la version révisée en 2015 de la norme ISO 14001.

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).

## Lois et risques en matière d'environnement

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société relèvent généralement des exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société est présente. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. En 2018, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EQE de l'UE), de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010) et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. En 2018, le nouveau gouvernement de la province d'Ontario a décidé de quitter le marché du carbone de la Western Climate Initiative auquel il avait adhéré plus tôt dans l'année. Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone ou l'énergie, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits. Voir également « Facteurs de risque » à la page 30 ci-dessous.

En 2018, la Société a continué à travailler, par l'intermédiaire de ses secteurs isolables, à la mise en œuvre de mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités au règlement européen intitulé Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH). La Société continue 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. Il semble actuellement que ce règlement ne devrait pas avoir une incidence importante sur la situation financière de la Société.

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

Railsponsible favorise le partage des meilleures pratiques et l'augmentation de la capacité des fournisseurs en plus de faire la promotion d'une reddition de compte transparente grâce à une évaluation commune des fournisseurs sur la plateforme EcoVadis, grâce à laquelle les fournisseurs remplissent un seul formulaire pour présenter leurs mesures de durabilité à tous les membres de Railsponsible. La participation de l'industrie à Railsponsible continue d'augmenter. Au cours de 2017 et de 2018, plus de 850 fournisseurs de l'industrie ferroviaire ont accepté d'effectuer l'évaluation EcoVadis et de partager leurs résultats avec tous les membres de Railsponsible.

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

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

En 2018, la Société a acheté des crédits de carbone pour compenser les excédents de quotas d'émission (excédents respectifs de 160 et de 204 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>) pour ses deux sites admissibles aux programmes de quotas de l'Union européenne, ce qui n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

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

Avec prise d'effet le 30 avril 2014, le système EQE de l'UE a été révisé et prévoit que les exploitants de vols non commerciaux dont les émissions sont inférieures à 1 000 t d'équivalent CO<sub>2</sub> par année sont dispensés du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2020 de déposer des rapports et des certificats d'échange. Cette dispense s'applique à Bombardier. Voir également « Facteurs de risque » à la page 30 ci-dessous.

## **Obligations environnementales**

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède périodiquement, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, pour déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et pour définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$ en 2019.

## **Obligations environnementales éventuelles**

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

## **ACTIFS INCORPORELS**

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

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

## RESSOURCES HUMAINES

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

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

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

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

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

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

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

## FACTEURS DE RISQUE

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

# DIVIDENDES

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2018, le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2016. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2018		31 décembre 2017		31 décembre 2016	
	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5,2	0,9008	5,9	0,7142	6,5	0,6756
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6,2	0,9958	2,9	0,8366	1,8	0,7835
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A	0	0	0	0	0	0
Actions à droits de vote subalternes classe B	0	0	0	0	0	0

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

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

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

# DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (actions privilégiées), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 4; ii) de 3 592 000 000 d'actions classe A; et iii) de 3 592 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B. Au 31 décembre 2018, la Société comptait 5 811 736 actions privilégiées série 2, 6 188 264 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 308 750 749 actions classe A et 2 125 232 847 actions à droits de vote subalternes classe B en circulation.

Les actions à droits de vote subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux, comparativement à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, tous les droits de vote s'attachant aux actions à droits de vote subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2018, 40,77 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

