

NOTICE ANNUELLE
Pour l'exercice clos le
31 décembre 2015

Le 17 février 2016

BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité

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) *Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CS100, CS300, C Series, FlexCare, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Q400, Learjet, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, OMNEO, PRIMITIVE, TALENT, TRAXX* et *l'évolution de la mobilité* sont des marques de commerce appartenant à Bombardier Inc. ou à ses filiales.
- 3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire le contexte 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 de la Société, la mention « Avions d'affaires » désigne le secteur isolable des avions d'affaires de la Société, la mention « Avions commerciaux » désigne le secteur isolable des avions commerciaux de la Société, la mention « Aérostructures et Services d'ingénierie » désigne le secteur isolable des aérostructures et des services d'ingénierie de la Société et la mention « Aéronautique » désigne, selon le contexte, avant le 1^{er} janvier 2015, l'ancien secteur isolable de l'aéronautique de la Société ou, depuis le 1^{er} janvier 2015, collectivement les secteurs Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie.
- 5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2015, à moins d'indication contraire.

TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle	Rapport de gestion ¹ intégré par renvoi
Structure de l'entreprise	4	
Constitution de l'émetteur	4	
Filiales	4	
Développement général de l'activité	5	
Généralités	5	
Historique	5	
Description de l'activité	13	
Aperçu de l'activité	13	53 à 55, 62, 65 à 67, 75 à 77, 85, 88 à 91, 100, 110 à 114, 122 à 124
Information sectorielle	21	
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	22	
Environnement	23	
Durabilité	24	
Actifs incorporels	25	
Ressources humaines	25	69, 70, 94, 104, 105, 124, 125
Facteurs de risque	26	132 à 148
Dividendes	27	
Description générale de la structure du capital	28	
Marché pour la négociation des titres de la Société	33	
Administrateurs et membres de la haute direction	35	
Poursuites	39	
Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres	40	
Contrats importants	41	
Intérêts des experts	42	
Information sur le comité d'audit	43	
Renseignements complémentaires	45	
Énoncés prospectifs	46	
Annexe 1	48	

¹ Tel que déposé sur SEDAR (www.sedar.com) le 17 février 2016.

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

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

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

FILIALES

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de ses filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales des secteurs isolables de la Société au 31 décembre 2015 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2015¹ et pour l'exercice clos à cette date, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif et des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2015 et pour l'exercice clos à cette date.

Aéronautique

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

Transport

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	100 %
Bombardier Transportation Australia Pty (Australie)	100 %
Bombardier Transport Canada Inc. (Canada)	100 %
Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. (Luxembourg)	100 %
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	100 %
Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	100 %
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	100 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	100 %

Autre

Bombardier Corporation (Idaho) ²	100 %
---	-------

¹ Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 17 février 2016.

² Depuis le 4 janvier 2016, cette entité a été convertie en une société à responsabilité limitée et sa dénomination sociale a été remplacée par Bombardier USA LLC.

DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ

GÉNÉRALITÉS

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

HISTORIQUE

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

Le 20 février 2013, Aéronautique et Pratt & Whitney ont annoncé que Pratt & Whitney avait obtenu avec succès l'homologation de Transports Canada pour son premier moteur PurePower Geared Turbofan^{MC} – le moteur PW1500G qui propulsera les avions *C Series* de Bombardier.

Le 20 février 2013, Ilyushin Finance Co. (« IFC »), société de location nationale établie à Moscou, a signé un contrat d'achat visant 32 avions *CS300* et des options sur 10 autres avions *CS300*. D'après les prix affichés des avions *CS300*, une commande ferme d'IFC visant 32 avions est évaluée à environ 2,6 milliards \$. Si IFC exerce également ses 10 options, la valeur du contrat pourrait atteindre environ 3,4 milliards \$.

Le 12 mars 2013, Bombardier a annoncé la nomination de M. Lutz Bertling à titre de président et chef de l'exploitation de Transport, avec prise d'effet le 3 juin 2013.

Le 10 avril 2013, Aéronautique a annoncé que Porter Airlines avait signé un contrat d'achat conditionnel visant 12 avions *CS100* et des options sur 18 autres avions *CS100*. Le contrat comprend également des droits d'achat visant six avions de ligne *Q400*. La valeur d'une commande ferme serait d'environ 870 millions \$ et pourrait atteindre 2,1 milliards \$ si les 18 options sont également converties en commandes fermes. Si Porter Airlines exerce également les six droits d'achat visant des avions de ligne *Q400*, la valeur du contrat pourrait atteindre 2,3 milliards \$.

Le 20 mai 2013, Aéronautique a annoncé l'ajout du nouvel avion *Challenger 350* à sa gamme de biréacteurs d'affaires *Challenger*. Ce nouveau biréacteur représente l'évolution du *Challenger 300*. Le 25 juin 2014, Aéronautique a annoncé avoir reçu la certification de la Federal Aviation Administration (« FAA ») des États-Unis pour son avion d'affaires *Challenger 350* et que Transports Canada avait octroyé son certificat de certification le 12 juin 2014. Le 27 juin 2014, Aéronautique a annoncé l'entrée en service officielle de l'avion *Challenger 350*. Le 2 septembre 2014, Aéronautique a annoncé qu'elle avait reçu la pleine certification de type de l'Agence européenne de sécurité aérienne (« AESA ») pour son avion d'affaires *Challenger 350*. Le 6 juillet 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait reçu la certification de type pour ses avions *Challenger 300* et *Challenger 350* de l'Unidad Administrativa Especial de Aviación Civil de Colombie, l'autorité de l'aviation civile de ce pays.

Le 6 juin 2013, Transport a annoncé qu'il avait obtenu une commande de SL, la régie des transports publics de Stockholm, visant la fourniture du parc de métros C30 de nouvelle génération pour Stockholm, en Suède, aux termes d'un contrat de fabrication de 96 voitures de métro *MOVIA*. Le contrat prévoit une option visant jusqu'à 80 autres voitures de métro. La commande ferme était évaluée à environ 771 millions \$.

Le 18 juin 2013, Aéronautique a annoncé que VistaJet avait passé une commande ferme visant 20 biréacteurs *Challenger 350* et des options sur 20 autres biréacteurs *Challenger 350*. Cette commande ferme d'achat d'avions était évaluée à environ 518 millions \$, d'après les prix affichés de 2013. Si toutes les options sont exercées, la valeur totale de la commande pourrait atteindre environ 1 milliard \$, d'après les prix affichés de 2013.

Le 18 juin 2013, Aéronautique a annoncé qu'il avait reçu une commande de 12 biréacteurs d'affaires *Global 8000* au Salon aéronautique de Paris de la part d'un client préférant garder l'anonymat. L'opération était évaluée à environ 804 millions \$, d'après les prix affichés de 2013 pour des avions dotés d'un équipement standard.

Le 18 juin 2013, Transport a annoncé qu'il avait conclu un contrat-cadre avec Deutsche Bahn AG (« DB ») visant la livraison de locomotives électriques. La valeur du contrat pouvait atteindre 1,5 milliard € (alors environ 2 milliards \$) et comprend des options qui pourraient porter le nombre total de locomotives à 450 d'ici 2020. La première option de commande de 110 locomotives pour DB Schenker Rail et de 20 locomotives pour DB Regio a été exercée le 17 juin 2013. D'après les prix affichés de 2013, la valeur des 130 locomotives s'établirait à 430 millions € (alors environ 573 millions \$).

Le 3 juillet 2013, Transport a dévoilé le train à très grande vitesse *Frecciarossa 1000*, développé en partenariat avec AnsaldoBreda (qui a depuis été acquise par Hitachi Rail Italy S.p.A.), à son usine de Vado Ligure, en Italie. Le service régulier pour les passagers a commencé en juin 2015.

Le 10 juillet 2013, Aéronautique a annoncé qu'il continuait d'améliorer son réseau de soutien après-vente mondial grâce à un nouveau bureau de soutien régional (« BSR ») et dépôt de pièces à Johannesburg, en Afrique du Sud. Le bureau et le dépôt forment l'assise des capacités de soutien régional aux clients d'affaires et d'avions commerciaux de Bombardier en Afrique.

Le 28 août 2013, Aéronautique, Bombardier et Rostekhnologii (« Rostec »), société d'État contrôlée par la Fédération de Russie, ont annoncé qu'ils avaient conclu une série d'ententes préliminaires comprenant une lettre d'intention visant la vente de 50 avions *Q400* évaluée à environ 1,7 milliard \$ d'après les prix affichés de 2013 et une entente de développement de marché avec Rostec et sa filiale de location-exploitation d'avions, Avia Capital Services, qui prévoyait aussi une option visant l'achat d'au moins 50 autres avions *Q400*. Les parties ont également conclu un protocole d'entente afin de valider la possibilité de mettre en place une chaîne d'assemblage final d'avions *Q400* en Russie. Si des ententes définitives sont conclues, un contrat de commande ferme visant la totalité des 100 avions *Q400* serait évalué à environ 3,4 milliards \$. En raison de l'évolution de la situation géopolitique en Russie, cette possibilité a été écartée jusqu'à nouvel ordre.

Le 5 septembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'une nouvelle société, Flexjet, LLC, financée par un groupe dirigé par Directional Aviation Capital, avait placé une commande de 245 biréacteurs d'affaires Bombardier. La commande ferme, qui a été finalisée en octobre 2013, comprenait 115 biréacteurs d'affaires, dont des *Challenger 350*, des *Challenger 605*, des *Learjet 75* et des *Learjet 85*, ainsi que des options visant 150 autres biréacteurs d'affaires. La commande ferme d'avions était évaluée à environ 2,4 milliards \$, d'après les prix affichés de 2013. Si toutes les options étaient exercées, la valeur de la commande totaliserait 5,6 milliards \$, d'après les prix affichés de 2013. Le 5 décembre 2013, Bombardier a annoncé la clôture de la vente des activités de Flexjet à Flexjet, LLC. Après la prise en compte des rajustements au prix d'acquisition, le prix d'acquisition définitif était de 180 millions \$, comprenant la prise en charge par l'acquéreur d'un montant d'avances clients estimé à 71 millions \$¹.

Le 10 septembre 2013, à l'occasion d'une première mondiale à Braunschweig, en Allemagne, Transport a lancé la première station de recharge haute puissance par induction *PRIMOVE* destinée aux bus électriques conjointement avec l'exploitant de services de transport collectif local Braunschweiger Verkehrs-AG.

Le 16 septembre 2013, Aéronautique a célébré le vol inaugural réussi de son avion de ligne *C Series*.

Le 19 novembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'Iraqi Airways avait signé une lettre d'intention visant l'acquisition de cinq avions de grande ligne *CS300*, y compris des options sur 11 autres avions *CS300*. D'après les prix affichés pour l'avion *CS300*, une commande ferme serait évaluée à environ 387 millions \$ et pourrait atteindre 1,3 milliard \$ si les 11 options étaient converties en commandes fermes. Conformément à cette lettre d'intention, le 4 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'Iraqi Airways avait conclu un contrat d'achat ferme visant l'acquisition de cinq avions de grande ligne *CS300*, y compris des options sur 11 autres avions *CS300*.

Le 12 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'American Airlines Group Inc., de Fort Worth (Texas), avait signé un contrat d'achat ferme de 30 avions *CRJ900* et pris des options sur 40 autres avions. D'après les prix affichés de 2013 pour l'avion *CRJ900*, la commande ferme était évaluée à environ 1,4 milliard \$ et pourrait atteindre environ 3,4 milliards \$ si les 40 options étaient converties en commandes fermes.

