

Pour l'exercice clos
le 31 décembre 2020

Notice annuelle 2020

10 février 2021

BOMBARDIER

NOTES

- (1) Dans la présente notice annuelle, tous les montants en dollars sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire. Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.
- (2) *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 350*, *Global*, *Global 5500*, *Global 6000*, *Global 6500*, *Global 7000*, *Global 7500* et *Learjet* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.
- (3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire l'environnement concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.
- (4) Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Transport » désigne l'ancien secteur isolable du transport sur rail de la Société qui a été vendu à Alstom Holdings (Alstom) le 29 janvier 2021, et la mention « Aviation » désigne le secteur isolable de l'aviation de la Société.
- (5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2020, à moins d'indication contraire. Selon le cas, l'information tient compte de la vente du secteur Transport à Alstom réalisée le 29 janvier 2021.

TABLE DES MATIÈRES

	Notice annuelle
Structure de l'entreprise	4
Constitution de l'émetteur	4
Filiales	4
Développement général des activités	5
Généralités	5
Historique	5
Description des activités	11
Aperçu des activités	11
Information sectorielle	13
Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	13
Questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG)	14
Actifs incorporels	19
Ressources humaines	20
Facteurs de risque	20
Dividendes	21
Description générale de la structure du capital	22
Marché pour la négociation des titres de la Société	28
Administrateurs et membres de la haute direction	30
Poursuites	34
Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres	39
Contrats importants et documents touchant les porteurs de titres	40
Intérêts des experts	42
Information sur le comité d'audit	43
Renseignements complémentaires	45
Énoncés prospectifs	46
Annexe 1	49

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR

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

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

FILIALES

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de ses filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales de la Société au 31 décembre 2020, tel que cette information a été mise à jour pour refléter la vente du secteur Transport à Alstom réalisée le 29 janvier 2021, ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société au 31 décembre 2020¹ ou dont les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentaient moins de 20 % de l'actif consolidé au 31 décembre 2020 et moins de 20 % des revenus consolidés de la Société pour l'exercice clos à cette date (tel que cette information a été mise à jour pour refléter la vente du secteur Transport).

Aviation	
Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Bombardier Aerospace Germany GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Services Corporation (Delaware)	100 %
Bombardier Services (UK) Limited (Angleterre)	100 %
Learjet Inc. (Kansas)	100 %

¹Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, lesquels ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 11 février 2021.

DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

GÉNÉRALITÉS

Après avoir réalisé la vente de son secteur Transport à Alstom le 29 janvier 2021, la Société se concentre maintenant sur ses activités liées aux avions d'affaires dans un secteur isolable : Aviation. La Société est présente dans plus de 12 pays, y compris ses installations de production et d'ingénierie et son réseau de soutien à la clientèle. La Société soutient une flotte mondiale d'environ 4900 avions en service auprès d'une grande variété de sociétés multinationales, de sociétés de nolisement et d'exploitants de programmes de multipropriété, de gouvernements et de particuliers.

Pour une description de la vente du secteur Transport de la Société, veuillez consulter la section intitulée « Historique » ci-dessous, sous la section intitulée « Faits ultérieurs au 31 décembre 2020 ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le 29 mars et le 11 avril 2019, Bombardier a annoncé le rachat de ses billets de premier rang 8,750 % échéant en 2021 d'un capital global, dans chaque cas, de 382 148 000 \$ et de 313 000 \$, qui représente, au total, environ 27,32 % du capital global de ces billets de premier rang 8,750 % en circulation avant son offre publique de rachat annoncée précédemment.

Le 2 mai 2019, Bombardier a annoncé qu'elle consolidait ses actifs aéronautiques en une seule division opérationnelle simplifiée et pleinement intégrée, Bombardier Aviation. Alors que la Société prenait des mesures pour optimiser son empreinte de production à l'échelle mondiale, elle a également annoncé qu'elle poursuivrait le dessaisissement des activités liées aux aérostructures de Belfast et du Maroc. Le 30 octobre 2020, conformément à la décision stratégique de Bombardier de se repositionner comme une entreprise axée sur les avions d'affaires, Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) a fait l'acquisition des anciennes activités de Bombardier de Belfast (Royaume-Uni) et de Casablanca (Maroc), ainsi que de ses installations de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'aérostructures de Dallas (États-Unis) en échange d'une contrepartie en espèces de 275 millions \$ et de la prise en charge par Spirit de passifs, y compris des avances gouvernementales remboursables et des obligations au titre des avantages de retraite, ainsi que certains ajustements aux accords commerciaux entre les parties favorables à Bombardier. La valeur totale de la transaction a été établie à environ 1,2 milliard \$.

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

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

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

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

Le 1^{er} octobre 2019, Bombardier a annoncé l'entrée en service du biréacteur d'affaires *Global 6500*.

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

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

Le 12 février 2020, la Société a conclu la vente de sa participation résiduelle dans la Société en commandite Airbus Canada à Airbus SE (Airbus) et à Investissement Québec, appuyant la décision stratégique de la Société de se concentrer sur sa marque d'avions d'affaires tout en augmentant les liquidités de la Société. Grâce à cette transaction, la Société a reçu un produit de 591 millions \$ d'Airbus, déduction faite des ajustements, dont une tranche de 531 millions \$ a été versée à la clôture. De plus, la Société a été libérée de la totalité des obligations de financement futures liées au partenariat en 2020 et en 2021. Dans le cadre de la transaction, Airbus, par l'intermédiaire de sa filiale en propriété exclusive Stelia Aerospace, a également fait l'acquisition des capacités de production des lots industriels A220 et A330 de Bombardier à Saint-Laurent (Québec). Finalement, l'entente prévoyait l'annulation de 100 000 000 de bons de souscription de Bombardier détenus par Airbus.

Le 11 mars 2020, Bombardier a annoncé qu'Éric Martel avait été nommé président et chef de la direction et membre du conseil d'administration de Bombardier à compter du 6 avril 2020, en remplacement d'Alain Bellemare.

Le 24 mars 2020, Bombardier a annoncé qu'en appui aux demandes des gouvernements du Québec et de l'Ontario visant à aider à ralentir la propagation de la pandémie de COVID-19, elle avait suspendu toutes les activités non essentielles effectuées dans la plupart de ses installations canadiennes jusqu'au 26 avril 2020 inclusivement. Les activités visées par cette suspension incluaient les activités de production aéronautique et ferroviaire de Bombardier au Québec et en Ontario; la suspension a entraîné une baisse globale des activités de production et des livraisons au deuxième trimestre de 2020. Les employés touchés par cet arrêt temporaire ont été mis à pied, tout comme les employés du siège social dont les fonctions de soutien étaient moins cruciales à court terme. De plus, Bombardier a suspendu ses prévisions financières pour l'exercice 2020, alors qu'elle évaluait l'impact de l'interruption temporaire de ses activités canadiennes ainsi que des autres mesures prises en réponse à la pandémie de COVID-19.

Le 28 avril 2020, Bombardier a annoncé qu'elle avait entamé un processus de rappel de la plupart de ses employés basés au Canada ayant été mis à pied à la suite des directives gouvernementales promulguées pour ralentir la propagation de la COVID-19. Les activités de fabrication et de service ainsi suspendues ont repris graduellement à compter du 11 mai 2020. Bombardier a également annoncé qu'elle allait faire appel au programme de Subvention salariale d'urgence du Canada au profit des employés admissibles au Canada.

Le 1^{er} juin 2020, Bombardier a conclu la vente, annoncée précédemment, du programme d'avions CRJ Series à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) pour une contrepartie en espèces d'environ 550 millions \$, sous réserve des ajustements postérieurs à la clôture et la prise en charge par MHI des passifs, totalisant environ 200 millions \$, liés aux garanties de crédit, aux garanties de valeur résiduelle et aux concessions de location (transaction CRJ). En vertu de l'entente, la participation de la Société dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO) sera transférée à MHI. Par cette vente, MHI a également acquis les activités de maintenance, de soutien, de remise à niveau, de marketing et de vente liées aux avions CRJ Series, y compris les activités du réseau de service et de soutien connexe situées à Montréal (Québec) et à Toronto (Ontario) et ses centres de service situés à Bridgeport (Virginie-Occidentale) et à Tucson (Arizona), ainsi que les certificats de type.

Le 5 juin 2020, Aviation a annoncé qu'elle ajusterait ses effectifs en fonction des conditions actuelles du marché reflétant les interruptions et défis extraordinaires causés par la COVID-19 auxquels l'industrie est confrontée et avait pris la décision de réduire ses effectifs d'environ 2 500 employés. La majorité de ces réductions ont touché les activités manufacturières au Canada et elles ont été effectuées progressivement pendant l'année 2020. Malgré les conséquences de la pandémie de COVID-19 sur ses activités de fabrication, les activités mondiales de service à la clientèle de Bombardier se sont poursuivies en grande partie sans interruption durant toute la pandémie.

Le 25 juin 2020, Bombardier a annoncé l'entrée en service du biréacteur long-courrier *Global 5500*.