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

### Subordination et droits de vote

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

### Dividendes et liquidation

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

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



## **Fractionnement ou regroupement**

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

## **Privilège de conversion**

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

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

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

### **Émission en séries**

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

### **Rang**

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

### **Dividendes**

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

## **Droits en cas de liquidation**

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

## **Droits de vote**

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

## **Modifications**

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

## **Actions privilégiées série 2**

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

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

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

### **Actions privilégiées série 3**

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

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

### **Actions privilégiées série 4**

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

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

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

## Cotes de crédit

Au 13 février 2019, la Société s'est vu attribuer une cote de B- pour sa dette à long terme par Fitch Ratings Ltd. (Fitch) avec une perspective stable. La Société a également reçu une cote de la famille de sociétés de B3 et une cote de Caa1 pour sa dette à long terme par Moody's Investors Service, Inc. (Moody's), avec une perspective 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. Une obligation cotée dans la catégorie B est plus vulnérable au défaut de paiement que les obligations dont la cote est dans la catégorie BB, mais le débiteur a actuellement la capacité de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable compromettra vraisemblablement la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation. La cote de Caa1 attribuée par Moody's à la dette à long terme est la septième plus élevée sur une échelle de neuf catégories. Une cote de Caa est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée de nature spéculative et de piètre qualité et qu'elle est assujettie à un risque de crédit très élevé. Le déterminant numérique « 1 » indique que le risque du débiteur et/ou de ses obligations se situe dans la partie supérieure de la catégorie de notation Caa et le déterminant numérique « 3 » indique un classement dans la partie inférieure de la catégorie B. Une cote B attribuée par Fitch à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de onze catégories et indique qu'un risque de défaut important est présent, mais qu'une marge de sécurité limitée demeure. Les engagements financiers sont actuellement remplis; cependant, la capacité de poursuivre le paiement est vulnérable à une détérioration de la conjoncture commerciale et économique.

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

débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers relativement à l'obligation.

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

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

Au cours des deux dernières années, la Société a effectué des paiements dans le cours normal à Moody's et à S&P en contrepartie des services de notation qu'ils lui ont rendus, qui comprennent des frais annuels de surveillance des titres en circulation de Bombardier, en plus des frais de notation non récurrents imputés lors de l'émission initiale de titres.

# MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ

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

Mois de l'exercice clos		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 »
2018						
Décembre	Haut	2,41 \$	2,37 \$	11,97 \$	11,80 \$	21,17 \$
	Bas	1,86 \$	1,80 \$	9,90 \$	10,04 \$	17,01 \$
	Clôture	2,08 \$	2,03 \$	11,06 \$	10,95 \$	18,49 \$
	Volume	4 318 014	233 740 770	139 147	91 246	227 776
Novembre	Haut	3,38 \$	3,38 \$	13,29 \$	12,91 \$	21,40 \$
	Bas	1,70 \$	1,59 \$	10,00 \$	9,89 \$	16,39 \$
	Clôture	2,28 \$	2,22 \$	12,00 \$	11,60 \$	21,00 \$
	Volume	11 397 970	515 180 546	261 533	220 632	510 165
Octobre	Haut	4,71 \$	4,71 \$	13,80 \$	13,77 \$	23,00 \$
	Bas	3,10 \$	3,06 \$	12,81 \$	12,35 \$	19,01 \$
	Clôture	3,21 \$	3,19 \$	13,19 \$	12,89 \$	20,10 \$
	Volume	5 052 314	208 984 050	117 031	83 185	158 009
Septembre	Haut	4,78 \$	4,79 \$	13,99 \$	14,00 \$	22,96 \$
	Bas	4,13 \$	4,10 \$	13,35 \$	13,35 \$	22,19 \$
	Clôture	4,59 \$	4,60 \$	13,70 \$	13,70 \$	22,53 \$
	Volume	2 806 685	115 203 203	52 613	36 830	95 846
Août	Haut	5,19 \$	5,18 \$	14,25 \$	14,01 \$	23,00 \$
	Bas	4,34 \$	4,31 \$	13,58 \$	13,38 \$	21,50 \$
	Clôture	4,35 \$	4,31 \$	13,85 \$	13,85 \$	22,75 \$
	Volume	3 487 655	173 908 004	60 390	41 505	160 437
Juillet	Haut	5,60 \$	5,58 \$	14,25 \$	14,50 \$	23,74 \$
	Bas	4,74 \$	4,70 \$	13,35 \$	13,27 \$	20,90 \$
	Clôture	4,93 \$	4,90 \$	13,72 \$	13,59 \$	21,65 \$
	Volume	5 175 840	164 490 747	100 054	61 800	315 808
Juin	Haut	5,40 \$	5,36 \$	13,79 \$	14,25 \$	23,80 \$
	Bas	4,69 \$	4,68 \$	13,12 \$	13,32 \$	19,86 \$
	Clôture	5,21 \$	5,20 \$	13,40 \$	13,66 \$	23,49 \$
	Volume	5 468 215	146 442 707	163 162	119 285	372 072