Le 31 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'il avait reçu une commande ferme de 38 avions d'affaires Bombardier, dont 28 biréacteurs d'affaires *Global* et 10 biréacteurs d'affaires *Challenger 605*, de la part d'un client préférant garder l'anonymat. L'opération était évaluée à environ 2,2 milliards \$, d'après les prix affichés de 2013 pour des avions dotés d'un équipement standard.

¹ Les chiffres seront rajustés par suite de l'annulation du programme d'avions d'affaires *Learjet 85* annoncée le 28 octobre 2015.

Le 1^{er} janvier 2014, Transport a établi une nouvelle structure organisationnelle comprenant quatre secteurs, soit Régions de matériel roulant, les fonctions névralgiques de Transport constituées des fonctions de la chaîne de valeur, les lignes d'affaires mondiales et le siège mondial du groupe, dans le cadre de son programme de transformation OneBT, qui a été lancé pour accorder plus d'importance à la gestion de projets, accroître l'accent mis sur les soumissions sélectives, centraliser la chaîne d'approvisionnement mondial, réduire le nombre d'échelons hiérarchiques et les coûts indirects, accélérer la prise de décision, mettre en place des processus à plus grande valeur ajoutée et favoriser en amont le développement des produits et accroître la standardisation et la modularisation.

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

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

Le 11 février 2014, Aéronautique a inauguré son centre de service complet en propriété exclusive et son BSR à Singapour.

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

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

Le 17 mars 2014, Transport a annoncé que Bombardier Transportation South Africa (Pty) Ltd. avait signé un contrat avec Transnet Freight Rail (TFR) prévoyant la livraison de 240 locomotives électriques TRAXX Afrique qui feront partie d'un programme de renouvellement complet du parc. La valeur totale du contrat de Bombardier était évaluée à environ 1,2 milliard \$, d'après les prix affichés de 2014. La commande faisait partie du plus important projet d'approvisionnement en locomotives de l'histoire de l'Afrique du Sud.

Le 27 mars 2014, Bombardier a annoncé qu'elle avait prolongé de un an la disponibilité des facilités de lettres de crédit de Transport et de Aéronautique, respectivement jusqu'en mai 2017 et en juin 2017. Les échéances des deux facilités de crédit renouvelables ont également été repoussées de un an, respectivement jusqu'en mars 2016 et en juin 2017, et prolongées de nouveau en 2015 pour une période de un an dans chaque cas.

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

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

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

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

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

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

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

Le 12 juillet 2014, Aéronautique a annoncé que Falko Regional Aircraft Limited (Falko) avait signé deux lettres d'intention liées à l'acquisition ferme d'un maximum de 24 biréacteurs de grande ligne *CS100* de Bombardier.

Le 14 juillet 2014, Aéronautique a annoncé que Zhejiang Loong Airlines Co., Ltd. (Loong Air) avait signé une lettre d'intention en vue d'acquérir 20 avions de ligne *CS100*. D'après les prix affichés de l'avion *CS100*, une commande ferme de 20 avions *CS100* serait évaluée à environ 1,28 milliard \$.

Le 23 juillet 2014, Bombardier a annoncé une nouvelle structure organisationnelle, qui a été mise en œuvre le 1^{er} janvier 2015, composée de quatre secteurs d'activité, à savoir Transport, Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie. Les fonctions du groupe Aéronautique et la division des services à la clientèle ont été absorbées dans les trois secteurs d'activité aéronautiques, permettant de réduire les coûts, notamment les coûts indirects. Le nouveau secteur d'activité Aérostructures et Services d'ingénierie se spécialise dans la conception et le développement d'aérostructures complexes en matériaux composites évolués et en métal pour tous les types d'avions civils, ainsi que dans toutes les catégories de structures, incluant les fuselages, les ailes et les nacelles moteurs. À la suite de cette restructuration, le président et chef de la direction de Aéronautique, M. Guy Hachey, a pris sa retraite. Comme il a été annoncé le 31 juillet 2014, la restructuration a entraîné l'élimination d'environ 1 800 postes indirects au sein de Aéronautique.

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

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

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

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

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

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

Le 15 janvier 2015, Bombardier a annoncé une pause dans son programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, en raison de la faible demande sur le marché dans ce secteur et d'une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, ce qui a entraîné une charge spéciale avant impôts d'environ 1,4 milliard \$ au quatrième trimestre de 2014 et une réduction des effectifs d'environ 1 000 employés en 2015. Bombardier a également annoncé une révision de certaines prévisions financières précédemment annoncées pour 2014 à la suite d'un examen des résultats préliminaires de l'exercice clos le 31 décembre 2014 compilés par Bombardier. Le 28 octobre 2015, en raison d'un manque de ventes à la suite d'un affaiblissement prolongé du marché, Bombardier a mis fin au programme d'avions d'affaires *Learjet 85*.

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

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

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

Le 12 février 2015, Bombardier a annoncé que M. Laurent Beaudoin quittait son poste de président du conseil d'administration et demeurait membre du conseil avec le titre honorifique de président du conseil émérite et que M. Pierre Beaudoin avait été nommé président exécutif du conseil d'administration, tandis que M. Alain Bellemare était devenu président et chef de la direction et membre du conseil d'administration. La Société a également annoncé un plan de financement visant à recourir aux marchés financiers pour mobiliser environ 600 millions \$ de nouveaux capitaux propres, selon la conjoncture des marchés, et à recourir aux marchés financiers pour mobiliser jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de nouveaux capitaux d'emprunt, selon la conjoncture des marchés. Parallèlement à ce plan de financement, la Société a annoncé son intention d'étudier d'autres mesures à sa disposition, comme la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère dans l'industrie afin de réduire la dette. La Société a aussi annoncé la suspension de la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions à droits de vote subalternes classe B de la Société.

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

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

Le 17 mars 2015, Avions Commerciaux et Fly Mojo Sdn. Bhd. (« flymojo ») ont annoncé la signature d'une lettre d'intention pour la vente et l'achat de 20 avions *CS100* avec options sur 20 autres avions *CS100*. D'après les prix affichés de l'avion *CS100*, une commande ferme serait estimée à près de 1,47 milliard \$, un montant qui pourrait augmenter à 2,94 milliards \$ si flymojo exerçait toutes ses options.

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

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

- M. Fred Cromer au poste de président, Bombardier Avions commerciaux, avec prise d'effet le 9 avril 2015 (en remplacement de M. Michele (Mike) Arcamone, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels);
- M. Louis G. Véronneau au poste de vice-président, Fusions et acquisitions, avec prise d'effet le 4 juin 2015;
- M. David M. Coleal au poste de président, Bombardier Avions d'affaires, avec prise d'effet le 15 juin 2015 (en remplacement de M. Éric Martel, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels);
- M. Jim Vounassis au poste de vice-président, Stratégie d'exploitation, avec prise d'effet le 15 juin 2015;

- M. John Di Bert au poste de vice-président principal et chef de la direction financière, avec prise d'effet le 10 août 2015 (en remplacement de M. Pierre Alary, qui a pris sa retraite);
- M. Nico Buchholz au poste de vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement, avec prise d'effet le 31 août 2015;
- M. Laurent Troger au poste de président, Bombardier Transport, avec prise d'effet le 9 décembre 2015 (en remplacement de M. Lutz Bertling, qui a quitté Bombardier pour relever d'autres défis professionnels).

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

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

Le 14 mai 2015, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie ont confirmé qu'elles allaient réduire leur cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*. Environ 1 400 employés devaient être progressivement touchés à différentes étapes du cycle de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*. Les réductions d'effectifs ont commencé en juin 2015 et se poursuivront graduellement au cours du premier semestre de 2016.

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

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

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

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

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

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

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

Le 2 octobre 2015, Avions commerciaux a annoncé qu'elle avait accueilli CityJet, dont le siège social est situé à Dublin, au sein de la famille des exploitants d'avions *CRJ series* suivant la confirmation qu'elle exploitera des avions *CRJ900* dans le réseau de la société suédoise Scandinavian Airlines (SAS). CityJet acquerra ces avions d'un client de Bombardier qui a signé une entente d'achat ferme portant sur huit avions *CRJ900* et pris des options sur six autres. Ce client préfère garder l'anonymat pour le moment. D'après les prix affichés de l'avion *CRJ900*, la commande ferme signée par Bombardier et ce client est estimée à environ 369 millions \$. Cette valeur pourrait passer à 651 millions \$ si toutes les options sont exercées.

Le 29 octobre 2015, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement de 1,0 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) (le « Gouvernement du Québec ») en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée (l'« investissement dans le programme *C Series* ») à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée devrait être détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier et, à titre de filiale de Bombardier, elle poursuivra les activités liées au programme d'avions *C Series* de la Société. Par suite de l'investissement dans le programme *C Series*, la société en commandite nouvellement constituée continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation des résultats financiers de Bombardier. Le produit de l'investissement dans le programme *C Series* devrait être entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. L'investissement dans le programme *C Series* prévoit 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. Les ententes définitives, le déboursement relatif à l'investissement et l'émission des bons de souscription devraient avoir lieu au cours du deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions de clôture. En outre, le 29 octobre 2015, dans ses résultats financiers du troisième trimestre clos le 30 septembre 2015, Bombardier a constaté une perte nette totalisant 4,9 milliards \$ en raison surtout de charges comptabilisées dans les éléments spéciaux, y compris des charges de dépréciation de 3,1 milliards \$ et de 919 millions \$, liées à l'outillage des programmes d'avions *C Series* et *Learjet 85*, respectivement.

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

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

Le 18 décembre 2015, Avions commerciaux a annoncé que son avion *CS100* de conception entièrement nouvelle avait reçu sa certification de type de Transports Canada après un programme d'essais exhaustif et rigoureux, comprenant plus de 3 000 heures d'essais en vol, la validation de milliers de résultats d'essai et l'authentification des données exhaustives de conception et de performance.

Le 18 décembre 2015, Transport a annoncé que Bombardier Transport, en consortium avec Alstom, avait signé un contrat-cadre pour fournir jusqu'à 1 362 voitures à double niveau de type M7 à la Société nationale des Chemins de fer belges (« SNCB-NMBS »). La valeur de ce contrat s'élevait à 3,3 milliards € (alors environ 3,6 milliards \$). La part de Bombardier s'établissait à 2,1 milliards € (alors environ 2,3 milliards \$). La première commande ferme signée à cette date incluait le design et la fabrication de 445 voitures et était estimée à environ 1,3 milliard € (alors environ

1,4 milliard \$). La part de Bombardier s'établissait à 787 millions € (alors environ 853 millions \$). Les livraisons pour cette première commande se dérouleront entre septembre 2018 et 2021. Le contrat-cadre inclut également une option pour un maximum de 917 voitures additionnelles.

Le 22 décembre 2015, Avions commerciaux et CAE Inc. ont annoncé que Transports Canada, la FAA et l'AESA avaient octroyé une qualification provisoire de niveau C au simulateur de vol complet et avaient qualifié le dispositif d'entraînement au vol de l'avion *CS100* de conception entièrement nouvelle. Les représentants de chaque organisme ont octroyé leurs qualifications respectives après une inspection finale du simulateur et du dispositif d'entraînement au vol situé au centre de formation de Bombardier, à Montréal.