Le 27 juillet 2020, Aviation a annoncé l'élargissement de son offre mondiale de soutien à la clientèle par des capacités accrues de réparations structurelles pour sa flotte mondiale d'avions d'affaires. L'offre de services de réparations structurelles de Bombardier est une initiative en collaboration avec The Mobile Repair Team, société spécialisée dans l'exécution de réparations structurelles d'avion dans le monde entier.

Le 10 août 2020, Hitachi Rail SpA et Transport ont annoncé la signature d'un contrat avec Trenitalia, premier exploitant ferroviaire d'Italie, visant la fourniture de 23 trains à très grande vitesse (TGV) Frecciarossa 1000 au nouvel exploitant ferroviaire Intermodalidad de Levante (ILSA), une coentreprise créée par Trenitalia et Operador Ferroviario de Levante SL. La valeur de ce contrat s'élève à 797 millions € (alors 943 millions \$) et la participation des entreprises partenaires y sera d'environ 60 pour cent et 40 pour cent.

Le 19 août 2020, Bombardier a annoncé la clôture du prêt à terme garanti de premier rang d'une durée de trois ans et d'un montant maximal de 1,0 milliard \$ (facilité) conclu avec HPS Investment Partners, LLC (HPS), agissant à titre d'agent administratif, d'agent de garantie et de prêteur principal pour un groupe qui incluait des fonds d'investissement et des comptes gérés par HPS et Apollo Capital Management, L.P. ou les sociétés membres de leur groupe respectif, et d'autres fonds gérés par Ares Management LLC.

Le 16 septembre 2020, Bombardier a annoncé qu'elle avait signé une entente d'achat et de vente (EAV) définitive avec Alstom et la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) pour la vente à Alstom de son secteur d'activité Transport, conformément au protocole d'accord annoncé précédemment et conclu le 17 février 2020. En vertu de l'EAV, Bombardier et la Caisse vendraient leur participation dans Transport à Alstom sur la base d'une valeur d'entreprise de 8,4 milliards \$ (alors 7,15 milliards €). Le 1^{er} décembre 2020, Bombardier et Alstom ont annoncé que toutes les approbations réglementaires nécessaires pour compléter la vente de Transport à Alstom avaient été reçues. Pour de plus amples renseignements sur la clôture de l'opération, qui a eu lieu le 29 janvier 2021, veuillez consulter la section intitulée « Faits ultérieurs au 31 décembre 2020 » ci-dessous.

Le 1^{er} octobre 2020, Bombardier a annoncé qu'elle avait amorcé le processus de rationalisation de son équipe de haute direction, alors qu'elle se transformait en une entreprise axée sur l'aviation d'affaires. Dans le cadre de ce processus, la Société a éliminé le poste de président de Aviation et a annoncé que David Coleal quitterait la Société.

Le 6 octobre 2020, Bombardier a annoncé que le plus récent ajout à son portefeuille diversifié d'avions d'affaires, le biréacteur léger *Learjet 75 Liberty*, était maintenant en service après une première livraison à l'exploitant de Learjet de longue date Alex Lyon & Son, une société de vente aux enchères active partout aux États-Unis et ailleurs dans le monde.

Comme il a été annoncé le 13 octobre et le 27 octobre 2020, Bombardier a progressé dans sa stratégie de croissance des activités de services après-vente grâce à l'expansion de son réseau de services à Singapour, en augmentant les capacités et la superficie du hangar à son centre de services de Singapour dans le cadre d'une nouvelle collaboration avec Jetex visant à installer un terminal de services aéronautiques à l'aéroport et des services de soutien au sol au parc aéronautique de Seletar à Singapour, ainsi qu'à Melbourne, en Australie, grâce à l'implantation d'un nouveau centre de services à l'aéroport d'Essendon Fields, à Melbourne. La collaboration avec Jetex permet d'intégrer le centre de services de Bombardier à Singapour au réseau mondial de terminaux privés et de soutien au sol de Jetex, avec l'accès aux services de planification mondiale de vols et de soutien de voyages de l'entreprise, tandis que le nouveau centre de services d'équipementier d'origine de Melbourne, devant entrer en service en 2022, augmentera l'empreinte de service à la clientèle de Bombardier dans la région de l'Asie-Pacifique de quelque 50 000 pieds carrés.

Le 30 novembre 2020, Bombardier a annoncé la nomination, avec effet immédiat, de Barton (Bart) Demosky au poste de vice-président exécutif et chef de la direction financière, en remplacement de John Di Bert. Bart relève d'Éric Martel, président et chef de la direction.

Le 3 décembre 2020, Bombardier a annoncé la nomination, avec effet immédiat, d'Annie Torkia Lagacé au poste de vice-présidente principale, Affaires juridiques et secrétaire de la Société, en remplacement de Steeve Robitaille qui est resté au sein de la Société au poste de vice-président principal, Projets stratégiques jusqu'à la conclusion de la vente de Transport à Alstom. Annie relève d'Éric Martel, président et chef de la direction.

Le 16 décembre 2020, Transport a annoncé la signature d'un nouvel accord-cadre avec la Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) pour fournir jusqu'à 117 tramways Bombardier FLEXITY et leurs pièces de rechange pour une période maximum de 32 ans. La valeur totale de ce contrat-cadre s'élevait à environ 571 millions € (alors 693 millions \$). En même temps, la BVG a passé une première commande ferme de 20 tramways avec leurs pièces de rechange pour une période maximum de 32 ans. La valeur approximative de cette commande ferme s'établissait à 115 millions € (alors 140 millions \$).

Le 21 décembre 2020, Bombardier a annoncé qu'un consortium composé de Transport et d'Alstom avait reçu une nouvelle commande pour la fourniture de 204 voitures multifonctionnelles à deux niveaux de type M7 à la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). Le contrat était évalué à environ 445 millions € (alors 546 millions \$). Cette commande s'inscrivait dans le cadre du contrat signé en 2015 pour la fourniture d'un maximum de 1 362 voitures M7 à la SNCB.

En outre, le même jour, Transport a annoncé qu'elle avait signé un contrat avec TransLink visant 205 nouvelles voitures de transport de passagers pour le réseau SkyTrain de Vancouver. Les trains modernes à cinq voitures offriront une capacité accrue pour répondre aux besoins de transport actuels et futurs de la région. La valeur de ce contrat s'établissait à 721 millions \$ CAN (alors 565 millions \$).

Le 22 décembre 2020, Transport a annoncé une commande de 33 rames BOMBARDIER OMNEO Regio 2N de SNCF pour le compte de la région Hauts-de-France. Cette nouvelle commande s'élevait à environ 565 millions € (alors 688 millions \$), incluant des hausses de prix basées sur une évaluation des hypothèses à venir en toute bonne foi. Il s'inscrivait dans le cadre du contrat signé entre Bombardier et SNCF en 2010 qui prévoit la fourniture d'un maximum de 860 trains de la plateforme OMNEO Regio 2N pour les régions françaises.

Faits ultérieurs au 31 décembre 2020

Le 31 décembre 2020, Bombardier a acquis auprès de Lufthansa Technik AG et d'ExecuJet Aviation Group AG l'ensemble des actions émises et en circulation de Lufthansa Bombardier Aviation Services (LBAS) qu'elle ne possédait pas déjà. Cette transaction permet à Bombardier d'étendre davantage son réseau mondial de service à la clientèle, dans le cadre de sa stratégie de croissance des activités de services après-vente, en établissant un centre de services détenu en propriété exclusive à Berlin. Pour plus d'information, il y a lieu de se reporter à la note 32 « Acquisition » afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 11 février 2021. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

Le 29 janvier 2021, Bombardier a annoncé la clôture de la vente de son secteur Transport à Alstom. Le produit total de la vente après déduction des éléments assimilables à de la dette et des passifs transférés était d'environ 6,0 milliards \$. Après déduction de la participation de la Caisse de 2,5 milliards \$, des coûts de l'opération et l'incidence du mécanisme d'ajustement relatif à la trésorerie minimale fondé sur la position de trésorerie de Transport à la fin de 2020 et d'autres ajustements contractuels, le produit net de Bombardier s'est établi à environ 3,6 milliards \$. Ce montant inclut 488 millions \$ en espèces provenant du rachat de participation et le remboursement d'un prêt de 125 millions \$ par Transport, réglés conjointement à la clôture de l'opération. Le produit net comprend aussi environ 600 millions \$ en actions d'Alstom (500 millions € représentant 11,5 millions d'actions à un prix de souscription fixe de 43,465 € par action), lesquelles pourront être monétisées à compter de fin avril 2021. Le produit de l'opération a été moins élevé que les estimations précédentes en raison d'une génération de trésorerie par Transport pour le quatrième trimestre de 2020 moins élevée que prévu, en partie en raison de conditions de marché défavorables ainsi que de désaccords entre les parties relativement à certains ajustements.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

APERÇU DES ACTIVITÉS

Comme il est indiqué à la section intitulée « Développement général des activités – Historique », Bombardier a conclu la vente de son secteur Transport à Alstom le 29 janvier 2021. La description du secteur isolable de la Société et l'aperçu des activités dans les présentes tiennent compte de la réalisation de cette vente, de sorte que Aviation est maintenant l'unique secteur isolable de la Société.