Mai	Haut	4,98 \$	4,97 \$	13,30 \$	13,43 \$	20,15 \$
	Bas	3,86 \$	3,85 \$	12,13 \$	12,26 \$	19,35 \$
	Clôture	4,86 \$	4,88 \$	13,21 \$	13,32 \$	19,87 \$
	Volume	3 513 371	175 698 065	146 666	122 307	158 486
Avril	Haut	4,07 \$	4,06 \$	12,44 \$	12,48 \$	19,74 \$
	Bas	3,55 \$	3,55 \$	11,73 \$	12,24 \$	19,35 \$
	Clôture	3,97 \$	3,97 \$	12,20 \$	12,34 \$	19,35 \$
	Volume	1 481 913	112 253 968	61 846	104 739	137 952
Mars	Haut	4,13 \$	4,13 \$	12,72 \$	12,60 \$	19,65 \$
	Bas	3,64 \$	3,61 \$	12,13 \$	12,16 \$	19,10 \$
	Clôture	3,73 \$	3,75 \$	12,21 \$	12,46 \$	19,50 \$
	Volume	2 196 338	198 913 581	99 179	101 428	131 434
Février	Haut	4,17 \$	4,16 \$	12,65 \$	12,51 \$	19,50 \$
	Bas	3,08 \$	3,05 \$	11,20 \$	11,27 \$	18,30 \$
	Clôture	4,07 \$	4,06 \$	12,50 \$	12,45 \$	19,47 \$
	Volume	4 161 021	186 256 384	116 543	160 289	203 121
Janvier	Haut	4,17 \$	3,75 \$	11,99 \$	12,16 \$	19,69 \$
	Bas	2,81 \$	2,80 \$	10,60 \$	11,26 \$	18,44 \$
	Clôture	3,49 \$	3,48 \$	11,84 \$	11,80 \$	19,38 \$
	Volume	5 631 857	202 678 737	181 144	171 476	238 865

# 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 13 février 2019 sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

## Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
<b>Pierre Beaudoin</b> <sup>1</sup> Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	952 761
<b>Alain Bellemare</b> Montréal (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2015 à ce jour	—	890 730
<b>Joanne Bissonnette</b> <sup>2</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>a, c</sup> Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
<b>Jean-Louis Fontaine</b> Westmount (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	4 097 472 <sup>3</sup>	6 465
<b>Diane Giard</b> <sup>a, d</sup> Shefford (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2017 à ce jour	—	—
<b>August W. Henningsen</b> <sup>b, c</sup> Hambourg, Allemagne Administrateur de sociétés	2016 à ce jour	—	26 500
<b>Pierre Marcouiller</b> <sup>a, b</sup> Magog (Québec) Canada Président exécutif du conseil, Camso Inc.	2017 à ce jour	—	—
<b>Douglas (Doug) R. Oberhelman</b> <sup>a</sup> Edwards (Illinois) États-Unis Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	100 000



Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
<b>Vikram Pandit</b> <sup>b, d, e</sup> New York (New York) États-Unis Président du conseil et chef de la direction, The Orogen Group (entreprise investissant dans le secteur des services financiers)	2014 à ce jour	—	—
<b>Carlos E. Represas</b> <sup>b, d</sup> Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—
<b>Antony N. Tyler</b> <sup>c, d</sup> Hong Kong Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	—
<b>Beatrice Weder di Mauro</b> <sup>a, c</sup> Singapour Professeure de macroéconomie internationale, The Graduate Institute of International and Development Studies	2016 à ce jour	—	—