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 les prix affichés de 2015 et l'annulation de 30 commandes optionnelles additionnelles. Bombardier prévoit obtenir de meilleures marges en revendant ces unités. Ceci 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 devrait être payé en 2016.

Le 19 janvier 2016, Bombardier a annoncé que son programme d'avions *C Series* avait commencé à accélérer la cadence pour atteindre la production à plein régime. L'usine d'assemblage final est dotée de tout l'équipement nécessaire et la production progresse comme prévu pour les avions aux divers stades du cycle de fabrication. Bombardier a également annoncé que l'avion *CS100*, qui devrait être livré au premier exploitant Swiss International Air Lines et entrer en service au deuxième trimestre de 2016, est terminé sur le plan des structures. En outre, Bombardier a annoncé que son avion *CS300* est en voie d'obtenir sa certification de type de Transports Canada d'ici six mois, comme prévu, et que Bombardier continuera de travailler avec Transports Canada pour valider le programme de formation de l'avion *CS100*.

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. La Société prévoit réduire ses effectifs d'environ 7 000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Au cours de la même période, cette réduction des effectifs devrait être compensée en partie par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale. Les réductions des effectifs totales devraient viser environ 2 000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits. Des charges de restructuration représentant essentiellement des indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ devraient être comptabilisées à titre d'éléments spéciaux principalement en 2016. La Société a également annoncé un plan visant à soumettre à ses actionnaires une proposition de regroupement (aussi appelé « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A et des actions à droits de vote subalternes classe B, émises et non émises (le « regroupement d'actions »), à l'assemblée annuelle et extraordinaire devant avoir lieu au printemps de 2016. En supposant l'obtention de l'approbation des actionnaires et celle de la Bourse de Toronto (« TSX »), le ratio de regroupement devrait être choisi par le conseil d'administration à l'intérieur d'une fourchette de ratios et devrait donner lieu à un cours initial par action postérieure au regroupement se situant entre 10 \$ CAN et 20 \$ CAN par action classe A ou action à droits de vote subalternes classe B; le regroupement devrait être réalisé au moment où le conseil d'administration le jugerait opportun.

Le 17 février 2016, Bombardier a annoncé que Air Canada avait signé une lettre d'intention portant sur l'achat de 45 avions *CS300* avec des options sur 30 autres avions *CS300*, dont des droits de conversion en avions *CS100*. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, Air Canada deviendra le premier transporteur nord-américain de grandes lignes à réseau international pour les avions *C Series*. Les livraisons du tout nouvel avion devront commencer en 2019. D'après les prix affichés de l'avion *CS300*, une commande ferme serait évaluée à environ 3,8 milliards\$.

DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

APERÇU DE L'ACTIVITÉ

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

Avions d'affaires

Avions d'affaires conçoit et fabrique trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands et offre des services après-vente pour ces avions.

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit, fabrique et offre des services après-vente pour un large portefeuille d'avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les avions *Q400*, les gammes d'avions *CRJ* et *C Series*.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des composants importants de structures d'avions (comme les fuseaux moteurs, les fuselages et les ailes) et des composants de systèmes d'avions (comme des faisceaux électriques, des tubes et des conduits) et offre des services après-vente de réparations et de remises à neuf de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Transport

Transport offre un des plus vastes portefeuilles de l'industrie ferroviaire et livre des services et produits novateurs qui établissent de nouveaux standards en matière de mobilité durable.

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

Aéronautique

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

Avions d'affaires

Avions d'affaires compte des sites de production et d'ingénierie à Montréal, à Toronto et à Wichita et un réseau international de service et de soutien assurant une présence dans plus de 15 pays¹.

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

¹ Pays où se trouvent des employés de Avions d'affaires.

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Avions d'affaires sous la section intitulée « Avions d'affaires – Profil » aux pages 53 à 55 du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (le « rapport de gestion »); ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Les clients de Avions d'affaires, qui sont surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile ou des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans plus de 100 pays. Ce sont essentiellement des entreprises et des personnes bien nanties.

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les revenus de Avions d'affaires par région géographique sous la section intitulée « Avions d'affaires – Analyse des résultats » à la page 62 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. La commercialisation des produits de Avions d'affaires s'effectue par l'intermédiaire des bureaux de commercialisation et de vente de la Société ou de ses filiales. Dans les Amériques, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada (Dorval), aux États-Unis (dans les États du Colorado, de l'Illinois, du Kansas et du Texas) et au Brésil. En Europe et en Russie, la commercialisation et la vente s'effectuent par l'intermédiaire d'un bureau situé au Royaume-Uni. Pour l'Asie, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Océanie, ces bureaux sont établis à Dubaï, à Hong Kong, à Singapour, en Chine, en Inde et en Australie. Les services de pièces sont offerts à partir de deux plaques tournantes principales de distribution de pièces situées à Chicago et à Francfort. Aux plaques tournantes de distribution de pièces s'ajoutent des entrepôts régionaux en Australie, au Brésil, en Chine, à Hong Kong, au Japon, à Singapour, en Afrique du Sud et aux Émirats arabes unis. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des fabricants de pièces d'origine (« FPO ») situés aux États-Unis, en Europe et en Asie-Pacifique, ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés un peu partout dans le monde.

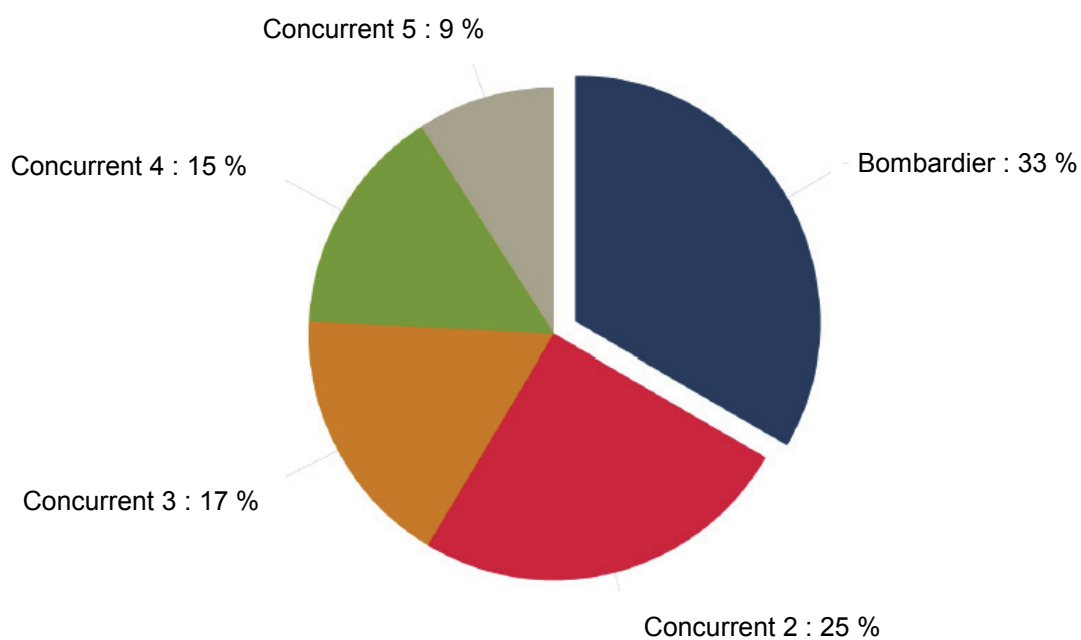
Concurrence

Les tableaux ci-après présentent l'environnement concurrentiel de Avions d'affaires et montrent la part de marché de Avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons d'avions et des revenus au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2015 dans les catégories des avions d'affaires où il livre concurrence.

Parts de marché pour les avions d'affaires en fonction du nombre de livraisons d'avions et des revenus

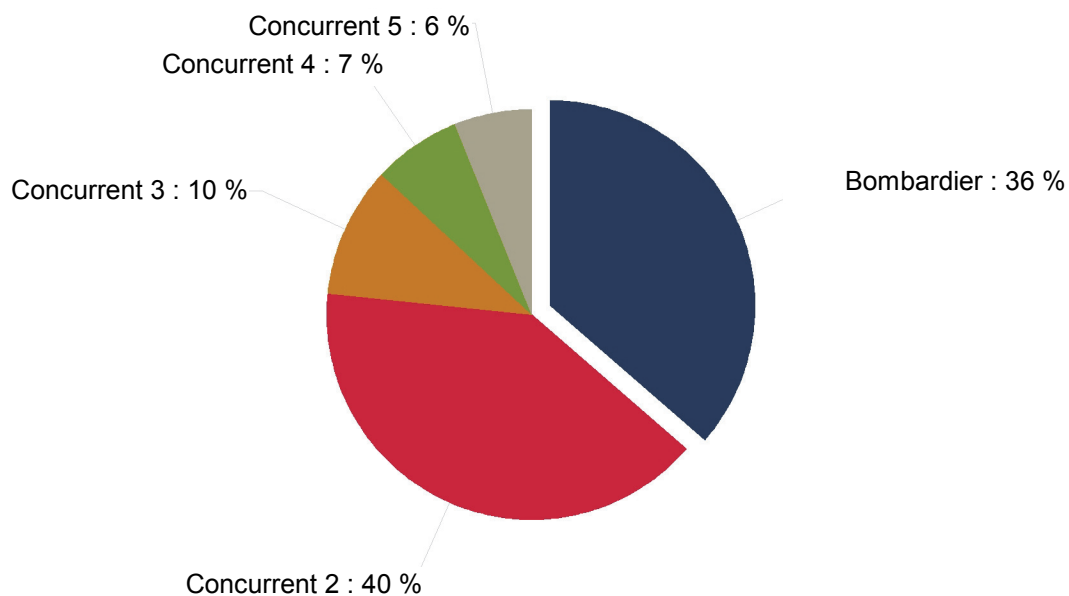
Avions d'affaires fait face à une concurrence rigoureuse de la part d'une variété de concurrents, notamment des entreprises mondiales disposant d'un vaste portefeuille de produits et de services et des concurrents régionaux plus concentrés, comprenant principalement Gulfstream, Dassault, Cessna et Embraer.

Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions Du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015



Sources : Évaluations par Avions d'affaires et rapport de livraisons annuel de la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA ») daté du 10 février 2016.

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



Sources : Évaluations par Avions d'affaires et rapport de livraisons annuel de la GAMA daté du 10 février 2016.
D'après les renseignements sur les prix affichés des fabricants accessibles au public.

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Avions d'affaires sous la section intitulée « Avions d'affaires – Analyse des résultats » aux pages 65 à 67 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Avions commerciaux

Avions commerciaux compte des sites de production et d'ingénierie au Canada (Mirabel, Toronto et North Bay), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro) et au Maroc (Casablanca) et un réseau international de service, de soutien et de vente assurant une présence dans 19 pays¹.

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

¹ Pays où se trouvent des employés de Avions commerciaux.

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Avions commerciaux sous la section intitulée « Avions commerciaux – Profil » aux pages 75 à 77 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Les clients de Avions commerciaux, qui sont surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile ou des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans plus de 90 pays. Ce sont essentiellement des sociétés aériennes offrant des vols réguliers et nolisés, des entreprises de location et des organismes gouvernementaux.