Pour plus d'information sur l'ancien secteur Transport de la Société, il y a lieu de se reporter à la note 31 « Activités abandonnées » afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 11 février 2021. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

Aviation

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

À la suite de la clôture de la transaction CRJ le 1^{er} juin 2020, Bombardier conserve l'installation de production des avions CRJ à Mirabel (Québec) et Aviation continue de fournir des composants et des pièces de rechange pour les avions CRJ. Aviation assemble également les avions CRJ compris dans le carnet de commandes pour le compte de MHI RJ et la production des avions CRJ devrait prendre fin au cours du premier trimestre de 2021, à la suite de la livraison des avions compris dans le carnet de commandes actuel.

Aviation

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

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

Le siège mondial de Aviation est situé à Dorval (Québec) au Canada.

Catégories de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les produits et services offerts par Aviation sous la section intitulée « Aviation – Profil » du rapport de gestion de la Société inclus dans son rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (rapport de gestion); cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Les clients de Aviation, surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile et des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans le monde entier. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, la plus grande part des revenus de Aviation ont été générés en Amérique du Nord. Le marché qui est constitué de l'Europe, de la Russie et de la Communauté des États indépendants (CÉI) arrivait au deuxième rang pour ce qui est des revenus

généérés, tandis que le marché constitué du Moyen-Orient et de l'Afrique se classait au troisième rang. Par l'intermédiaire de son équipe Avions spécialisés, Aviation répond également à des besoins de gouvernements et d'autres fournisseurs de missions spéciales de par le monde en adaptant ses biréacteurs de premier plan pour couvrir un large éventail de types de mission.

Méthodes de distribution

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

Incidence de la COVID-19

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence négative sur l'économie mondiale, a perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales et a créé une incertitude économique importante et une perturbation des marchés financiers. De l'information sur l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur les activités de Aviation en 2020 est disponible dans la section intitulée « Incidences de la pandémie de COVID-19 » du rapport de gestion de la Société; cette section est intégrée par renvoi dans les présentes.

Concurrence

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

Parts de marché estimatives de Aviation en fonction du nombre de livraisons d'avions et des revenus

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2020, Aviation a conquis une part de marché de 25 %, ce qui en fait le leader du marché, en fonction du nombre de livraisons d'avions d'affaires¹.

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

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2020, Aviation a conquis une part de marché de 31 %, occupant ainsi le deuxième rang sur le marché, en fonction des revenus².

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

Nouveaux produits et développement de produits

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

Méthodes de production de Aviation

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

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

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 (y compris l'ancien secteur isolable Transport de la Société), il y a lieu de se reporter à la note 5 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 11 février 2021. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

CONVENTIONS RELATIVES À L'UTILISATION DE CERTAINES TECHNOLOGIES

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

QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES, SOCIALES ET DE GOUVERNANCE (ESG)

Approche en matière de durabilité

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

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

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

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

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

En 2020, la performance de la Société en matière de durabilité a été reconnue par des organismes externes. La Société a été retenue dans la liste Carbon Clean 200 de Corporate Knights et As You Sow et elle a continué de mettre en œuvre des pratiques innovantes et durables dans ses activités. Elle a également été nommée dans le classement des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada pour 2020 de Corporate Knights, un indicateur de

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

Innovation en matière de produits

Les procédures et activités de Bombardier reflètent également l'engagement de celle-ci envers les facteurs liés aux ESG. En effet, la durabilité environnementale constitue un principe directeur fondamental de l'innovation en matière de produits tant pour Aviation que pour Transport. En 2020, la Société a continué à intégrer activement le développement durable dans la conception et ses activités au moyen de plusieurs mesures, notamment :

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

Le 30 juin 2020, Aviation et l'International EPD^{MD} System, un exploitant du programme de déclarations environnementales établi en Suède, ont annoncé la publication de la déclaration environnementale de produit (EPD) du biracteur *Global 7500* de Bombardier. L'International EPD^{MD} System est un programme de communication volontaire et transparente visant l'impact environnemental du cycle de vie de biens et services. L'EPD portant sur l'avion *Global 7500* est vérifiée par une tierce partie conformément aux normes internationales ISO les plus rigoureuses. Elle présente des renseignements environnementaux complètement transparents sur le cycle de vie du produit, comme les émissions de CO₂, le bruit, la consommation d'eau et d'autres indicateurs d'impact environnemental importants. La publication de l'EPD portant sur l'avion *Global 7500* est une étape importante dans la promotion de la stratégie générale de durabilité environnementale de Aviation, qui englobe l'utilisation accrue de carburants durables pour les avions (CDA), la réduction de l'empreinte de CO₂, l'amélioration de la recyclabilité des avions et l'approvisionnement durable, le tout intégré dans son approche d'écoconception en soutien aux objectifs de réduction de l'empreinte carbone de l'ensemble de l'industrie. L'équipe d'écoconception de Bombardier a appliqué son processus d'innovation en matière de produits durant le cycle de vie tout au long du développement de l'avion *Global 7500* pour réduire l'impact de l'avion sur l'environnement, allant de la conception et de la fabrication de l'avion jusqu'à sa fin de vie.

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

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation relative aux questions de santé et de sécurité et aux questions environnementales et sociales des administrations fédérale, provinciales et locales dans tous les territoires où elle exerce des activités dans le monde. La Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (politique SSE), qu'elle met à jour périodiquement, qui définit sa vision à l'égard de ces questions à l'échelle internationale. Essentiellement, la Société vise à être un leader de la culture préventive en santé, sécurité et environnement (SSE) en établissant les comportements communs attendus de ses employés, en limitant les risques et en donnant à chaque employé la responsabilité d'instaurer un milieu de travail sûr et respectueux de l'environnement. La politique SSE enracine solidement l'engagement de la Société de protéger ses employés des maladies professionnelles et des accidents

de travail, de viser l'élimination des blessures, de favoriser la santé en milieu de travail et de réduire au minimum l'incidence de ses activités sur l'environnement. Les systèmes de gestion en matière de SSE de la Société sont fermement intégrés dans les activités opérationnelles de Bombardier, respectant les normes reconnues internationalement depuis leur établissement il y a plusieurs années.

La Société est actuellement accréditée en vertu de la nouvelle norme ISO 45001 sur les systèmes de gestion de la santé et de la sécurité professionnelle pour l'ensemble de ses établissements admissibles. La norme ISO 45001 propose une approche proactive en matière de contrôle des risques et de participation de la direction dans la gestion de la santé et de la sécurité.

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la Société a mis en œuvre des mesures pour protéger la santé et la sécurité de ses employés contre la COVID-19 dans ses sites et a déployé une nouvelle stratégie proactive pour prévenir, réduire et contenir la transmission du virus dans ses installations. Une de ces mesures importantes a consisté à mettre en œuvre le concept novateur de « bulles » de travail, une approche reconnue par les autorités de santé publique et la communauté médicale et établie en collaboration avec les syndicats. Cette nouvelle façon de travailler a permis à Bombardier de faire ce qui suit :

- limiter la propagation de la COVID-19 entre les employés sur les lieux de travail sans devoir interrompre ses activités;
- développer une approche préventive pour retracer les contacts des employés, associée à un mécanisme de confinement des contacts dès que le diagnostic est posé;
- aider les autorités de santé publique à accroître l'efficacité de la surveillance et de la traçabilité; et
- renforcer la confiance des employés en un lieu de travail où la santé et la sécurité sont des priorités.

La Société respecte la norme ISO 14001:2015 à chacun de ses sites de fabrication et de service afin de prévenir la pollution, d'améliorer sa performance et de réduire ses risques liés à l'environnement. À ce jour, les établissements admissibles de la Société sont accrédités par des parties externes en vertu de la norme ISO 14001:2015 pour la gestion environnementale. Neuf sites de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne (six en Allemagne, ainsi que des sites en Autriche, en Espagne et en Hongrie). Conformément à sa politique en matière de responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs, tant aux nouvelles installations qu'aux installations existantes construites ou améliorées dans le cours normal des affaires. Conformément aux exigences de la norme ISO 14001:2015, les nouvelles lois et nouveaux règlements en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Il n'est actuellement pas prévu que les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de contrôle de la pollution par suite de ces nouvelles exigences réglementaires auront une incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

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

des cibles afin de réduire l’empreinte environnementale de ses installations de service et de fabrication, sur un cycle de cinq ans, et présente un rapport sur ses progrès chaque année. Les résultats pour 2020 seront présentés dans le rapport d’activité annuel de la Société à venir. Bombardier s’emploie activement à définir les objectifs environnementaux de son prochain cycle quinquennal commencé en 2021. La Société avait initialement prévu définir ses objectifs environnementaux pour le prochain cycle quinquennal au cours de 2020, mais la pandémie de COVID-19 et la vente de son secteur d’activité Transport ont retardé cette initiative. Le principal objectif sera une réduction accrue de l’empreinte environnementale de la Société, l’utilisation plus efficace de ses ressources et l’amélioration de l’efficacité de ses activités.