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

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

<sup>3</sup> Huguette Bombardier Fontaine, épouse de 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
Sameh (Sam) Abdelmalek Avon (Connecticut) États-Unis	Chef de la direction de la transformation et de la chaîne d'approvisionnement
Daniel (Dan) Brennan Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, Ressources humaines
François Caza Montréal (Québec) Canada	Chef de la direction de la technologie
David Coleal Minneapolis (Minnesota) États-Unis	Président, Avions d'affaires
Frederick (Fred) Cromer Palos Verdes Estates (Californie) États-Unis	Président, Avions commerciaux
Daniel Desjardins Westmount (Québec) Canada	Vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société
John Di Bert Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Danny Di Perna Avon (Connecticut) États-Unis	Président, Transport
Paul Sislian Kirkland (Québec) Canada	Président, Aérostructures et Services d'ingénierie
Louis G. Véronneau Mont-Royal (Québec) Canada	Vice-président principal, Stratégie et développement de l'entreprise

En date du 13 février 2019, 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 4 610 331 actions classe A et de 3 049 007 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 1,49 % et 0,14 %, respectivement, des actions de chacune de ces catégories en circulation.

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

- Sam Abdelmalek est chef de la direction de la transformation et de la chaîne d'approvisionnement depuis le 10 octobre 2018; il occupait auparavant le poste de vice-président, Chaîne d'approvisionnement mondiale chez Pratt & Whitney depuis avril 2016. Entre avril 2013 et mars 2016, il a agi à titre de vice-président, Gestion de la chaîne d'approvisionnement chez United Technologies Corporation.
- Alain Bellemare occupe le poste de président et chef de la direction depuis le 13 février 2015; auparavant, il a occupé le poste de président et chef de la direction de juillet 2012 à janvier 2015 au sein d'UTC Propulsion and Aerospace Systems.

- Pierre Beaudoin est président du conseil d'administration depuis juillet 2017; auparavant, il agissait à titre de président exécutif du conseil d'administration depuis février 2015. De juin 2008 à février 2015, il a été président et chef de la direction de Bombardier.
- Dan Brennan occupe le poste de vice-président principal, Ressources humaines depuis le 10 février 2017; auparavant, il était directeur du groupe des ressources humaines et du perfectionnement des talents au sein de CHR Plc. depuis décembre 2014. Entre août 2010 et novembre 2014, il a été premier vice-président, chef mondial du groupe des ressources humaines au sein de ISS World Service.
- François Caza occupe le poste de chef de la direction de la technologie depuis le 8 novembre 2018; il occupait auparavant le poste de vice-président, Développement de produits et ingénieur en chef de Ingénierie et Développement de produits, Aéronautique depuis septembre 2014, et de mars 2004 à septembre 2014, il a été vice-président et ingénieur en chef, Bombardier Aéronautique.
- David Coleal occupe le poste de président, Avions d'affaires depuis le 15 juin 2015; il a été auparavant 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; il a été auparavant 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; il a occupé auparavant des postes à responsabilités croissantes au cours des 14 années qu'il a passées au sein de Pratt & Whitney Canada (P&WC), y compris de 2013 à 2015 à titre de vice-président, Service clients et de 2007 à 2013, de vice-président, Finances.
- Danny Di Perna occupe le poste de président, Transport depuis le 7 février 2019; il était auparavant président, Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 8 novembre 2018 et chef de l'exploitation, Aéronautique depuis le 15 septembre 2018. De janvier 2017 à août 2018, il a été vice-président de l'approvisionnement mondial au sein de GE Power. Il a également été vice-président principal, Exploitation chez Pratt & Whitney de janvier 2012 à décembre 2016.
- Diane Giard s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 12 décembre 2017. Elle a été première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing de la Banque Nationale du Canada de mars 2017 jusqu'à sa retraite en juin 2018; elle occupait auparavant le poste de première vice-présidente à la direction, Particuliers et Entreprises depuis 2012.
- August W. Henningsen s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Il a été chef de la direction de Lufthansa Technik AG d'avril 2000 jusqu'à sa retraite en avril 2015. Entre décembre 2015 et mai 2016, il a été consultant auprès de Plane View Partners.
- Pierre Marcouiller s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il est président exécutif du conseil d'administration de Camso Inc. depuis avril 2017, après avoir occupé le poste de président du conseil d'administration et de chef de la direction de celle-ci depuis 2000.
- Doug R. Oberhelman s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 novembre 2017. Il a été président exécutif du conseil d'administration de Caterpillar de janvier 2017 jusqu'à sa retraite en mars 2017; il a été auparavant chef de la direction de Caterpillar de 2010 jusqu'en décembre 2016.
- Vikram Pandit s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 1<sup>er</sup> mai 2014. Il occupe le poste de président du conseil et chef de la direction d'Orogen Group depuis 2016. De 2012 à 2016, il s'est principalement concentré sur l'investissement dans des sociétés de technologie financière en démarrage et la prestation de conseils à de telles sociétés, ainsi qu'à la mise sur pied de sociétés de services financiers avec des partenaires financiers.
- Paul Sislian occupe le poste de président, Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 7 février 2019; il était auparavant chef de l'exploitation, Avions commerciaux depuis septembre 2015. De novembre 2013 à août 2015, il a été vice-président et directeur général, programme mondial de Avions d'affaires.
- Antony N. Tyler s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il a été directeur général et chef de la direction de l'Association internationale du transport aérien, poste qu'il a occupé de 2011 jusqu'à sa retraite en septembre 2016.
- Louis G. Véronneau est vice-président principal, Stratégie et développement de l'entreprise depuis le 14 juin 2018; il occupait auparavant le poste de vice-président, Fusions et acquisitions depuis le 4 juin