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les revenus de Avions commerciaux par région géographique sous la section intitulée « Avions commerciaux – Analyse des résultats » à la page 85 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

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 (Mirabel et Toronto), aux États-Unis (en Arizona, en Floride et au Texas), au Brésil et en Argentine. En Europe, la commercialisation et la vente s'effectuent par l'intermédiaire de bureaux situés en Allemagne, en Russie et au Royaume-Uni. Pour l'Asie, ces bureaux sont établis aux Émirats arabes unis, à Singapour, en Chine, en Inde et au Japon. Les services de pièces de Avions commerciaux sont offerts à partir de deux centres de distribution principaux situés à Chicago et à Francfort et à partir des dépôts de pièces de rechange situés à Hong Kong, à Singapour, à Sydney, à Narita, à Dubaï, à Beijing, à São Paulo et à Johannesburg. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des FPO situés aux États-Unis, en Europe et en Asie-Pacifique, ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés un peu partout dans le monde.

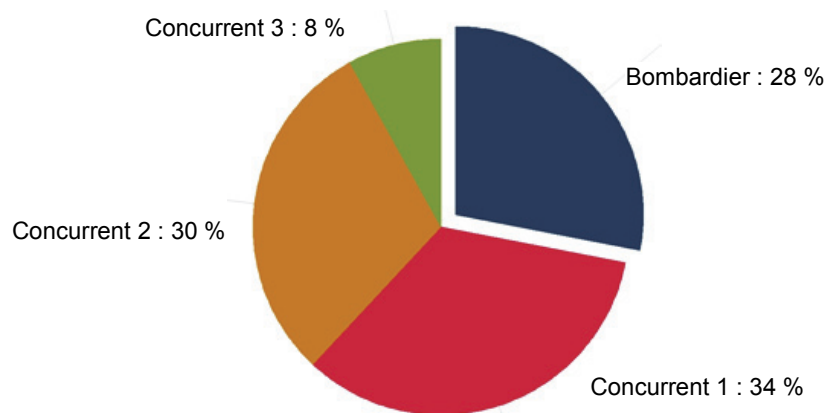
Concurrence

Le tableau ci-après présente l'environnement concurrentiel de Avions commerciaux et montre la part de marché de Avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions sur une période de trois ans close le 31 décembre 2015 pour le marché des avions commerciaux de 60 à 100 sièges.

Parts de marché pour les avions commerciaux en fonction du nombre de livraisons d'avions

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

Parts de marché en fonction du nombre de livraisons d'avions
Segment des avions de 60 à 99 sièges – Janvier 2013 à décembre 2015
(731 livraisons d'avions)



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

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Avions commerciaux sous la section intitulée « Avions commerciaux – Analyse des résultats » aux pages 88 à 91 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Catégories de marché

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

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Aérostructures et Services d'ingénierie sous la section intitulée « Aérostructures et Services d'ingénierie – Profil » à la page 100 du rapport de gestion de la Société; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

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

Méthodes de distribution

Les produits et services d'ingénierie sont fournis par Aérostructures et Services d'ingénierie directement à ses clients en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. La commercialisation des produits et services de Aérostructures et Services d'ingénierie est effectuée principalement par l'intermédiaire de ses installations situées au Canada (Montréal) et au Royaume-Uni (Belfast).

Concurrence

Aérostructures et Services d'ingénierie dispose de capacités de calibre international en matière de conception, de fabrication et de service pour les ailes, le poste de pilotage, le fuselage (y compris les portes), les nacelles et les autres composants d'aérostructures. Il est un des rares fournisseurs ayant des capacités en matière de conception et de fabrication d'ailes complètes en matériaux composites, notamment les ailes des avions *C Series*. Son environnement concurrentiel est très fragmenté et diversifié et compte de nombreux sous-segments. Aérostructures et Services d'ingénierie agit principalement à titre de fournisseur interne des programmes d'avions de Bombardier. Pour les soumissions relatives aux lots de travaux, Aérostructures et Services d'ingénierie est mis en concurrence avec des fournisseurs externes de catégorie 1 et de catégorie 2 afin de s'assurer qu'il s'améliore constamment et demeure concurrentiel du point de vue du coût et de l'innovation technologique.

Méthodes de production

Les produits de Avions d'affaires sont fabriqués dans des sites de production de Bombardier au Canada (Montréal et Toronto), aux États-Unis (Wichita), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro) et au Maroc (Casablanca), tandis que les produits de Avions commerciaux sont fabriqués dans des sites de production de Bombardier au Canada (Mirabel, Toronto et North Bay), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro) et au Maroc (Casablanca). 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 appareils, à l'aménagement intérieur, à la peinture et aux activités préparatoires au vol.

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

Les matières premières, divers composants, des articles et systèmes requis pour fabriquer les avions et les composants des aérostructures et des systèmes proviennent de différentes sources dans le monde et l'approvisionnement varie d'un produit à l'autre. La majorité de ces matières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Aérostructures et Services d'ingénierie a conclu des contrats à long terme. Aérostructures et Services d'ingénierie 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. Aérostructures et Services d'ingénierie évalue et optimise continuellement son bassin de fournisseurs afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement mondial efficace et des processus d'approvisionnement durables. Dans sa chaîne d'approvisionnement, Aérostructures et Services d'ingénierie a établi des relations avec des fournisseurs en matière de production, de produits et services indirects et dans le domaine de l'après-vente qui sont présents dans plus de 70 pays.

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, nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

Transport compte 61 sites de production et d'ingénierie et 18 centres de service dans 28 pays.

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

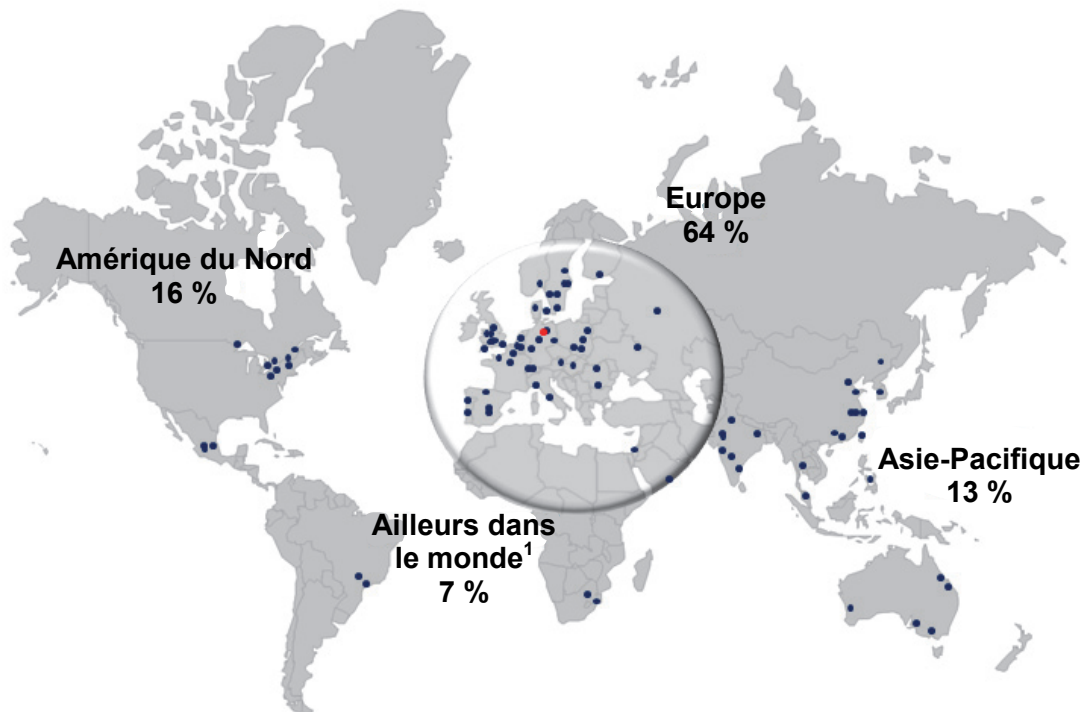
Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Transport sous la section intitulée « Transport – Profil » aux pages 110 à 114 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Revenus par région géographique



Revenus externes totaux de Transport : 8,275 milliards \$²

• Siège mondial

¹ « Ailleurs dans le monde » inclut l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la Communauté des États indépendants (« CÉI »).

² Pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

Transport mène la plus grande part de ses activités relatives au matériel roulant auprès de grands exploitants de chemins de fer du secteur public, comme les sociétés de chemins de fer nationales et les autorités municipales de transport en commun. Ces organisations dépendent de la participation de l'État pour le financement de

l'infrastructure et de l'exploitation. La plupart exercent leurs activités à l'échelle régionale ou nationale, mais certaines se concentrent désormais sur les activités internationales avec des exploitants transnationaux privés émergents. Même si la déréglementation représente un facteur important dans certains marchés, les entités du secteur public continuent de dominer dans la plupart des régions.

Méthodes de distribution

Les équipes de vente dans les quatre régions de Transport (i) Europe centrale et Europe de l'Est et CÉI, ii) Europe de l'Ouest, Moyen-Orient et Afrique, iii) Asie-Pacifique et iv) Amériques) et l'activité mondiale solutions de contrôle ferroviaire pour la signalisation sont responsables des activités de vente de Transport. De plus, Transport dispose de bureaux des ventes sur ses marchés clés dans toutes les régions, y compris les marchés ferroviaires en croissance rapide comme ceux de l'Asie-Pacifique, de la CÉI, du Moyen-Orient et de l'Afrique du Sud, pour soutenir ses équipes centrales.

Les activités relatives au développement des affaires, ainsi que les stratégies de vente et le développement des ventes, sont exécutées dans toutes les régions de vente. Toutes les divisions régionales et mondiales appliquent les mêmes directives, processus et lignes directrices en ce qui concerne leurs activités de vente, la gestion de leurs comptes principaux, la documentation des occasions et des soumissions futures, la sélection et la gestion des intermédiaires de vente (représentants) et la gestion des relations avec les clients. Une fonction de groupe centrale, « Gouvernance des ventes – Groupe », s'assure que les normes appropriées sont appliquées à l'échelle mondiale. Transport établit constamment des priorités pour ses clients et suit un processus systématique de contrôle de la satisfaction de la clientèle.

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

L'approche sélective en matière de soumission de Transport fondée sur des critères prédéterminés lui permet de sélectionner des projets qui contribuent à atténuer le risque associé à son carnet de commandes. Transport s'emploie à présenter des soumissions pour des occasions qui augmenteront la part des projets très standardisés dans son portefeuille de produits et à maintenir l'accent sur la diversification géographique et technologique. Transport sélectionne généralement les projets qui lui permettront d'optimiser l'utilisation de ses capacités existantes en matière d'ingénierie ou de fabrication. De même, comme les services offrent un rendement intéressant, Transport cherche à répondre à des appels d'offres ayant une composante de service.

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 catégorie 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 voitures de métro, des véhicules légers sur rail, des trains 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 et la fourniture de pièces de rechange.

Grâce à son programme d'excellence opérationnelle BOS (Bombardier Operations System), 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 par la participation à des consortiums. Les contrats sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe, et les travaux d'ingénierie et de conception s'étendent sur une longue période avant la 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 du produit pour répondre aux besoins précis du client. 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, les processus et les outils relativement à la livraison de divers sous-systèmes et de composants de base de véhicules qui peuvent par la suite être employés dans d'autres projets, permettant ainsi d'accroître sensiblement les synergies technologiques et les occasions de réutilisation. Ces initiatives ont été mises en œuvre au sein des gammes de produits *FLEXITY* et *TRAXX*, entre autres, et sont déployées au sein d'autres gammes de produits.