Gouvernance

La Société mobilise activement ses fournisseurs afin d’améliorer les pratiques en matière d’efficacité, de qualité et de développement durable. D’abord, le Code d’éthique de la Société et ses politiques sous-jacentes traitent de la conduite éthique en milieu de travail de Bombardier, des pratiques commerciales et des relations avec les parties prenantes externes, y compris avec les fournisseurs. Ensuite, les fournisseurs qui signent un contrat avec Bombardier sont tenus d’adhérer au Code de conduite des fournisseurs de la Société. Cette pratique, ainsi que le Code d’éthique et la Déclaration des droits de la personne de Bombardier, traduit formellement l’engagement de la Société de tenir compte des questions d’ESG à l’échelle mondiale et indique clairement ses attentes à l’égard de ces éléments à tous ses partenaires d’affaires.

Une conformité stricte et une conduite éthique forte renforcée demeurent une priorité constante pour la Société. La structure de gouvernance et de rapport en matière d’éthique et de conformité de la Société est sous la surveillance du bureau de la vice-présidente principale, Affaires juridiques et secrétaire de la Société et fait l’objet d’un rapport présenté au conseil d’administration au moins chaque trimestre. Plusieurs initiatives clés ont été mises en œuvre au cours des dernières années. Suivant une approche rigoureuse en matière d’éthique et de conformité, la Société a continué à renforcer les volets prévention, détection et intervention de son programme de conformité. En 2020, la Société a peaufiné davantage le cadre de sa politique de conformité et a mis en œuvre de nouvelles politiques de contrôle des exportations et de vérification diligente par des tiers. Elle a également renforcé son réseau international d’ambassadeurs Éthique et conformité en nommant des chefs de la conformité régionaux supplémentaires. La Société a déployé des efforts continus pour envoyer un message fort vers les employés de tout échelon afin d’encourager et de favoriser une solide culture de conformité dans l’ensemble de l’entreprise. En outre, la Société a continué d’offrir plusieurs formations sur des sujets touchant l’éthique, comme les directives en matière de cadeaux et de divertissement, de contrôle des exportations et de protection des données, et elle a maintenu des communications régulières avec les employés.

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

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

En mai 2020, la Société a publié son rapport d’activité annuel, qui présente une mise à jour de sa stratégie en matière de durabilité, ainsi que de sa performance liée aux ESG et sur le plan économique. Il est possible d’obtenir le plus récent rapport d’activité de la Société à l’adresse www.bombardier.com/fr/sustainability.html.

Lois et risques en matière d'environnement

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société relèvent généralement des exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société est présente. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. En 2020, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EQE de l'UE), de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010), de l'Energy Savings Opportunity Scheme (ESOS) et du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE) au Québec. En 2019, Bombardier s'est jointe volontairement au programme de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES de la Western Climate Initiative (WCI), qui relie les marchés du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de la Californie; en septembre 2020, un établissement de Bombardier nouvellement admissible a également adhéré au programme de plafonnement et d'échange.

Les trois principaux sites de Bombardier situés au Québec, à savoir le site Saint-Laurent, l'« Usine 3 » de Bombardier et le Centre de finition Laurent Beaudoin, font maintenant volontairement partie de la WCI. Cette décision positive représente un important pas en avant dans les mesures prises par la Société pour réduire au minimum l'incidence de ses activités commerciales et opérationnelles sur l'environnement et sur les changements climatiques.

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

La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone ou l'énergie, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits. Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. Voir également « Facteurs de risque » à la page 20 ci-dessous.

En 2020, la Société a continué à travailler, par l'intermédiaire de ses secteurs isolables, à la mise en œuvre de mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la réglementation environnementale, comme le règlement européen intitulé Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH). La Société continue également de surveiller les développements éventuels, ainsi que l'émergence d'autres règlements internationaux et leur mise en œuvre, pour s'assurer de son entière conformité à ceux-ci. Il semble actuellement que ces règlements ne devraient pas avoir une incidence importante sur la situation financière de la Société.

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

Pour plus d'information et pour lire le rapport d'activité annuel et les politiques pertinentes de la Société, consultez www.bombardier.com/fr/sustainability.html.

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

En 2020, la Société a acheté des crédits de carbone pour compenser les excédents de quotas d'émission (excédents de 432 t d'équivalent CO₂) dans le cadre des programmes de quotas de l'Union européenne, ce qui n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

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

Avec prise d'effet le 30 avril 2014, le système EQE de l'UE a été révisé et prévoit que les exploitants de vols non commerciaux dont les émissions sont inférieures à 1 000 t d'équivalent CO₂ par année sont maintenant dispensés de déposer des rapports et des certificats d'échange jusqu'en 2030. Cette dispense s'applique à Bombardier. Voir également « Facteurs de risque » à la page 20 ci-dessous.

Obligations environnementales

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède périodiquement, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, pour déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et pour définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$ en 2021.

Obligations environnementales éventuelles

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

ACTIFS INCORPORELS

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

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

RESSOURCES HUMAINES

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

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

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

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

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

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

FACTEURS DE RISQUE

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

DIVIDENDES

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2020, le 31 décembre 2019 et le 31 décembre 2018. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 décembre 2020		31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	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	4,2	0,7223	5,7	0,9876	5,2	0,9008
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6,2	0,9958	6,2	0,9958	6,2	0,9958
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A	0	0	0	0	0	0
Actions à droits de vote subalternes classe B	0	0	0	0	0	0

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

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

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

DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (actions privilégiées), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 4; ii) de 3 592 000 000 d'actions classe A; et iii) de 3 592 000 000 d'actions à droits de vote subalternes classe B. Au 31 décembre 2020, la Société comptait 5 811 736 actions privilégiées série 2, 6 188 264 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 308 736 929 actions classe A et 2 128 091 942 actions à droits de vote subalternes classe B en circulation.

Les actions à droits de vote subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux, comparativement à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, tous les droits de vote s'attachant aux actions à droits de vote subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2020, 40,80 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

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

Subordination et droits de vote

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

Dividendes et liquidation

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

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

Fractionnement ou regroupement

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

Privilège de conversion

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

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

Actions privilégiées en tant que catégorie

Émission en séries

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

Rang

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

Dividendes

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

Droits en cas de liquidation

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

Droits de vote

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

Modifications

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

Actions privilégiées série 2

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

s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme suit. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CAN par action ou supérieur à 25,10 \$ CAN par action.

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

Actions privilégiées série 3

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

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

Actions privilégiées série 4

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

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

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

Cotes de crédit

Au 10 février 2021, la Société s'est vu attribuer une cote de CCC+ pour le crédit d'émetteur à long terme par Standard & Poor's (S&P) avec une perspective négative. La Société a également reçu une cote de la famille de sociétés de Caa2 et une cote de Caa2 pour ses titres d'emprunt à long terme par Moody's Investors Service, Inc. (Moody's), les deux avec une perspective négative, ainsi qu'une cote de CCC pour le défaut d'émetteur à long terme par Fitch Ratings Ltd. (Fitch). S&P a également attribué aux actions privilégiées de la Société une cote de CC sur l'échelle mondiale et sur l'échelle canadienne, tandis que Fitch leur a attribué une cote de CC.

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 CCC+ attribuée par S&P à la dette à long terme est la septième sur une échelle de dix catégories. Une obligation cotée dans la catégorie CCC est actuellement vulnérable au défaut de paiement et tributaire d'une conjoncture commerciale, financière et économique favorable pour permettre au débiteur 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.

La cote de Caa2 attribuée par Moody's à la dette à long terme est la septième sur une échelle de neuf catégories à l'échelle mondiale. La cote de Caa est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée de piètre qualité et est assujettie à un risque de crédit très élevé. Le déterminant 1 indique que le classement de l'obligation se situe dans la partie supérieure de la catégorie de notation Caa, tandis que le déterminant 2 indique un classement moyen et le déterminant 3 indique un classement dans la partie inférieure de la catégorie de notation Caa.

Une cote CCC attribuée par Fitch pour le défaut d'émetteur à long terme est la septième sur une échelle de onze catégories et est utilisée pour donner une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinale; cette cote indique qu'un risque de crédit élevé est présent.

Une cote de la catégorie CC de S&P attribuée aux actions privilégiées indique que l'obligation est très vulnérable au défaut de paiement. La cote CC est utilisée lorsqu'un défaut n'est pas encore survenu, mais que S&P Global Ratings considère qu'un défaut est une quasi-certitude, sans égard au moment prévu où celui-ci surviendra.