2015. D'avril 2007 à juin 2015, il a été directeur général, Services bancaires d'investissement au sein de Valeurs mobilières TD.

- Beatrice Weder di Mauro s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Elle est professeure d'économie internationale à l'Institut de hautes études internationales et du développement depuis janvier 2019 et présidente du Center for Economic Policy Research depuis juillet 2018. Elle est également professeure de recherche depuis 2017 et chercheuse distinguée en résidence depuis 2015 à l'INSEAD, à Singapour. Elle a été auparavant titulaire de la chaire en politique économique et en macroéconomie internationale à l'Université Johannes Gutenberg de Mayence de 2001 jusqu'en juillet 2018.

# POURSUITES

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2018, selon l'information actuellement disponible, la Société ne s'attend pas à ce que la résolution de ces poursuites ait une incidence défavorable importante sur sa situation financière.

## Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête reposant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale, celle-ci étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient sur elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le procès en appel ne devrait pas commencer avant janvier 2020. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification.

## Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (BT Brésil), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (CADE) et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. À l'heure actuelle, BT Brésil conteste devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve scientifique. À la suite du dépôt par le surintendant général du CADE d'une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel en décembre 2018, BT Brésil a l'intention de contester cette opinion devant la juridiction compétente et continue de se défendre vigoureusement contre l'allégation.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième

poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

## **Transnet**

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (enquête), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1 064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (BTSA) a été informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, a ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. BTSA n'a reçu aucune autre communication ou demande d'information de la part des autorités menant les enquêtes. La Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

## **Espagne**

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

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Le CNMC a jusqu'au 28 février 2020 pour enquêter et rendre une décision finale sur cette affaire.

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

## **Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U.**

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. (USITC) en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions C Series, qu'elle se livre à des pratiques de « dumping » à l'égard des avions C Series sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. Le 18 décembre 2017, le département du Commerce américain a rendu une décision finale positive sur des droits compensatoires de 212,39 % et une décision finale positive sur des droits antidumping de 79,82 %, sous réserve de la décision finale de l'USITC. Le 26 janvier 2018, l'USITC a tranché en faveur de la Société et a rendu sa décision finale sur le risque de préjudices, concluant que l'industrie américaine ne subit pas de préjudices ou n'est pas exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges. Cette décision signifie que le département du Commerce américain ne publiera ni n'appliquera d'ordonnance sur les droits antidumping et compensatoires à l'encontre des importations de ces avions canadiens. La société Boeing n'a pas fait appel de la décision de l'USITC dans le délai imparti et, par conséquent, cette décision est désormais finale et la Société a retiré les avis d'intention de faire appel des décisions du département du Commerce américain vu qu'elles ont perdu leur pertinence, mettant ainsi un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

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

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

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

La mise en place du RATA a coïncidé avec l'acquisition des droits liés aux attributions de rémunération à base d'actions de 2015. Pour établir le RATA, Bombardier a été assisté par des conseillers juridiques externes et le RATA a été élaboré selon les meilleures pratiques et les principes de saine gouvernance d'entreprise et est conforme aux lois sur les valeurs mobilières applicables.