En matière d'approvisionnement, Transport s'appuie sur une chaîne d'approvisionnement mondial. Au sein de Transport, l'approvisionnement est structuré en fonction de l'approvisionnement stratégique et opérationnel, qui sont tous deux responsables d'assurer un approvisionnement efficace en matériaux et services. La Société tente d'optimiser le coût de propriété total et de réaliser des économies d'échelle par voie de standardisation de l'ensemble des catégories, des systèmes et des activités d'approvisionnement non liées aux produits. Dans le cadre de son programme d'économies en matière d'approvisionnement mondial, Transport travaille conjointement avec ses parties prenantes internes et externes en vue de l'amélioration continue de la performance, du coût et de la qualité de sa chaîne d'approvisionnement.

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

Afin d'améliorer la fiabilité et de réduire la complexité et les coûts de sa chaîne d'approvisionnement, Transport a commencé à mettre en œuvre un programme de gestion des fournisseurs à l'échelle de l'entreprise qui vise à ramener le nombre de ses fournisseurs à un niveau gérable et à établir un partenariat stratégique à long terme avec un plus petit nombre de fournisseurs mondiaux pour tous les projets, ce qui permet 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.

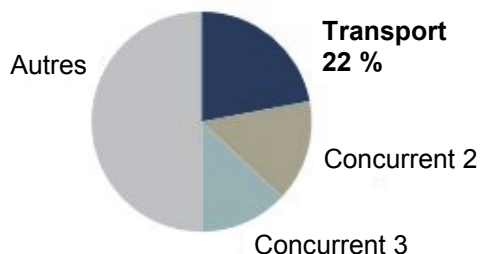
Concurrence

Le marché ferroviaire mondial est résilient malgré la conjoncture économique mondiale difficile et attire de nombreux concurrents. En 2014 et en 2015, le marché ferroviaire accessible¹ de Transport a fait l'objet d'une consolidation et d'une concurrence plus poussées. Néanmoins, Bombardier estime qu'elle demeure bien placée pour occuper une part de marché importante dans toutes les régions parce qu'elle est d'avis qu'elle a le portefeuille de produits le plus vaste de l'industrie et en raison de sa présence à l'échelle internationale.

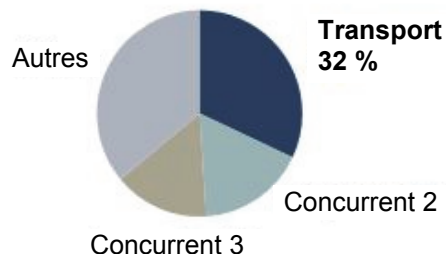
¹ Le marché ferroviaire accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part de marché liée aux contrats attribués à des acteurs locaux sans appels d'offres. Le marché accessible de Transport exclut également les segments infrastructures, wagons à marchandises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

Transport fait face à une concurrence de la part d'une variété de concurrents, notamment de la part 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 CRRC, Siemens, Alstom, Hitachi-Ansaldo, CAF, Stadler, Rotem, Kawasaki, GE, Thales et Talgo.

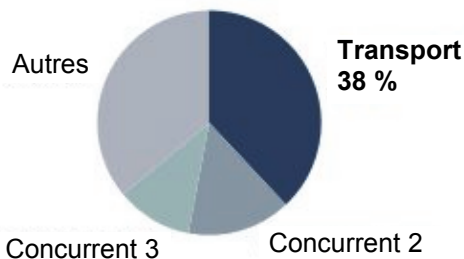
Marché mondial du matériel roulant¹



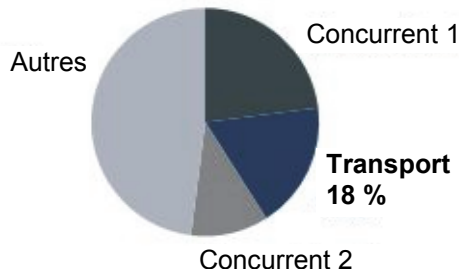
Europe¹



Amérique du Nord^{1,2}



Asie-Pacifique (sauf la Chine)¹



¹ D'après l'analyse par la direction de Transport portant sur les commandes de matériel roulant publiées de 2010 à 2014 à l'extérieur de la Chine, excluant les services, les systèmes et la signalisation, ainsi que les locomotives diesel à l'extérieur de l'Europe.

² L'Amérique du Nord comprend les États-Unis, le Canada et le Mexique.

Il est possible d'obtenir des renseignements sur la position de Transport en matière de commandes remportées au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2015 aux pages 122 à 124 sous la section intitulée « Transport – Analyse des résultats » du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

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 les exercices clos le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2014, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 17 février 2016. 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 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, la mise à l'essai, 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 est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans. 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 cette convention.

ENVIRONNEMENT

Lois et risques en matière d'environnement

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérale, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités de la Société à l'extérieur du Canada. En outre, la Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (la « politique SSE ») qu'elle met à jour périodiquement et qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale. La politique SSE a été mise à jour en décembre 2015. Conformément à cette politique, un programme de vérification de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement a été mis en œuvre à l'échelle de la Société afin de veiller à ce que ses activités de fabrication et de service se conforment à tous les égards importants à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de santé, sécurité et environnement. La Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de fabrication et de service afin de prévenir la pollution, d'améliorer le rendement et de réduire les risques liés à l'environnement. À ce jour, tous les établissements de la Société comptant plus de 150 employés ont reçu l'accréditation de parties externes en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale et de la norme OSHAS 18001 pour la gestion de la santé et de la sécurité. À l'exception du site de fabrication de systèmes de propulsion et de contrôle de Henningsdorf (actuellement en attente de certification), tous les sites allemands et plusieurs autres sites européens de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne. Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs, tant aux nouvelles installations qu'aux installations existantes construites ou améliorées dans le cours normal des affaires. Conformément aux exigences de la norme ISO 14001, les lois et règlements sur le point d'être adoptés en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de contrôle de la pollution par suite de ces exigences réglementaires imminentes ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. La Société prépare actuellement l'adaptation de ses systèmes à la version révisée de la norme ISO 14001.

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société sont généralement associés aux exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société est présente. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. Au cours de 2015, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) (« REC ») 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. Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone ou l'énergie, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits.

Au cours de 2015, la Société a continué à travailler pour se conformer à un règlement européen adopté en 2007, soit le Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (« REACH »). La Société, par l'intermédiaire de ses secteurs isolables, a mis en œuvre des mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la phase d'enregistrement de REACH. La Société continue de surveiller les développements éventuels dans le contexte de REACH et la mise en œuvre de ceux-ci pour s'assurer de son entière conformité à ce règlement. Ce règlement ne devrait pas avoir d'incidence importante sur la situation financière de la Société.

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

Au cours de 2015, un des sites de la Société était admissible aux programmes de quotas de l'Union européenne, mais comme les émissions de ce site n'excédaient pas les limites applicables, il ne présentait pas un risque important, de sorte que la Société n'a pas eu à acheter de crédits de carbone.

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

Avec prise d'effet le 30 avril 2014, l'EQE de l'UE a été révisé et prévoit que les exploitants de vols non commerciaux dont les émissions sont inférieures à 100 t d'équivalent CO₂ par année sont dispensés de déposer des rapports et des certificats d'échange du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020. Cette dispense s'applique à Bombardier.

Obligations environnementales

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède périodiquement, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, pour déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et pour définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Au cours de 2016, les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$.

Obligations environnementales éventuelles

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

Politiques environnementales

La Société s'efforce de réduire continuellement l'impact délétère sur l'environnement généré par ses activités. L'empreinte environnementale des installations de service et de fabrication demeure une préoccupation constante et la Société établit des objectifs et des cibles afin de réduire son impact sur l'environnement. De nouvelles cibles de réduction en matière de consommation d'énergie, d'émissions de carbone, de consommation d'eau et de production de déchets ont été approuvées par la Société à la fin de 2013 pour la période comprise entre 2014 et 2016. Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur le système de gestion de l'environnement de Bombardier, à l'adresse www.bombardier.com/fr/durabilite.html.

DURABILITÉ

La durabilité fait partie intégrante des forces concurrentielles de la stratégie d'entreprise de la Société. En 2015, la Société a continué d'enrichir le principe de durabilité dans ses activités. Pour la neuvième année d'affilée, la

Société a été inscrite dans l'indice Dow Jones Sustainability North America, un indicateur de référence en matière de durabilité. En mai 2015, la Société a publié son rapport d'activité annuel, qui rassemble des renseignements financiers et des renseignements non financiers et poursuit son évolution en vue de la présentation de renseignements intégrés. Pour plus de renseignements, consultez www.bombardier.com/fr/durabilite.html.

ACTIFS INCORPORELS

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

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

RESSOURCES HUMAINES

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

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

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

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

Le recrutement, la formation et la fidélisation d'employés qualifiés en gestion de projets et en ingénierie demeurent essentiels à la réussite de Bombardier. La concurrence s'est intensifiée à l'égard de ces ensembles de compétences, particulièrement en génie, spécialement dans les domaines où de grandes compétences propres au secteur sont requises. Malgré ces difficultés, les employés de Bombardier sont bien formés et engagés et ont le souci d'améliorer constamment l'exécution et l'engagement envers les clients.

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

Transport emploie aussi un grand nombre d'ingénieurs, qui jouent un rôle essentiel dans la conception, la fabrication et la maintenance des solutions de transport sur rail pour les clients mondiaux de la Société. Parmi les

compétences requises figurent le génie mécanique, électrique et logiciel. Transport a déterminé des domaines techniques clés (p. ex., l'acoustique et la sécurité en cas d'écrasement) et des domaines de compétence en matière de produits (p. ex., les freins et les systèmes de propulsion). Des centres de compétences techniques spécialisés gèrent les connaissances techniques de Transport et sont appuyés par des experts techniques ayant un parcours de carrière spécialisé.

Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur les ressources humaines de Bombardier sous la section intitulée « Analyse des résultats » aux pages 69, 70, 94, 104, 105, 124 et 125 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

FACTEURS DE RISQUE

La description des risques touchant la Société et ses activités se trouve sous la section intitulée « Risques et incertitudes », aux pages 132 à 148 du rapport de gestion de la Société; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

DIVIDENDES

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2015, le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2013. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2015		31 décembre 2014		31 décembre 2013	
	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	6,8	0,7046	7,3	0,75	7,3	0,75
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	1,8	0,7835	1,8	0,7835	1,8	0,7835
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A	0	0	31,4	0,10	31,5	0,10
Actions à droits de vote subalternes classe B	0	0	146,6	0,1015625	146,5	0,1015625

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

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

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

DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (les « actions privilégiées »), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 4; ii) de 2 742 000 000 d'actions classe A; et iii) de 2 742 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B. Au 31 décembre 2015, la Société comptait 9 692 521 actions privilégiées série 2, 2 307 479 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 313 900 550 actions classe A et 1 932 511 397 actions à droits de vote subalternes classe B en circulation.

Les actions à droits de vote subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, tous les droits de vote s'attachant aux actions à droits de vote subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2015, 38,11 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

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

Subordination et droits de vote

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

Dividendes et liquidation

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

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

Subdivision ou regroupement

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

Privilège de conversion

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

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

Actions privilégiées en tant que catégorie

Émission en séries

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

Rang

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

Dividendes

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

Droits en cas de liquidation

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

Droits de vote

Les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit d'être convoqués, d'assister ni de voter aux assemblées des actionnaires, sauf tel qu'il est prévu dans les statuts de la Société à l'égard de toute série d'actions privilégiées ou lorsque les porteurs d'actions privilégiées sont habilités à voter séparément en tant que catégorie ou série conformément à la LCSA ou à toute loi pouvant la remplacer, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre. Eu égard à toute question nécessitant l'approbation des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie,

chaque porteur dispose de une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Chaque porteur d'actions privilégiées d'une série particulière dispose, en cas de vote par série, de une voix pour chaque action privilégiée de cette série qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

Modifications

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

Actions privilégiées série 2

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier 24 dividendes mensuels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 2 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1^{er} août 2017 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement le 15^e jour de chaque mois, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme suit. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CAN par action ou supérieur à 25,10 \$ CAN par action.