En outre, une cote CC de Fitch attribuée aux actions privilégiées est utilisée pour donner une indication de la vulnérabilité relative d'un émetteur à un défaut sur une échelle ordinale; cette cote indique qu'un risque de crédit très élevé est présent.

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

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

Au cours des deux dernières années, la Société a effectué des paiements dans le cours normal à Moody's et à S&P en contrepartie des services de notation qu'elles lui ont rendus, qui comprennent des frais annuels de surveillance des titres en circulation de Bombardier, en plus des frais de notation non récurrents imputés lors de l'émission initiale de titres. La cote de Fitch a été attribuée sans avoir été sollicitée, de sorte qu'aucun paiement n'est exigé de la Société. Le 15 janvier 2021, Fitch a annoncé son intention de retirer sa cote à la Société le ou vers le 15 février 2021. La raison de ce retrait est commerciale, étant donné que Fitch attribue une cote non sollicitée depuis 2016.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ

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

Mois de l'exercice clos		Actions classe A « BBD.A »	Actions à droits de vote subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
2020						
Décembre	Haut	0,92 \$	0,56 \$	8,44 \$	10,01 \$	12,59 \$
	Bas	0,72 \$	0,43 \$	7,38 \$	7,80 \$	9,90 \$
	Clôture	0,82 \$	0,48 \$	8,44 \$	10,01 \$	10,45 \$
	Volume	3 321 554	125 012 120	194 647	218 919	402 959
Novembre	Haut	1,35 \$	0,58 \$	7,44 \$	8,51 \$	11,15 \$
	Bas	0,38 \$	0,27 \$	6,35 \$	7,06 \$	6,76 \$
	Clôture	0,85 \$	0,53 \$	7,43 \$	8,40 \$	11,05 \$
	Volume	8 550 813	200 736 774	219 939	141 645	404 514
Octobre	Haut	0,45 \$	0,36 \$	7,19 \$	8,80 \$	9,44 \$
	Bas	0,38 \$	0,26 \$	6,24 \$	7,35 \$	7,99 \$
	Clôture	0,38 \$	0,28 \$	7,04 \$	8,42 \$	8,00 \$
	Volume	813 913	86 792 303	118 679	109 968	157 585
Septembre	Haut	0,52 \$	0,45 \$	7,40 \$	9,09 \$	9,30 \$
	Bas	0,41 \$	0,33 \$	5,86 \$	8,00 \$	8,56 \$
	Clôture	0,41 \$	0,33 \$	7,20 \$	8,80 \$	9,15 \$
	Volume	1 655 782	103 748 413	173 907	120 635	173 247
Août	Haut	0,65 \$	0,47 \$	7,43 \$	9,20 \$	9,43 \$
	Bas	0,48 \$	0,39 \$	6,10 \$	8,07 \$	8,50 \$
	Clôture	0,50 \$	0,41 \$	7,43 \$	9,12 \$	8,85 \$
	Volume	1 700 403	91 779 150	149 986	108 885	159 766
Juillet	Haut	0,70 \$	0,51 \$	7,00 \$	9,24 \$	10,21 \$
	Bas	0,61 \$	0,42 \$	5,81 \$	6,90 \$	8,25 \$
	Clôture	0,64 \$	0,47 \$	6,99 \$	9,24 \$	9,40 \$
	Volume	1 136 422	130 436 142	140 037	118 777	244 296
Juin	Haut	0,80 \$	0,69 \$	7,44 \$	8,50 \$	11,82 \$
	Bas	0,64 \$	0,42 \$	5,00 \$	5,71 \$	7,35 \$
	Clôture	0,65 \$	0,42 \$	7,00 \$	8,50 \$	8,96 \$
	Volume	3 679 276	463 369 810	283 537	194 038	284 265
Mai	Haut	0,80 \$	0,57 \$	5,42 \$	7,00 \$	9,00 \$
	Bas	0,64 \$	0,41 \$	4,40 \$	5,15 \$	6,93 \$
	Clôture	0,69 \$	0,45 \$	5,25 \$	7,00 \$	7,31 \$
	Volume	2 339 195	394 362 410	226 729	150 177	185 954

Mois de l'exercice clos		Actions	Actions à droits	Actions	Actions	Actions
2020		classe A	de vote	privilégiées	privilégiées	privilégiées
		« BBD.A »	subalternes	série 2	série 3	série 4
			classe B	« BBD.PR.B »	« BBD.PR.D »	« BBD.PR.C »
			« BBD.B »			
Avril	Haut	0,79 \$	0,53 \$	5,60 \$	6,60 \$	8,75 \$
	Bas	0,59 \$	0,39 \$	4,18 \$	5,15 \$	6,89 \$
	Clôture	0,73 \$	0,49 \$	5,60 \$	6,60 \$	8,50 \$
	Volume	4 758 690	279 769 789	311 484	253 696	336 736
Mars	Haut	1,24 \$	1,11 \$	9,87 \$	10,57 \$	13,57 \$
	Bas	0,65 \$	0,38 \$	3,40 \$	4,76 \$	6,51 \$
	Clôture	0,73 \$	0,46 \$	5,89 \$	7,15 \$	7,50 \$
	Volume	5 185 505	459 401 759	445 290	247 227	532 590
Février	Haut	1,84 \$	1,82 \$	10,25 \$	10,75 \$	16,35 \$
	Bas	1,01 \$	0,95 \$	8,35 \$	7,94 \$	12,08 \$
	Clôture	1,02 \$	0,96 \$	9,99 \$	10,09 \$	12,76 \$
	Volume	7 748 562	379 642 160	543 330	575 388	816 452
Janvier	Haut	2,02 \$	1,97 \$	10,77 \$	11,19 \$	19,00 \$
	Bas	1,14 \$	1,10 \$	8,02 \$	7,69 \$	15,11 \$
	Clôture	1,34 \$	1,23 \$	10,25 \$	10,19 \$	16,30 \$
	Volume	5 910 601	254 483 612	641 752	629 960	464 674

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 10 février 2021 sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
Pierre Beaudoin ¹ Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration	2004 à ce jour	512 859	952 761
Éric Martel Ville Mont-Royal (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2020 à ce jour	—	—
Joanne Bissonnette ² Montréal (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
Charles Bombardier ³ Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	2019 à ce jour	—	16
Martha Finn Brooks ^a Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
Diane Fontaine ⁴ Montréal (Québec) Canada Vice-présidente et gestionnaire de portefeuille, RBC Dominion valeurs mobilières Inc.	2019 à ce jour	—	—
Diane Giard ^{a, c} Shefford (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2017 à ce jour	—	—
Anthony R. Graham ^{a, c} Toronto (Ontario) Canada Président du conseil, président et chef de la direction, Sumarria Inc. (société de portefeuille de placements)	2019 à ce jour	—	—

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions à droits de vote subalternes classe B
August W. Henningsen^b Hambourg, Allemagne Administrateur de sociétés	2016 à ce jour	—	26 500
Douglas (Doug) R. Oberhelman^{b, c} Edwards (Illinois) États-Unis Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	100 000
Vikram Pandit^{b, c, d} New York (New York) États-Unis Président du conseil et chef de la direction, The Orogen Group (entreprise investissant dans le secteur des services financiers)	2014 à ce jour	—	—
Antony N. Tyler^{b, c} Hong Kong Administrateur de sociétés	2017 à ce jour	—	—

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

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

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

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

^a Membre du comité d'audit

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

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

^d Administrateur principal

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

Membres de la haute direction qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Daniel (Dan) Brennan Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, Ressources humaines et durabilité
Barton (Bart) Wade Demosky Foothills (Alberta) Canada	Vice-président exécutif et chef de la direction financière
Jean-Christophe Gallagher Montréal (Québec) Canada	Vice-président exécutif, Services et soutien, et Stratégie d'entreprise
Peter Likoray Montréal-Ouest (Québec) Canada	Vice-président principal, Ventes et marketing, Nouveaux avions
François Ouellette Westmount (Québec) Canada	Vice-président principal, Contrats et services juridiques
Michel Ouellette Saint-Laurent (Québec) Canada	Vice-président exécutif, Avions spécialisés, Programmes et Ingénierie
Paul Sislian Kirkland (Québec) Canada	Vice-président exécutif, Exploitation et excellence opérationnelle
Annie Torkia Lagacé Montréal (Québec) Canada	Vice-présidente principale, Affaires juridiques et secrétaire de la Société

En date du 10 février 2021, les administrateurs de la Société et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 512 859 actions classe A et de 2 453 646 actions à droits de vote subalternes classe B, soit 0,17 % et 0,12 %, respectivement, des actions de chacune de ces catégories en circulation.

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

- Pierre Beaudoin est président du conseil d'administration de Bombardier depuis juillet 2017; auparavant, il agissait à titre de président exécutif du conseil d'administration de Bombardier depuis février 2015.
- Charles Bombardier s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Il est le fondateur et président d'Imaginactive depuis 2015 et membre du conseil de BRP Inc. depuis le 28 mai 2020. Entre 2018 et 2019, il a également agi à titre de consultant senior pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (une agence spécialisée des Nations Unies).
- Dan Brennan occupe le poste de vice-président principal, Ressources humaines et durabilité depuis le 1^{er} octobre 2020; auparavant il était vice-président principal, Ressources humaines depuis le 10 février 2017. Entre décembre 2014 et janvier 2017, il a été directeur du groupe des ressources humaines et du perfectionnement des talents au sein de CHR Plc.