Toutes les ventes aux termes du RATA ont été réalisées par un courtier en valeurs mobilières indépendant (indépendant à l'égard de chaque membre de la direction participant) selon les paramètres applicables aux opérations sur titres établis aux termes du RATA et les instructions prévues par les participants, lesquelles ont été données au moins 30 jours avant ces ventes et à un moment où les participants ne détenaient aucune information importante inconnue du public.

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

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) collaborent pleinement à l'examen de l'AMF. Bombardier a pris les dispositions nécessaires pour suspendre, jusqu'à nouvel ordre, toute autre vente de titres en vertu du RATA.

Bombardier et ses conseillers juridiques ont réalisé un examen approfondi des faits et circonstances entourant la mise en place du RATA. Après cet examen et selon les constatations de ses conseillers, Bombardier a conclu que la mise en place du RATA et toutes les ventes réalisées par les participants aux termes du RATA étaient conformes aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes et aux meilleures pratiques en matière de gouvernance. Bombardier attend avec beaucoup d'intérêt que l'AMF termine son examen rapidement.



# **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 2018 ou avant cette date et après le 1<sup>er</sup> janvier 2002 et qui demeurent en vigueur et doivent être déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables sont les suivants :

- a) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse de dépôt et placement du Québec (Caisse), dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Investissement de la Caisse dans BT Holdco » à la « Note 11 - Participation ne donnant pas le contrôle » du rapport de gestion de la Société; cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle;
- b) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse, dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 25 novembre 2015, aux termes de laquelle Bombardier et la Caisse ont convenu d'un seuil minimum de liquidités de 1,25 milliard \$. La convention prévoit que, dans l'éventualité où les liquidités de Bombardier chuteraient sous ce seuil, le conseil de Bombardier créera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse et qui sera chargé d'élaborer un plan d'action pour rétablir les liquidités au-delà du seuil minimum. Le plan, une fois qu'il en aura été convenu avec la Caisse, sera mis en œuvre sous la supervision du comité des initiatives spéciales. En outre, en ce qui concerne la nomination de tout nouvel administrateur indépendant à son conseil, Bombardier travaillera en collaboration avec la Caisse en vue d'obtenir son approbation sur les candidatures finales recommandées au conseil. Relativement à cette convention, la famille Bombardier s'est engagée à appuyer pleinement tout plan d'action recommandé par le comité des initiatives spéciales et convenu avec la Caisse, ainsi que le nouveau processus de sélection des nouveaux administrateurs indépendants au conseil d'administration; et
- c) L'accord d'investissement daté du 16 octobre 2017 entre, notamment, Bombardier et Airbus, mentionné sous la « Rubrique 2 – Développement général des activités, section 2.2 – Historique » et dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) le 26 octobre 2017, comme il est décrit plus en détail sous la section intitulée « Avions commerciaux – Partenariat stratégique » et à la « Note 31 – Cession d'activités » du rapport de gestion de la Société, cette section et cette note 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

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

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

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

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

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

**Pierre Marcouiller** M. Marcouiller a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 11 mai 2017. Il est président exécutif du conseil d'administration de Camso Inc. depuis avril 2017, après avoir occupé le poste de président du conseil d'administration et de chef de la direction de celle-ci depuis 2000. Avant de se joindre à Camso Inc., il a été, de 1986 à 1996, président-directeur général de Venmar Ventilation Inc., un chef de file nord-américain en produits liés à la qualité de l'air. M. Marcouiller est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université du Québec à Trois-Rivières et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke. Il est entrepreneur-entraîneur à l'École d'Entrepreneurship de Beauce et siège au conseil d'administration de QG100, regroupement privé de 100 chefs d'entreprises du Québec qui a pour objectif d'appuyer l'émergence de leaders mondiaux dans leurs domaines respectifs.