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

Actions privilégiées série 3

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 3 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins de la totalité des actions privilégiées série 3 en circulation) au prix de 25,00 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 2017 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1^{er} août 2017 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de

conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 3,134 % pour la période quinquennale allant du 1^{er} août 2012 au 31 juillet 2017 inclusivement, ce dividende étant payable trimestriellement le dernier jour des mois de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre, s'il est déclaré par le conseil d'administration. Le taux du dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours et au plus 60 jours avant chaque période de dividende quinquennale subséquente. Chaque taux de dividende fixe quinquennal choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, au sens donné à ce terme dans les clauses modificatrices en vertu desquelles les actions privilégiées série 3 ont été créées.

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

Actions privilégiées série 4

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

La Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter au comptant à son gré la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 au prix de 25,00 \$ CAN par action (le prix étant majoré dans chaque cas du montant des dividendes accumulés et impayés sur les actions). Par ailleurs, la Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, et sous réserve de l'approbation des bourses appropriées, convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 en circulation en actions à droits de vote subalternes classe B de la Société entièrement libérées. On établira le nombre d'actions à droits de vote subalternes classe B de la Société en lesquelles chaque action privilégiée série 4 pourra être convertie en divisant le prix de rachat applicable par action privilégiée série 4, plus tous les dividendes accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion, exclusivement, par le plus élevé entre 2,00 \$ CAN et 95 % du cours moyen pondéré de ces actions à droits de vote subalternes classe B à la TSX pour la période de 20 jours de bourse consécutifs se terminant le quatrième jour précédant la date fixée pour la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse précédent (le « cours du marché »). Aucune fraction d'action à droits de vote subalternes classe B ne sera émise lors de toute conversion d'actions privilégiées série 4, mais la Société fera plutôt des paiements en espèces d'un montant par fraction d'action à droits de vote subalternes classe B par ailleurs émissible égal au produit de la fraction de l'action à droits de vote subalternes classe B par ailleurs émissible et du plus élevé entre 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours du marché. La Société peut accorder en tout temps, à son gré, aux porteurs d'actions privilégiées série 4 le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions, moyennant préavis, en actions privilégiées d'une nouvelle série à raison de une action contre une.

Cotes de crédit

Au 16 février 2016, la Société s'est vu attribuer une cote de B pour sa dette à long terme par Fitch Ratings Ltd. (« Fitch ») avec une perspective négative. Les titres d'emprunt à long terme de la Société se sont également vu attribuer une cote de B2 par Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's »), avec une perspective négative, et de B par Standard & Poor's (« S&P »), avec une perspective négative. 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 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.

La cote de B attribuée par S&P à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de dix catégories. Un débiteur dont la dette à long terme est cotée dans la catégorie B est plus vulnérable que le débiteur dont la cote

est dans la catégorie BB, mais il conserve la capacité de respecter ses engagements financiers. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable compromettra vraisemblablement la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers. La cote de B attribuée par Moody's à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de neuf catégories. Une cote de B est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée comme de nature spéculative et est assujettie à un risque de crédit élevé. Le déterminant numérique « 2 » indique que le débiteur se situe dans la partie médiane de la catégorie de notation B. La cote de B attribuée par Fitch à la dette à long terme est la sixième plus élevée sur une échelle de onze catégories et indique que le risque de défaut 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.

La cote de CCC+ de Fitch attribuée aux actions privilégiées est aussi utilisée pour donner également une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinale; cette note 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 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 les titres. Rien ne garantit que les cotes demeureront en vigueur pendant une période donnée ou qu'elles ne seront pas révisées ou retirées entièrement par S&P, Moody's ou Fitch à l'avenir si celles-ci jugent que les circonstances le justifient.

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

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ

Les actions classe A, les actions à droits de vote subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la TSX sous les symboles « BBD.A », « BBD.B », « BBD.PR.B », « BBD.PR.D » et « BBD.PR.C », respectivement. Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le cours de clôture publiés en dollars canadiens ainsi que le volume cumulé 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 2015		Actions classe A « BBD.A »	Actions à droits de vote subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Décembre	Haut	1,60 \$	1,43 \$	6,89 \$	6,97 \$	12,66 \$
	Bas	1,21 \$	1,10 \$	5,33 \$	5,12 \$	9,04 \$
	Clôture	1,49 \$	1,34 \$	6,66 \$	6,85 \$	12,66 \$
	Volume	2 838 193	123 195 723	524 104	112 590	434 199
Novembre	Haut	1,66 \$	1,58 \$	6,87 \$	6,75 \$	11,41 \$
	Bas	1,28 \$	1,12 \$	5,60 \$	5,56 \$	9,00 \$
	Clôture	1,47 \$	1,30 \$	6,26 \$	6,00 \$	11,10 \$
	Volume	2 698 742	192 567 676	399 310	146 526	469 230
Octobre	Haut	1,83 \$	1,82 \$	6,76 \$	6,99 \$	12,55 \$
	Bas	1,38 \$	1,31 \$	5,64 \$	5,71 \$	9,56 \$
	Clôture	1,50 \$	1,42 \$	6,30 \$	6,00 \$	10,75 \$
	Volume	2 935 105	217 149 219	356 589	84 752	451 319
Septembre	Haut	2,05 \$	2,00 \$	7,14 \$	7,27 \$	14,80 \$
	Bas	1,27 \$	1,14 \$	5,00 \$	5,21 \$	10,82 \$
	Clôture	1,69 \$	1,67 \$	5,70 \$	6,75 \$	12,45 \$
	Volume	3 443 567	252 039 962	332 679	69 321	286 990
Août	Haut	1,78 \$	1,67 \$	6,14 \$	5,99 \$	12,65 \$
	Bas	1,18 \$	1,03 \$	3,77 \$	4,00 \$	6,75 \$
	Clôture	1,41 \$	1,29 \$	5,37 \$	5,10 \$	11,35 \$
	Volume	3 098 604	223 827 767	556 664	110 110	511 499
Juillet	Haut	2,41 \$	2,35 \$	8,00 \$	8,09 \$	16,32 \$
	Bas	1,58 \$	1,47 \$	5,00 \$	6,02 \$	10,60 \$
	Clôture	1,75 \$	1,63 \$	5,75 \$	6,05 \$	12,27 \$
	Volume	2 378 069	214 396 517	441 167	89 373	413 632
Juin	Haut	2,68 \$	2,63 \$	8,49 \$	9,09 \$	17,37 \$
	Bas	2,32 \$	2,24 \$	7,38 \$	7,90 \$	16,33 \$
	Clôture	2,32 \$	2,25 \$	7,54 \$	7,91 \$	16,35 \$
	Volume	1 161 211	122 970 049	195 017	55 694	113 790
Mai	Haut	2,74 \$	2,70 \$	9,22 \$	9,41 \$	18,98 \$
	Bas	2,44 \$	2,37 \$	8,27 \$	8,90 \$	17,08 \$
	Clôture	2,60 \$	2,58 \$	8,37 \$	8,90 \$	17,08 \$
	Volume	1 217 555	128 851 188	221 128	48 745	160 809

Avril	Haut	2,87 \$	2,79 \$	9,34 \$	9,50 \$	19,43 \$
	Bas	2,46 \$	2,40 \$	8,23 \$	8,60 \$	18,29 \$
	Clôture	2,52 \$	2,44 \$	9,13 \$	9,06 \$	18,74 \$
	Volume	1 391 956	182 498 715	289 518	47 493	127 566
Mars	Haut	2,83 \$	2,64 \$	9,55 \$	9,74 \$	19,14 \$
	Bas	2,43 \$	2,26 \$	8,35 \$	8,61 \$	18,47 \$
	Clôture	2,60 \$	2,50 \$	9,32 \$	9,41 \$	19,00 \$
	Volume	1 550 713	193 826 331	287 309	49 311	174 752
Février	Haut	3,20 \$	3,05 \$	9,26 \$	9,74 \$	19,00 \$
	Bas	2,46 \$	2,30 \$	7,28 \$	7,51 \$	15,00 \$
	Clôture	2,76 \$	2,60 \$	8,30 \$	8,60 \$	18,70 \$
	Volume	2 855 194	269 589 990	642 046	112 798	427 353
Janvier	Haut	4,24 \$	4,24 \$	12,17 \$	12,28 \$	22,08 \$
	Bas	2,82 \$	2,53 \$	8,70 \$	9,02 \$	13,60 \$
	Clôture	3,01 \$	2,90 \$	9,18 \$	9,85 \$	17,40 \$
	Volume	3 323 139	295 395 133	419 520	86 992	476 872

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 16 février 2016 sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A ¹	Actions à droits de vote subalternes classe B ¹
Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA Westmount (Québec) Canada Président émérite du conseil d'administration	1975 à ce jour	13 302 944 ²	8 695 136 ²
Pierre Beaudoin Westmount (Québec) Canada Président exécutif du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	796 288
Alain Bellemare Verdun (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2015 à ce jour		585 691
Joanne Bissonnette ³ Montréal (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
J.R. André Bombardier Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	⁴	7 335 910
Martha Finn Brooks ^{b, c} Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA ^{a, c} Ottawa (Ontario) Canada Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	10 000
Jean-Louis Fontaine Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration	1975 à ce jour	4 097 472 ⁵	6 465
Sheila Fraser, FCPA, FCA ^a Ottawa (Ontario) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	—
Daniel Johnson ^{a, c, d} Montréal (Québec) Canada Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l., cabinet d'avocats	1999 à ce jour	—	1 200
Jean C. Monty ^{a, b, e} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000

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 ¹	Actions à droits de vote subalternes classe B ¹
Vikram Pandit ^{c, d} New York (New York) �tats-Unis Président du conseil du Groupe TGG (société de portefeuille d'entreprises de services-conseils et autres)	2014 à ce jour	—	—
Patrick Pichette ^{a, b, d} Palo Alto (Californie) �tats-Unis Conseiller, Google Inc. (services et produits liés à Internet)	2013 à ce jour	—	6 000
Carlos Represas ^{b, c, d} Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—

¹ Le nombre d'actions détenues est présenté au 16 février 2016.

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

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

⁴ M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 65 401 042 actions classe A et 7 335 910 actions à droits de vote subalternes classe B.

⁵ M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a une emprise sur 60 701 887 actions classe A et 7 070 136 actions à droits de vote subalternes classe B.