- Bart Demosky occupe le poste de vice-président exécutif et chef de la direction financière depuis le 30 novembre 2020; auparavant il a agi à titre de cofondateur d'Agility Rail d'août 2017 à novembre 2020 et de président et chef de la direction de Universal Rail Systems Inc. d'août 2015 à mai 2017.
- Diane Fontaine s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Elle est vice-présidente et gestionnaire de portefeuille au sein de RBC Dominion valeurs mobilières Inc. depuis 2005.
- Jean-Christophe Gallagher occupe le poste de vice-président exécutif, Services et soutien, et Stratégie d'entreprise depuis octobre 2020; auparavant il était vice-président et directeur général, Expérience client depuis septembre 2016 et a occupé des postes à responsabilités croissantes au sein de Aviation depuis 2002.
- Diane Giard s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 12 décembre 2017. Elle a été première vice-présidente à la direction, Particuliers-Entreprises et Marketing de la Banque Nationale du Canada de mars 2017 jusqu'à sa retraite en juin 2018; elle occupait auparavant le poste de première vice-présidente à la direction, Particuliers et Entreprises depuis 2012.
- Anthony R. Graham s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 mai 2019. Il est président du conseil, président et chef de la direction de Sumarria Inc.; auparavant, il a été vice-président du conseil de Wittington Investments, Limited de mai 2014 à mai 2019.
- August W. Henningsen s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 29 avril 2016. Il a été chef de la direction de Lufthansa Technik AG d'avril 2000 jusqu'à sa retraite en avril 2015.
- Peter Likoray occupe le poste de vice-président principal, Ventes et marketing, Nouveaux avions depuis octobre 2020; auparavant il était vice-président principal, Ventes mondiales, marketing et communications au sein de Aviation depuis avril 2015.
- Éric Martel s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 6 avril 2020; auparavant il était président et chef de l'exploitation d'Hydro-Québec depuis juillet 2015.
- Doug R. Oberhelman s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 2 novembre 2017. Il a été président exécutif du conseil d'administration de Caterpillar de janvier 2017 jusqu'à sa retraite en mars 2017; il a été auparavant chef de la direction de Caterpillar de 2010 jusqu'en décembre 2016.
- François Ouellette occupe le poste de vice-président principal, Contrats et services juridiques depuis décembre 2020; auparavant, il était vice-président, Services juridiques et contrats au sein de Aviation depuis septembre 2014.
- Michel Ouellette occupe le poste de vice-président exécutif, Avions spécialisés, Programmes et Ingénierie depuis octobre 2020; auparavant il était vice-président principal, Gestion de programmes et ingénierie, Aviation depuis novembre 2018 et vice-président principal, Programme d'avions Global 7500 et Programme d'avions Global 8000 au sein de Aviation depuis septembre 2015.
- Vikram Pandit s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 1^{er} mai 2014. Il occupe le poste de président du conseil et chef de la direction d'Orogen Group depuis 2016.
- Paul Sislian occupe le poste de vice-président exécutif, Exploitation et excellence opérationnelle depuis octobre 2020; auparavant il était chef de l'exploitation de Aviation depuis juin 2019, président de Bombardier Aérostructures depuis février 2019 et chef de l'exploitation de Aviation depuis septembre 2015.
- Annie Torkia Lagacé occupe le poste de vice-présidente principale, Affaires juridiques et secrétaire de la Société de Bombardier depuis décembre 2020; auparavant, elle a été vice-présidente exécutive de Stornoway Diamond Corporation de novembre 2014 à juin 2020.
- Antony N. Tyler s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 11 mai 2017. Il a été directeur général et chef de la direction de l'Association internationale du transport aérien, poste qu'il a occupé de 2011 jusqu'à sa retraite en septembre 2016.

POURSUITES

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2020, selon l'information actuellement disponible, la Société ne s'attend pas à ce que la résolution de ces poursuites judiciaires ait une incidence défavorable importante sur sa situation financière.

Suède

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

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification. Comme ce qui a été rapporté publiquement dans les médias, le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

Le 10 février 2020, les conseillers juridiques de Bombardier dans le cadre de l'audit du Groupe de la Banque mondiale ont reçu une lettre du ministère américain de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs au contrat d'ADY. Bombardier coopère avec le ministère de la Justice à cet égard et est en train de fournir les documents et les renseignements demandés.

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

Bien que cette affaire ait trait à Transport, dont la Société s'est départie dans le cadre de la vente à Alstom le 29 janvier 2021, la Société reste partie à la poursuite et demeure imputable à Alstom, en tant qu'acquéreur de Transport, dans l'éventualité où elle subirait des préjudices dans le cadre de cette affaire.

Enquête au Brésil

Cette enquête a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que Bombardier était partie à cette poursuite, au cours du plus récent exercice clos, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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

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

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

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les défendeurs (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les défendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réel brésilien (environ 4 millions \$ au 31 décembre 2020), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclarée non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Le 26 août 2020, le CADE s'est finalement prononcé sur la requête pour clarification de BT Brésil et a pris sa décision. En ce qui concerne BT Brésil, les décisions du CADE restent inchangées. La décision du CADE a clarifié

que le paiement de l'amende serait exigible après 30 jours suivant la publication de la décision si celle-ci ne faisait pas l'objet d'un appel ou n'était pas contestée devant les tribunaux. La décision finale du 26 août 2020 a été officiellement publiée le 2 septembre 2020, ouvrant la période de 30 jours pour le dépôt d'une poursuite devant les tribunaux. Cependant, en raison d'un problème de signification à l'un des défendeurs, l'échéance pour interjeter l'appel pour tous les défendeurs était fixée au 9 octobre 2020, et BT Brésil a déposé son appel en temps voulu. Le 11 novembre 2020, le tribunal a consenti à l'injonction visant à suspendre le caractère exécutoire de l'amende contre BT Brésil.

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

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

Transnet

Bien que cette affaire ait trait à Transport, dont la Société s'est départie dans le cadre de la vente à Alstom le 29 janvier 2021, la Société reste partie à cette affaire et demeure imputable à Alstom, en tant qu'acquéreur de Transport, dans certaines circonstances.

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (Commission Zondo), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la création de la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (BTSA) a été informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à l'acquisition des 1064 locomotives par Transnet en 2014.

Le 4 février 2019, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En décembre 2019, BTSA a déposé une autre soumission accompagnée d'affidavits. En décembre 2020, BTSA a été informé par la Commission Zondo qu'elle avait accueilli sa demande de présenter une preuve et de contre-interroger les témoins qui avaient témoigné auparavant devant la Commission. En juin 2019, l'Unité d'enquête spéciale a demandé à BTSA de fournir de l'information et une explication sur les coûts de la relocalisation à Durban. Bien que la déclaration écrite envoyée auparavant à la Commission Zondo ne puisse être transmise à l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni à l'Unité d'enquête spéciale l'information en sa possession relativement à l'évolution du prix pendant le processus d'appel d'offres, la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

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

Le 11 janvier 2021, les conseillers juridiques de Bombardier ont reçu une demande supplémentaire du ministère de la Justice exigeant la communication des documents et de l'information relatifs aux contrats avec Transnet et la société de transport ferroviaire sud-africaine Passenger Rail Agency of South Africa, ainsi que sur la vente connexe alléguée d'un avion *Global 6000*. Bombardier coopère avec les demandes en cours du ministère de la Justice.

Espagne

Cette affaire a trait aux activités de Transport détenues auparavant par Bombardier. Alors que cette enquête était, au 31 décembre 2020, une poursuite à laquelle Bombardier était partie, ce n'est plus le cas en raison de la vente du secteur Transport à Alstom, dont la clôture a eu lieu le 29 janvier 2021.

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

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

L'appel déposé par Bombardier auprès de l'Audiencia Nacional contre la décision du CNMC qui reconnaît l'ADIF (qui est un client de Bombardier) comme une partie intéressée a été rejeté le 4 septembre 2020. Le CNMC a ensuite décidé de lever la suspension de l'enquête.

La Société a eu accès à l'avis d'opposition dans lequel le CNMC présente les preuves recueillies contre les divers participants au cartel présumé de l'activité de signalisation. Le délai prolongé pour fournir une réponse expirait le 13 octobre 2020 et la Société a rendu sa réponse dans les délais, laquelle expose des arguments factuels et juridiques pour contester l'avis d'opposition. Après le dépôt de la réponse, le CNMC préparera une proposition de résolution qui pourrait inclure des sanctions auxquelles la Société pourra également répondre afin de classer l'affaire. La décision finale du CNMC concernant la proposition de résolution peut faire l'objet d'un appel auprès de l'Audiencia Nacional.