**Doug R. Oberhelman** M. Oberhelman a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 3 mai 2018. Il a été, jusqu'à sa retraite en mars 2017, président exécutif du conseil d'administration de Caterpillar, société dont il a été chef de la direction du début de 2010 jusqu'à la fin de 2016. Au cours de ses 41 années chez Caterpillar, M. Oberhelman a occupé divers postes de haute direction à

responsabilités croissantes, y compris celui de vice-président et chef de la direction financière de 1995 à 2002 et celui de président de groupe de 2002 à 2010. Il est titulaire d'un baccalauréat de l'Université Millikin. Il est membre du comité d'audit d'Exxon Mobil Corporation et a été membre du comité d'audit d'Eli Lilly and Company.

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

## Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos	Exercice clos
	le 31 décembre 2018	le 31 décembre 2017
Honoraires d'audit	12 258 000 \$	11 594 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	1 460 000 \$	4 238 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	5 599 000 \$	5 154 000 \$
Autres honoraires	81 000 \$	54 000 \$
<b>Honoraires totaux</b>	<b>19 398 000 \$</b>	<b>21 040 000 \$</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 plus récent exercice complet. Des renseignements financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers et dans le rapport de gestion de la Société pour son plus récent exercice complet. Les documents mentionnés ci-dessus peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

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

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

# ÉNONCÉS PROSPECTIFS

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les attentes et les prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, la position sur le marché, les capacités, la position en regard de la concurrence, les cotes de crédit, les croyances, les perspectives, les plans, les attentes, les anticipations, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité 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 de la Société; les attentes à l'égard de la résorption du fonds de roulement relativement à l'ensemble des projets existants de Transport; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et les activités de la Société; la robustesse de la structure du capital et du bilan, la solvabilité, les liquidités et sources de financement disponibles, les besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattachant, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents au plan de transformation de la Société ainsi que le calendrier de réalisation de celle-ci et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de remboursement de la dette; les attentes à l'égard du remboursement en temps opportun de l'investissement de la Caisse dans Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco); les intentions et les objectifs à l'égard des programmes de la Société, y compris l'accent mis sur le retour à la rentabilité et l'évaluation des options stratégiques qui s'offrent pour le programme *CRJ Series*; le financement et les liquidités de SCACS; et l'incidence prévue et les avantages escomptés du partenariat de la Société avec Airbus et de l'investissement de la Société dans SCACS; et la réalisation des avantages attendus de l'acquisition par la Société des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* auprès de Triumph. En ce qui concerne les actions stratégiques et la vente proposée du programme d'avions *Q Series* et des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (collectivement, les transactions en cours), la présente notice annuelle comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant découler de chacune et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur les prévisions et objectifs de la Société; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que



la Société juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle en lien avec les transactions en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de ces actions stratégiques et transactions selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour plus de renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente notice annuelle, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport de gestion, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

Certains facteurs 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 au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à la capacité de la Société de mettre en œuvre et de réaliser avec succès sa stratégie, son plan de transformation, ses améliorations visant la productivité, ses gains d'efficacité et ses initiatives de restructuration; aux partenaires commerciaux; aux risques liés au partenariat de la Société avec Airbus et à l'investissement de la Société dans SCACS; aux risques liés à la capacité de la Société de poursuivre la mise en œuvre de son plan de financement de SCACS et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; aux risques liés à la capacité de la Société d'intégrer avec succès les activités et les actifs du programme de fabrication d'aile d'avion *Global 7500* acquis auprès de Triumph; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à la dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques et à leur protection; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com). En ce qui concerne les transactions en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de pareilles actions stratégiques et transactions ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien pareilles actions stratégiques et transactions, et le fait que Bombardier n'ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et transactions, selon le

cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit que les transactions en cours ou les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l'investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans les énoncés prospectifs de la Société. 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.