^a Membre du comité d'audit

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

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

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

^e Administrateur principal

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

Membres de la haute direction qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Nico Buchholz Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement
François Caza Montréal (Québec) Canada	Vice-président, Développement de produits et ingénieur en chef, Aéronautique
David Coleal Pointe-Claire (Québec) Canada	Président, Bombardier Avions d'affaires
Fred Cromer Montréal (Québec) Canada	Président, Bombardier Avions commerciaux
Daniel Desjardins Westmount (Québec) Canada	Vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société
John Di Bert Laval (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
John Paul Macdonald Saint-Hubert (Québec) Canada	Vice-président principal, Ressources Humaines et affaires publiques
Jean Séguin Montréal (Québec) Canada	Président, Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie
Laurent Troger Berlin, Allemagne	Président, Bombardier Transport

En date du 16 février 2016, les administrateurs de la Société (autres que M. J.R. André Bombardier) et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 17 938 275 actions classe A et de 12 167 615 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 5,71 % et 0,63 %, 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 eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années :

- Alain Bellemare occupe le poste de président et chef de la direction depuis le 13 février 2015; auparavant, il a occupé les postes de président et chef de la direction de juillet 2012 à janvier 2015 et de chef de l'exploitation de septembre 2011 à juillet 2012, au sein d'UTC Propulsion and Aerospace Systems. Avant d'occuper ces fonctions au sein d'UTC Propulsion and Aerospace Systems, il a été président de Hamilton Sundstrand de janvier 2009 à septembre 2011.
- Nico Buchholz est vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement depuis le 31 août 2015; auparavant, il occupait le poste de vice-président exécutif de Deutsche Lufthansa AG depuis mars 2001.
- François Caza occupe le poste de vice-président, Développement de produits et ingénieur en chef du nouveau groupe Ingénierie et Développement de produits, Aéronautique au sein de la nouvelle structure organisationnelle de Bombardier depuis septembre 2014; auparavant, il était vice-président et ingénieur en chef depuis mars 2004.

- David Coleal occupe le poste de président, Bombardier Avions d'affaires depuis le 15 juin 2015; auparavant, il a été vice-président directeur et directeur général de Spirit Aerosystems d'août 2011 à mai 2015 et vice-président et directeur général de Learjet au sein de Avions d'affaires de mars 2008 à août 2011.
- Fred Cromer occupe le poste de président, Bombardier Avions commerciaux depuis le 9 avril 2015; auparavant, il a été président de International Lease Finance Corporation (« ILFC ») de mars 2011 à janvier 2015 et chef des finances de ILFC de mai 2010 à mars 2011.
- John Di Bert occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 10 août 2015; auparavant, il a occupé des postes de responsabilité croissante au cours des 14 années qu'il a passées au sein de Pratt & Whitney Canada (P&WC), y compris de 2013 à 2015, à titre de vice-président, Service clients et de 2007 à 2013, de vice-président, Finances.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société depuis le 10 mai 2012; auparavant, il était vice-président principal, Affaires juridiques et Secrétaire de la Société adjoint depuis le 1^{er} octobre 2003.
- Sheila Fraser s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 10 mai 2012. Elle était la vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011.
- Vikram Pandit occupe le poste de président du conseil du Groupe TGG depuis 2013; auparavant, il a occupé le poste de chef de la direction de Citigroup Inc. entre décembre 2007 et octobre 2012.
- Patrick Pichette est conseiller auprès de Google Inc. depuis mai 2015; auparavant, il a occupé le poste de chef de la direction financière de cette société d'août 2008 à mai 2015.
- Jean Séguin occupe le poste de président, Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie depuis le 20 août 2014; auparavant, il a occupé des postes à responsabilités croissantes au sein de la Société, notamment, entre avril 2004 et novembre 2010, celui de vice-président, Ingénierie et Chaîne d'approvisionnement, Bombardier Aéronautique.
- Laurent Troger occupe le poste de président, Bombardier Transport depuis le 9 décembre 2015; auparavant, il a occupé des postes à responsabilités croissantes au sein de la Société, dont ceux de chef de l'exploitation, Bombardier Transport et de chef de la technologie, Bombardier Transport de janvier 2015 à décembre 2015, de président, Europe de l'Ouest, Moyen-Orient et Afrique, Bombardier Transport d'octobre 2013 à janvier 2015 et de président, installations de matériel roulant de l'Atlantique et services d'octobre 2011 à septembre 2013.

POURSUITES

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2015, selon l'information actuellement disponible, la direction ne prévoit pas que la résolution de ces poursuites aura une incidence négative importante sur sa situation financière.

Enquête au Brésil

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

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

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

Poursuite intentée par S-Bahn

Le 20 mars 2015, Deutsche Bahn et Transport ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente à l'amiable concernant diverses réclamations. L'entente à l'amiable a ainsi mis fin à la poursuite intentée le 4 mars 2013 par S-Bahn Berlin GmbH (« SB ») contre Bombardier Transportation GmbH, filiale en propriété exclusive de la Société, devant la cour du district de Berlin (« Landgericht Berlin ») au sujet des trains de la série 481 livrés à SB entre 1996 et 2004. Dans le cadre de l'entente conclue, Bombardier Transportation GmbH n'a reconnu aucune responsabilité.

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 : Halifax, 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 2015 ou avant cette date et après le 1^{er} janvier 2002 et qui demeurent en vigueur et doivent être déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables sont les suivants :

- a) La convention de souscription mentionnée sous la rubrique intitulée « Rubrique 2 – Développement général de l'activité, section 2.2 – Historique », dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (www.sedar.com) le 25 novembre 2015; et
- b) Une convention datée du 18 novembre 2015 entre Bombardier et la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « Caisse »), dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (www.sedar.com) le 25 novembre 2015, aux termes de laquelle Bombardier et la Caisse ont convenu d'un seuil minimum de liquidités de 1,25 milliard \$. La convention prévoit que, dans l'éventualité où les liquidités de Bombardier chuteraient sous ce seuil, le conseil de Bombardier créera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse et qui sera chargé d'élaborer un plan d'action pour rétablir les liquidités au-delà du seuil minimum. Le plan, une fois qu'il aura été convenu avec la Caisse, sera mis en œuvre sous la supervision du comité des initiatives spéciales. En outre, en ce qui concerne la nomination de tout nouvel administrateur indépendant à son conseil, Bombardier travaillera en collaboration avec la Caisse en vue d'obtenir son approbation sur les candidatures finales recommandées au conseil. Relativement à cette convention, la famille Bombardier s'est engagée à appuyer pleinement tout plan d'action recommandé par le comité des initiatives spéciales et convenu avec la Caisse, ainsi que le nouveau processus de sélection des nouveaux administrateurs indépendants au conseil d'administration.

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 concernant le comité d'audit

M^{me} Sheila Fraser est présidente du comité d'audit, dont les autres membres sont MM. L. Denis Desautels, Daniel Johnson, Jean C. Monty et Patrick Pichette; chacun d'eux est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

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

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

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

L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA - M. Desautels a été président du comité d'audit de la Société du 1^{er} juin 2003 jusqu'à la levée de l'assemblée annuelle précédente de la Société tenue le 1^{er} mai 2014. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université McGill. Il a été vérificateur général du Canada du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 2001. À ce titre, il était responsable de l'examen des activités du gouvernement du Canada, de ses nombreuses sociétés d'État et de ses divers organismes gouvernementaux, ainsi que des activités des trois gouvernements territoriaux du Canada. Au moment de sa nomination à titre de vérificateur général, il était associé principal du bureau montréalais du cabinet Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. Au cours des 27 années passées auprès d'Ernst & Young, il a agi au sein du cabinet en diverses qualités et à divers bureaux, dont ceux de Montréal, d'Ottawa et de Québec. Il a été président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés de 2010 à 2012. Il est membre du comité d'audit de Groupe Jean Coutu (PJC) Inc.

Daniel Johnson - M. Johnson est membre du comité d'audit depuis 1999. Diplômé en droit de l'Université de Montréal et membre du Barreau du Québec depuis 1967, M. Johnson est également titulaire d'une maîtrise et d'un doctorat en droit de la University of London (au R.-U.) ainsi que d'un MBA de la Harvard Business School. Il a été secrétaire et vice-président de Power Corporation du Canada jusqu'en 1981. À titre de membre du gouvernement du Québec de 1985 à 1994, il a été ministre de l'Industrie et du Commerce, puis président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'administration et du service public. Il a également été ministre responsable de la région de Montréal et membre des comités permanents du Cabinet sur le développement économique, la planification, le développement régional et l'environnement et du Comité de la législation. Il est devenu chef du Parti libéral du Québec en décembre 1993, a été premier ministre de la province de Québec jusqu'en septembre 1994 et chef de l'opposition officielle jusqu'en mai 1998. Il est membre du comité d'audit d'Ezeflow Inc.

Jean C. Monty - M. Monty a été nommé à titre de membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 1^{er} mai 2014. Il a occupé les fonctions de président du conseil d'administration et de chef de la direction de Bell Canada Entreprises (BCE Inc.) jusqu'à sa retraite le 24 avril 2002, après y avoir fait carrière pendant 28 ans. Avant de se joindre à BCE Inc., il a été vice-président du conseil et chef de la direction de Corporation Nortel Networks. Il s'est joint à Nortel en octobre 1992 à titre de président et chef de l'exploitation et il en est devenu le président et chef de la direction en mars 1993. Il a commencé sa carrière chez Bell Canada en 1974 et a occupé de nombreux postes au sein du groupe BCE. Il a été, jusqu'au 7 janvier 2016, président du comité d'audit d'Alcatel-Lucent SA et il est membre du comité d'audit de Fiera Capital et de Nokia Corporation.

Patrick Pichette - M. Pichette a été nommé membre du comité d'audit à la réunion du conseil d'administration de la Société tenue le 30 octobre 2013. Depuis mai 2015, M. Pichette est conseiller auprès de Google Inc. Auparavant, il était vice-président principal et chef de la direction financière de Google Inc. depuis août 2008. Il a travaillé pour Bell Canada de 2001 à 2008, période au cours de laquelle il a occupé différents postes de direction,

dont celui de chef des affaires financières. Avant de se joindre à Bell Canada, M. Pichette était associé chez McKinsey & Company. Il a obtenu un baccalauréat en administration des affaires de l'Université du Québec à Montréal. Il est également titulaire d'une maîtrise en philosophie, en politique et en économie de l'Université Oxford, établissement qu'il a fréquenté en tant que boursier Rhodes.

Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos les 31 décembre 2015 et 2014, 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 2015	le 31 décembre 2014
Honoraires d'audit	11 476 000 \$	11 308 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	1 000 000 \$	880 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	7 233 000 \$	7 617 000 \$
Autres honoraires	224 000 \$	325 000 \$
Honoraires totaux	19 933 000 \$	20 130 000 \$

Dans le tableau ci-dessus, les expressions figurant dans la colonne « Honoraires » ont le sens suivant : « Honoraires d'audit » désigne tous les honoraires versés relativement à des services d'audit, soit les services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société aux fins de l'audit de ses états financiers annuels consolidés et de ceux de ses filiales et de l'examen des états financiers trimestriels consolidés de la Société ainsi que les services habituellement fournis par les auditeurs indépendants de la Société relativement aux dépôts et aux engagements prévus par la loi ou par un règlement; « Honoraires pour services liés à l'audit » désigne le total des honoraires facturés pour des services de certification et des services connexes fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui sont raisonnablement liés à l'exécution de l'audit ou de l'examen de ses états financiers consolidés et qui ne sont pas compris dans les « Honoraires d'audit », notamment les audits des régimes d'avantages sociaux des employés de la Société et d'autres services d'attestation, ainsi que les services de vérification diligente et autres services connexes; « Honoraires pour services fiscaux » désigne le total des honoraires facturés pour des services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société en matière de conformité fiscale, de conformité pour les expatriés et la mobilité internationale, de conseils fiscaux et de planification fiscale, notamment la préparation ou l'examen des déclarations de revenus et de la documentation relative aux prix de transfert et l'assistance en matière d'audit fiscale, fournis à la Société et à ses nombreuses filiales dans le monde entier; et « Autres honoraires » désigne le total des honoraires facturés pour des produits et des services fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui ne sont pas visés par les « Honoraires d'audit », les « Honoraires pour services liés à l'audit » et les « Honoraires pour services fiscaux », lesquels comprennent surtout la traduction de l'information financière et de l'aide à l'égard d'une réclamation. Le comité d'audit a examiné la question de savoir si la prestation de services autres que des services d'audit est compatible avec le maintien de l'indépendance des auditeurs indépendants de la Société. Le comité d'audit a adopté une politique qui interdit à la Société d'engager ses auditeurs indépendants afin qu'ils fournissent des services faisant partie des catégories de services « interdits » qui ne sont pas liés à l'audit; cette politique exige également que soient approuvés au préalable par ce comité les services d'audit et les autres services faisant partie de certaines catégories autorisées de services non liés à l'audit.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires sur la Société, notamment la rémunération des administrateurs et des membres de la direction et les prêts qui leur ont été consentis par la Société, les principaux porteurs des titres de la Société et des titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération à base de titres de capitaux propres, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction pour son dernier exercice complet. Des renseignements financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers de la Société et dans le rapport de gestion pour son dernier exercice complet.