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

Indonésie

En mai 2020, le Tribunal indonésien en matière de corruption a condamné l'ancien PDG de Garuda Indonésie (Persero) TBK ainsi qu'un collaborateur pour corruption et blanchiment d'argent en lien avec cinq processus d'approvisionnement impliquant différents manufacturiers, incluant le processus se rapportant à l'acquisition et à la location en 2011-2012 d'appareils Bombardier CRJ1000 par Garuda Indonésie (Persero) TBK (Transactions Garuda). Aucune accusation n'a été portée contre la Société ni aucun de ses administrateurs, dirigeants ou

employés. La Société a immédiatement entrepris un processus interne de révision concernant les Transactions Garuda qui est conduit par des conseillers juridiques externes.

La Société a également été informée que le Serious Fraud Office (SFO) du R.-U. a lancé une enquête au sujet des Transactions Garuda. La Société a rencontré le SFO afin de discuter du processus de révision interne qu'elle a entrepris et de l'assistance potentielle pouvant être offerte au SFO sur une base volontaire.

L'enquête du SFO ainsi que le processus de révision interne sont toujours en cours.

Action collective

Le 15 février 2019, la Société s'est vu signifier une requête se rapportant à une autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation d'intenter une action collective devant la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et MM. Alain Bellemare et John Di Bert (Requête) (anciennement respectivement le président et chef de la direction et le vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier) afin de réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des déclarations fausses et trompeuses alléguées visant les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présenter en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante action collective de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu l'ensemble ou une partie de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et l'action collective requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les défendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

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

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

CONTRATS IMPORTANTS ET DOCUMENTS TOUCHANT LES PORTEURS DE TITRES

Contrats importants

Le contrat ci-dessous a été déposé sur SEDAR conformément au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue* :

- a) Une convention datée du 16 septembre 2020 entre Bombardier, Bombardier UK Holding Limited, CDP Investissements Inc., BT Rail I L.P., BT Rail II L.P. et la Caisse (collectivement, « vendeur »), d'une part, et Alstom Holdings et Alstom S.A. (« acheteur »), d'autre part, dont un exemplaire a été déposé sous le profil de la Société sur SEDAR (www.sedar.com) le 24 septembre 2020, aux termes de laquelle le vendeur a convenu de vendre la totalité du capital-actions émis de Bombardier Transportation (Investment) UK Limited à l'acheteur, comme il est décrit plus en détail à la « Note 31 – Activités abandonnées » des états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 11 février 2021. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

Certains documents touchant les droits des porteurs de titres

En outre, ci-dessous figure une liste des actes de fiducie auxquels la Société est partie et qui se rapportent aux billets et aux débetures de la Société émis et en circulation au 31 décembre 2020, lesquels ont tous été déposés sur SEDAR conformément au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue* :

- a) l'acte de fiducie daté du 2 novembre 2010 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de cofiduciaire, la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de cofiduciaire, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, Deutsche Bank AG, London Branch, à titre d'agent payeur londonien et d'agent des transferts londonien, et Deutsche Bank Luxembourg S.A., à titre d'agent chargé de la tenue des registres européen, d'agent payeur luxembourgeois et d'agent des transferts luxembourgeois, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 6,125 % d'un capital global de 780 millions € venant à échéance en mai 2021, dont une tranche de capital de 414 millions € demeure en circulation;
- b) l'acte de fiducie daté du 21 novembre 2016 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 8,75 % d'un capital global de 1 400 millions \$ venant à échéance en décembre 2021, dont une tranche de capital de 1 018 millions \$ demeure en circulation;
- c) l'acte de fiducie daté du 8 mars 2012 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 5,750 % d'un capital global de 500 millions \$ venant à échéance en mars 2022;
- d) l'acte de fiducie daté du 3 avril 2014 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à

titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 6,00 % d'un capital global de 1 200 millions \$ venant à échéance en octobre 2022;

- e) l'acte de fiducie daté du 14 janvier 2013 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 6,125 % d'un capital global de 1 250 millions \$ venant à échéance en janvier 2023;
- f) l'acte de fiducie daté du 27 novembre 2017 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 7,50 % d'un capital global de 1 000 millions \$ venant à échéance en décembre 2024;
- g) l'acte de fiducie daté du 13 mars 2015 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 7,50 % d'un capital global de 1 500 millions \$ venant à échéance en mars 2025;
- h) l'acte de fiducie daté du 20 décembre 1996 entre Bombardier, à titre d'émetteur, et Compagnie Montréal Trust (maintenant Société de fiducie Computershare du Canada), à titre de fiduciaire et d'agent chargé de la tenue des registres, prévoyant l'émission de débentures à 7,35 % d'un capital global de 150 millions \$ CAN venant à échéance en décembre 2026;
- i) l'acte de fiducie daté du 7 mars 2019 entre Bombardier, à titre d'émetteur, Deutsche Bank Trust Company Americas, à titre de fiduciaire américain, d'agent chargé de la tenue des registres américain, d'agent payeur américain et d'agent des transferts américain et la Société de fiducie Computershare du Canada, à titre de fiduciaire canadien, d'agent chargé de la tenue des registres canadien et d'agent des transferts canadien, prévoyant l'émission de billets de premier rang à 7,875 % d'un capital global de 2 000 millions \$ venant à échéance en avril 2027; et
- j) l'acte de fiducie daté du 21 avril 2004 entre Bombardier, à titre d'émetteur, et Bank of New York Mellon (à titre de successeur aux droits de JPMorgan Chase Bank), à titre de fiduciaire et d'agent chargé de la tenue des registres, prévoyant l'émission de billets à 7,45 % d'un capital global de 250 millions \$ venant à échéance en mai 2034.

Chacune des séries de billets et de débentures mentionnées ci-dessus peut être rachetée au gré de Bombardier à tout moment au prix de rachat applicable (qui peut être une prime « compensatoire » usuelle) indiqué dans les actes de fiducie respectifs régissant ces instruments. Les séries de billets et de débentures susmentionnées sont non garanties et ne sont pas garanties par une filiale de Bombardier. Les actes de fiducie respectifs aux termes desquels les billets et les débentures ont été émis contiennent des clauses restrictives et des dispositions en cas de défaut usuelles pour des instruments de créance de qualité, y compris des restrictions rattachées aux privilèges et priorités, aux regroupements et fusions et aux ventes d'actifs. Si un cas de défaut se produit et se poursuit, le fiduciaire ou les porteurs d'au moins 25% du capital des billets alors en circulation aux termes des actes de fiducie respectifs régissant les émissions de billets susmentionnées peuvent déclarer que tous ces billets sont dus et payables immédiatement (cette échéance du terme étant automatique en cas de faillite ou d'insolvabilité de la Société).

INTÉRÊTS DES EXPERTS

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

INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT

Information sur le comité d'audit

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

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

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

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

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

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

Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos le 31 décembre 2020	Exercice clos le 31 décembre 2019
Honoraires d'audit	8 469 000 \$	10 228 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	2 422 000 \$	2 519 000 \$
Honoraires pour services fiscaux	5 475 000 \$	4 853 000 \$
Autres honoraires	23 000 \$	215 000 \$
Honoraires totaux	16 389 000 \$	17 815 000 \$

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

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

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

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les anticipations et les perspectives et les prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, la performance financière, la position sur le marché, les capacités, la position en regard de la concurrence, les cotes de crédit, les croyances, les perspectives, les plans, les attentes, les anticipations, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la valeur pour le client; la demande prévue de produits et de services; la stratégie de croissance; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la MES de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des commandes en général; la position de la Société en regard de la concurrence; les attentes à l'égard des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires; la robustesse de la structure du capital et du bilan, la solvabilité, les liquidités et sources de financement disponibles de la Société, les besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières de la Société; l'amélioration de la productivité, les gains d'efficacité opérationnelle et les initiatives de réduction des coûts et de restructuration; et les coûts prévus, les avantages attendus et leur calendrier; la transition prévue vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les attentes, les objectifs et les stratégies en matière de remboursement de la dette, de refinancement à l'échéance et de réduction des coûts d'intérêts, les attentes à l'égard de la disponibilité des programmes d'aide gouvernementale; la conformité aux clauses financières restrictives; les attentes à l'égard de la déclaration et du versement de dividendes sur les actions privilégiées de la Société; les intentions et les objectifs à l'égard des programmes, des actifs et des activités de la Société et l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur ce qui précède et l'efficacité des plans et des mesures que la Société a mis en place en réponse à cet égard, et les attentes à l'égard de la reprise graduelle du marché et de l'économie après la pandémie de COVID-19. En ce qui a trait à la vente du secteur Transport à Alstom, la présente notice annuelle contient également des énoncés prospectifs ayant trait aux avantages de la transaction, à l'utilisation du produit tiré de la transaction et à son incidence sur les perspectives, prévisions et cibles, les activités opérationnelles, l'infrastructure, les occasions, la situation financière, le plan d'entreprise et la stratégie globale de la Société.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de la Société de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la Société juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle en lien avec la vente du secteur Transport à Alstom dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : la réalisation des avantages prévus de cette transaction et l'affectation du produit au remboursement de la dette. Pour de plus amples renseignements, y compris à l'égard des autres hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente notice annuelle, voir la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion qui peut être consulté sur

SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Compte tenu de l'incidence de l'évolution de la situation entourant la pandémie de COVID-19 et de la réponse connexe de la Société, des gouvernements (fédéral, provinciaux et municipaux), des autorités de réglementation, des entreprises, des fournisseurs, des clients, des contreparties et des fournisseurs de services tiers, l'incertitude inhérente aux hypothèses de la Société est plus importante que celle des exercices précédents.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique générale, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière des clients d'avions d'affaires; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; au carnet de commandes; à la transformation en entreprise axée sur les avions d'affaires; à la certification de produits et services; à l'exécution des commandes; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par le caractère saisonnier et cyclique; à la mise en œuvre de la stratégie de la Société, de ses améliorations visant la productivité, de ses gains d'efficacité opérationnelle et de ses initiatives de restructuration et de réduction des coûts; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à la dépendance de la Société à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; aux clauses restrictives de conventions d'emprunt; à la dépendance à l'égard des stratégies de gestion de la dette et de réduction des coûts d'intérêts, et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au risque du marché (telles les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; l'augmentation des prix des produits de base; et les fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Les facteurs mentionnés précédemment peuvent être exacerbés par l'éclosion continue de la COVID-19 et avoir une incidence considérablement plus grave sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de la Société que si une telle éclosion n'avait pas eu lieu. En raison de la pandémie de COVID-19 actuelle, les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : les risques liés à l'incidence et aux répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la conjoncture économique et les marchés des capitaux et l'incidence connexe sur l'entreprise, les activités, les sources de financement, les liquidités, la situation financière, les marges, les perspectives et les résultats de la Société; l'incertitude à l'égard de l'ampleur et de la durée des perturbations économiques par suite de l'éclosion de la COVID-19 et des répercussions connexes sur la demande des produits et services de la Société; l'incertitude à l'égard de la reprise du marché et de l'économie après la pandémie de COVID-19; les mesures d'urgence et les restrictions décrétées par les autorités de la santé publique ou les gouvernements, les réponses des gouvernements et des institutions financières en matière de politique fiscale et monétaire; la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale, des clients, de la main-d'œuvre, des contreparties et des fournisseurs de services tiers; la perturbation additionnelle des activités opérationnelles, des commandes et des livraisons; les risques liés à la technologie, à la protection des renseignements personnels; et d'autres événements défavorables imprévus.

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

décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenue 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. Membres et quorum

- Au moins trois administrateurs, qui seront tous indépendants (sauf dans la mesure permise par les lois, règles et règlements applicables tel qu'il est déterminé par le conseil d'administration).
- 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.

2. Fréquence et dates des réunions

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

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 peut 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 d'administration à sa prochaine réunion régulière.

4. Mandat du comité d'audit

A. BUT

i. SUPERVISION DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE ET DE L'AUDIT

Le comité d'audit est un comité du conseil d'administration qui a été constitué afin d'aider celui-ci à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance en ce qui concerne :

- le processus de présentation de l'information financière;
- l'auditeur indépendant; et
- le service audit d'entreprise et évaluation des risques.

ii. SURVEILLANCE DE LA GESTION DES RISQUES

Le comité d'audit aide également le conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance en ce qui concerne :

- les questions liées à la gestion des risques;
- les activités de financement de Bombardier;
- la gestion de la capitalisation du régime de retraite;
- les questions environnementales; et
- toute autre question déléguée au comité d'audit par le conseil d'administration.

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 et un cadre approprié de gestion des risques soient maintenus eu égard aux risques et aux expositions aux risques importants auxquels Bombardier peut faire face;
- 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 chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) et/ou de l'auditeur indépendant.

C. RÉUNIONS

- Tout membre du comité d'audit ou l'auditeur indépendant ou le chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) peut demander que le comité se réunisse.
- Le président du conseil d'administration, 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.

- L'auditeur indépendant et le chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) disposent de voies de communication directe avec le comité d'audit et reçoivent avis de toutes les réunions du comité d'audit et ont le droit d'y assister, sauf à la partie de la réunion, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle leur présence n'est pas jugée nécessaire.
- En ce qui a trait aux finances et à la gestion des risques, le trésorier 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.
- Le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière, le chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) 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 d'administration et à la présentation de l'information financière :
 - a. Aider le conseil d'administration 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.
 - b. Maintenir des voies de communication directe avec la direction de Bombardier, le chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) 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 d'administration 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 d'administration 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 d'administration, 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 d'administration 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 d'administration.

- 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 d'administration 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 d'administration 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 d'administration 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 fournit 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 chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) :
 - a. Au moins quatre fois par année, selon le calendrier des réunions du conseil d'administration, passer en revue le rapport du chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) sur les résultats des travaux réalisés par le service 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 audit d'entreprise et évaluation des risques.
 - c. Évaluer les voies hiérarchiques du service audit d'entreprise et évaluation des risques et émettre les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente).
 - d. Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du service 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 chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente); 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 Bombardier.
 - f. Une fois l'an, examiner les dispositions de la charte du service 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 aux finances et à la gestion des risques :
 - a. Périodiquement, i) examiner avec la direction les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction a prises pour surveiller, limiter et gérer ces risques, ii) examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles élaborés par la direction pour évaluer et gérer ces risques et iii) soumettre ses constatations et ses conclusions au conseil d'administration concernant ces questions;

- b. Examiner les opérations ou projets importants ou inhabituels reliés aux activités continues de Bombardier (comme les coentreprises, les investissements en actions, les contrats à long terme inhabituels et les programmes d'avion), notamment en ce qui concerne les occasions d'affaires importantes, les fusions, les acquisitions, les désinvestissements, les ventes ou achats importants d'actifs et les investissements en actions et soumettre ses constatations et ses conclusions au conseil d'administration et, s'il y a lieu, ses recommandations à des fins d'approbation par celui-ci, puis surveiller périodiquement le rendement de Bombardier relativement à ces opérations ou projets;
- c. Périodiquement, examiner la situation financière de Bombardier, notamment :
- sa structure du capital;
 - son niveau de liquidité et ses besoins à cet égard;
 - sa structure de remboursement de la dette à long terme;
 - ses disponibilités de capital à court terme; et
 - sa politique en matière de dividendes,

et, au besoin, soumettre des recommandations appropriées au conseil d'administration;

- d. Périodiquement, examiner sa conformité actuelle ou projetée concernant les engagements aux termes de toutes les facilités de crédit et de tous les actes de fiducie;
- e. Périodiquement, examiner les relations de Bombardier avec les agences de notation du crédit et les notes attribuées à Bombardier, y compris toutes les questions susceptibles de s'y rapporter;
- f. Périodiquement, examiner les activités et programmes de financement à l'intention des clients offerts par Bombardier afin de soutenir ses objectifs d'entreprise, y compris les opérations hors bilan, les financements garantis et non garantis, les investissements en actions, les lettres de crédit, les garanties et autres formes de soutien financier et la gestion des obligations connexes éventuelles;
- g. Périodiquement, examiner les politiques, procédures et contrôles en ce qui concerne :
- la couverture de change;
 - les taux d'intérêt; ou
 - les instruments dérivés;
- h. Périodiquement, examiner le programme d'assurance de Bombardier et les risques assurés, y compris la protection relative au dommage matériel, à l'interruption des activités, à la responsabilité, aux administrateurs et aux membres de la direction;
- i. Périodiquement, examiner l'exécution des obligations de Bombardier relativement à ses divers régimes de retraite et le placement de l'actif de ceux-ci et obtenir l'information appropriée concernant les politiques de placement, le rendement des placements, la structure de responsabilité actuarielle, les déficits en matière de capitalisation et déficits comptables et leur incidence sur les résultats, les politiques de capitalisation, les rapports de conformité aux diverses politiques en matière de placement ou exigences législatives à cet égard et les états financiers audités des régimes de retraite;
- j. Périodiquement, examiner le rapport de la direction de la Société en matière d'environnement; et
- k. S'acquitter des autres obligations ou responsabilités déléguées au comité d'audit par le conseil d'administration.
- 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 ou au conseil d'administration en ce qui concerne les responsabilités du comité qui y sont prévues.

5. Divers

Au besoin, le comité d'audit peut obtenir l'aide de conseillers juridiques, de comptables ou d'autres conseillers externes, ainsi que de consultants, et doit avoir accès aux fonds nécessaires pour le paiement des honoraires des auditeurs indépendants et de tout conseiller ou consultant 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 chef de l'audit (ou le membre de la direction exerçant une fonction équivalente) et de l'auditeur indépendant.

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au comité d'audit la responsabilité du conseil d'administration 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.