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, les croyances, les perspectives, les plans, les attentes, les anticipations, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; la position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et les activités de la Société; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la réalisation de l'investissement par le gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* (l'investissement dans le programme *C Series*) et l'emploi du produit qui en sera tiré; l'emploi du produit du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport (l'investissement de la Caisse et, avec l'investissement dans le programme *C Series*, les investissements); l'incidence des investissements sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, y compris notre participation à une future consolidation dans le secteur; la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après l'investissement de la Caisse, et du secteur Avions commerciaux après l'investissement dans le programme *C Series*; l'incidence et les avantages escomptés des investissements sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de la vente d'une participation sur notre bilan et notre situation financière. La mise en œuvre du regroupement d'actions est assujettie à de nombreuses conditions, y compris, sans s'y limiter, l'approbation de la Bourse de Toronto et celle des actionnaires, et, sous réserve du pouvoir du conseil d'administration, indépendamment de l'approbation du regroupement d'actions par les actionnaires, de déterminer à sa discrétion de ne pas réaliser le regroupement d'actions, sans autre approbation ou action des actionnaires ou préavis donné à ces derniers. Rien ne garantit que le regroupement d'actions sera mis en œuvre comme proposé, s'il l'est, ou selon l'échéancier de celui-ci, ou que le regroupement d'actions donnera lieu au cours initial par action postérieure au regroupement envisagé pour les actions classe A ou les actions à droits de vote subalternes classe B.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction 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 pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la direction juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail, à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence, à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles activités, à la certification et à l'homologation de produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier, à notre capacité de mettre en œuvre avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle, à l'augmentation des prix des produits de base et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Certaines hypothèses importantes formulées par la direction pour faire des énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : le fait que la vérification diligente en cours menée par le

gouvernement du Québec ne mettra pas au jour des faits ou des circonstances défavorables importants, le respect de toutes les conditions relatives à la réalisation de l'investissement dans le programme *C Series*, y compris l'obtention des approbations de tiers et des organismes de réglementation et d'autres approbations. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Rien ne peut garantir que l'investissement dans le programme *C Series* sera entrepris ou réalisé en totalité ou en partie ou le moment, la taille et le produit d'une telle transaction, qui dépendra de plusieurs facteurs.

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

ANNEXE 1

CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT

BOMBARDIER INC.

Comité d'audit

1.1 Membres et quorum

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

1.2 Fréquence et dates des réunions

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

1.3 Président du comité d'audit

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

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

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

B. Gérer le comité d'audit

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

1.4 Mandat du comité d'audit

A. But

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

B. Objectifs

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

C. Réunions

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

D. Obligations et responsabilités

- En ce qui a trait au conseil et à la présentation de l'information financière
 - a) Aider le conseil à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance envers les actionnaires, les actionnaires éventuels, les milieux financiers et le public relativement aux états financiers de Bombardier et à ses pratiques en matière de présentation de l'information financière ainsi qu'au système de contrôle interne au niveau de la comptabilité et des finances, à l'audit d'entreprise et l'évaluation des risques, aux

systèmes d'information de gestion, à l'audit annuel externe des états financiers de Bombardier et à la conformité de Bombardier aux lois et aux règlements ainsi qu'à son propre Code d'éthique et de conduite.

- b) Maintenir des voies de communication directe avec la direction de Bombardier, le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et l'auditeur indépendant.
- c) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés trimestriels, le rapport de gestion s'y rapportant ainsi que le communiqué de presse portant sur les résultats financiers trimestriels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
- d) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés audités annuels, le rapport de gestion s'y rapportant et le communiqué de presse portant sur les résultats financiers consolidés annuels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
- e) Passer en revue la présentation et l'impact de questions importantes, inhabituelles ou délicates, comme la divulgation d'opérations entre personnes apparentées, d'événements importants non récurrents, de risques importants et de modifications apportées aux provisions ou aux estimations ou aux réserves comprises dans tout état financier.
- f) Obtenir des explications, en vue de leur communication au conseil relativement à tout écart significatif entre des périodes d'information comparables.
- g) Passer en revue les litiges, réclamations ou autres éventualités, y compris les cotisations fiscales ou toute situation en matière d'environnement, qui pourraient avoir un effet défavorable important sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de Bombardier, ainsi que la manière dont la divulgation en est faite dans les états financiers.
- h) Passer en revue la pertinence des conventions comptables utilisées dans la préparation des états financiers de Bombardier et étudier les recommandations visant à modifier ces conventions comptables de façon importante.
- i) Dans la mesure où leur examen n'a pas déjà été effectué par le comité d'audit, examiner et, s'il y a lieu, recommander l'approbation par le conseil de tous les états financiers compris dans des prospectus ou dans des notices d'offre, de même que de tous les autres rapports financiers exigés par les organismes de réglementation et nécessitant l'approbation du conseil.
- j) Passer en revue les déclarations de responsabilité de la direction à l'égard des états financiers, telles que signées par la direction de Bombardier et incluses dans tout document publié.
- k) Veiller à ce que des procédures adéquates soient en place pour passer en revue la communication au public, par Bombardier, de l'information financière extraite ou dérivée de ses états financiers, autre que l'information prévue au paragraphe c) ou d) ci-dessus, et évaluer périodiquement le caractère adéquat de ces procédures.
- l) Veiller à ce que des procédures soient en place concernant
 - i) la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Bombardier au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de l'audit; et
 - ii) l'envoi confidentiel, sous le couvert de l'anonymat, par les salariés de Bombardier, de préoccupations touchant des points discutables en matière de comptabilité ou d'audit.
- m) Si le remplacement de l'auditeur indépendant est envisagé, passer en revue toutes les questions se rapportant à un tel remplacement, y compris tout différend entre Bombardier et l'auditeur indépendant relativement à l'opinion de l'auditeur indépendant ou à une réserve ou un commentaire exprimé par celui-ci.
- n) Surveiller l'application de la politique de communication de l'information de Bombardier et, au besoin, la passer en revue et faire des recommandations appropriées à la direction afin de la mettre à jour.

- En ce qui a trait à l'auditeur indépendant
 - a) Affirmer d'une façon expresse que l'auditeur indépendant est indépendant et doit rendre compte au conseil et au comité d'audit, et, dans ce contexte, travailler de façon constructive avec l'auditeur indépendant afin d'établir un rapport qui permettra une discussion franche et opportune quant à toute question importante, avec ou sans la présence de la direction, selon ce qui est approprié dans les circonstances.
 - b) Suggérer au conseil un cabinet de comptables en vue d'une recommandation d'un auditeur indépendant aux actionnaires de Bombardier.
 - c) Passer en revue et faire des recommandations au conseil sur les honoraires à verser pour l'audit externe.
 - d) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver les modalités du mandat de l'auditeur indépendant quant i) aux services d'audit annuel et ii) aux services de revue trimestrielle; chacun de ces mandats doit être signé par le président du comité d'audit.
 - e) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver la portée i) des services d'audit annuel et des autres services liés à l'audit et ii) des services de revue trimestrielle que l'auditeur indépendant fournira; dans ce contexte, s'assurer que l'auditeur indépendant a accès à tous les livres, dossiers et facilités, et à tout le personnel de Bombardier.
 - f) Passer en revue, avec l'auditeur indépendant, le contenu de son rapport relativement aux états financiers consolidés annuels de Bombardier et les résultats de l'audit externe, tout problème important rencontré dans le contexte de l'audit externe, toute recommandation importante effectuée par suite de l'audit externe ainsi que les réponses de la direction et le suivi dans ce contexte et s'assurer que l'auditeur indépendant est satisfait que les estimés comptables et les jugements faits par la direction quant au choix des principes comptables reflètent bien une application appropriée des principes comptables généralement reconnus.
 - g) Passer en revue toute recommandation importante par l'auditeur indépendant aux fins de renforcer les contrôles internes au niveau de la comptabilité et des finances de Bombardier.
 - h) Passer en revue toute question importante qui n'a pas été réglée entre la direction et l'auditeur indépendant et qui pourrait avoir des répercussions sur la présentation de l'information financière ou les contrôles internes de Bombardier.
 - i) Dans la mesure du possible, évaluer le rendement de l'auditeur indépendant au moins une fois l'an.
 - j) S'assurer que l'auditeur indépendant ne fournisse pas les services suivants à Bombardier :
 - tenue de livres ou autres services relativement aux dossiers comptables ou aux états financiers de Bombardier;
 - conception et implantation de systèmes d'information financière;
 - services d'évaluation, opinions quant au caractère équitable d'une transaction, ou des rapports quant aux apports en nature;
 - services actuariels;
 - impartition de services d'audit interne;
 - fonctions de gestion;
 - ressources humaines;
 - courtier, conseiller en placements ou services bancaires d'investissement;
 - services juridiques; et
 - services d'expert non liés à l'audit.
 - k) Tout service non lié à l'audit requerra l'approbation préalable du comité d'audit en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit.

- l) Passer en revue et approuver les politiques de Bombardier en matière d'embauche des associés et des salariés actuels ou anciens, de l'auditeur indépendant de Bombardier, que cet auditeur soit actuel ou ancien.
- En ce qui a trait au directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques
 - a) Au moins quatre fois par année, selon le calendrier des réunions du conseil de Bombardier, passer en revue le rapport du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques sur les résultats des travaux réalisés par le Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et sur l'organisation, la dotation en personnel et l'indépendance de cette unité.
 - b) Passer en revue et, selon le cas, approuver le plan annuel du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
 - c) Évaluer les voies hiérarchiques du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et émettre les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
 - d) Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques ainsi que les réponses de la direction s'y rapportant.
 - e) Une fois l'an, évaluer la performance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques; si les circonstances le justifient, examiner et recommander la destitution du titulaire de ce poste alors en fonction et la nomination de son remplaçant et présenter les résultats et conclusions du comité d'audit au comité des ressources humaines et de la rémunération et au président et chef de la direction de la Société.
 - f) Une fois l'an, examiner les dispositions de la charte du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques afin de s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et, au besoin, y apporter les modifications appropriées.
- En ce qui a trait au mandat du comité d'audit

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

1.5 Divers

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

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

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