



NOTICE ANNUELLE 2006
(Exercice terminé le 31 mars 2006)

Le 28 juin 2006

SIÈGE SOCIAL
8585, chemin de la Côte-de-Liesse
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4T 1G6

TABLE DES MATIÈRES

1.	STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CAE	3
1.1	Dénomination sociale, adresse et constitution	3
1.2	Liens intersociétés.....	4
2.	ÉVOLUTION GÉNÉRALE DE LA SOCIÉTÉ	4
2.1a)	Généralités	4
2.1b)	Historique.....	5
2.1c)	Vue d'ensemble et tendances du secteur	10
3.	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	17
3.1	Généralités	17
3.1a)	Sommaire des activités	18
3.1b)	Fabrication et services.....	26
3.1c)	Compétences et connaissances spécialisées.....	27
3.1d)	Concurrence	27
3.1e)	Composantes	28
3.1f)	Actifs incorporels.....	29
3.1g)	Cycles.....	29
3.1h)	Protection de l'environnement.....	30
3.1i)	Personnel.....	30
3.1j)	Activités à l'étranger.....	30
3.2	Facteurs de risque	31
4.	DIVIDENDES	37
5.	DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	37
6.	MARCHÉ POUR LES TITRES	38
6.1	Variation du cours et volume.....	38
7.	ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	38
7.1	Nom et fonctions principales	39
7.2	Ordonnances d'interdiction d'opérations, faillites, amendes ou sanctions.....	44
7.3	Conflits d'intérêts.....	45
8.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	45
9.	COMITÉ DE VÉRIFICATION	46
9.1	Mandat	46
9.2	Composition.....	46
9.3	Approbation de services.....	46
10.	RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	47
	ANNEXE A FILIALES	49
	ANNEXE B MANDAT DU COMITÉ DE VÉRIFICATION	51

RENSEIGNEMENTS INTÉGRÉS PAR RENVOI

Le rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 mars 2006 et les notes y étant afférentes (les « états financiers consolidés ») se trouvent respectivement aux pages 24 à 69 et 70 à 114 du rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 2006 (le « rapport annuel »). Les états financiers consolidés ont été établis conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada (les « PCGR canadiens »). Pour une description des principales différences entre les PCGR canadiens et les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis, voir la note 27 des états financiers consolidés. Les renseignements qui y sont contenus sont expressément intégrés par renvoi à la présente notice annuelle. Les parties du rapport annuel qui ne sont pas expressément intégrées par renvoi ne font pas partie intégrante des présentes.

Sauf indication contraire, toute somme d'argent indiquée à la présente notice annuelle est exprimée en dollars canadiens.

L'exercice 2006 désigne la période allant du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2006, l'exercice 2005 désigne la période allant du 1^{er} avril 2004 au 31 mars 2005 et l'exercice 2004 désigne la période allant du 1^{er} avril 2003 au 31 mars 2004.

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs concernant CAE et ses filiales, qui sont basés sur des hypothèses que CAE a considérées comme raisonnables au moment où elles ont été formulées et qui peuvent comprendre de l'information sur ses marchés, son rendement financier, sa stratégie d'entreprise, ses plans et ses objectifs à venir. De par leur nature, ces énoncés prospectifs comportent des risques et des incertitudes qui pourraient parfois modifier considérablement les résultats qui y sont prévus. Les énoncés précédés des termes « croire », « s'attendre à », « prévoir », « avoir l'intention », « continuer », « estimer », « pouvoir » et les expressions semblables ainsi que les verbes employés au futur ou au conditionnel sont des énoncés prospectifs. CAE avise le lecteur que les hypothèses relatives aux événements futurs, dont bon nombre sont indépendants de la volonté de CAE, pourraient avoir un effet sur la mesure dans laquelle une projection particulière se concrétisera, ou pourraient ultimement être inexactes; par conséquent, le lecteur ne devrait pas accorder une confiance excessive à ces énoncés prospectifs. Les facteurs susceptibles de faire diverger de façon importante les résultats ou les événements réels des prévisions actuelles sont décrits à la rubrique « Facteurs de risque ». La Société précise qu'elle n'a ni l'intention ni l'obligation de mettre à jour ou de réviser des énoncés prospectifs, que ce soit par suite d'une nouvelle information, d'événements futurs ou autrement. En particulier, les énoncés prospectifs ne reflètent pas l'effet éventuel d'une fusion, d'une acquisition ou d'une autre opération de regroupement ou de cession d'entreprise qui pourrait être annoncée ou réalisée après que ces énoncés ont été faits.

1. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CAE

1.1 Dénomination sociale, adresse et constitution

Le 17 mars 1947, CAE Inc. (la « Société » ou « CAE ») a été constituée sous le régime des lois du Canada par lettres patentes sous la dénomination de Canadian Aviation Electronics Ltd. En 1965, la Société a pris la dénomination de CAE Industries Ltd. et, en 1993, elle pris sa dénomination actuelle, CAE Inc.

La Société a été prorogée en 1977 sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions (la « LCSA ») par certificat de prorogation. En 1979, ses statuts ont été modifiés pour convertir son capital social autorisé en un nombre illimité d'actions ordinaires. Ses statuts ont été modifiés de nouveau en 1981 de façon à autoriser un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries et comportant les droits, privilèges, restrictions et conditions établis par ses administrateurs.

Le 9 juin 1995, les statuts de la Société ont été modifiés de façon à autoriser les administrateurs à nommer d'autres administrateurs conformément à la LCSA. Le 1^{er} avril 2001, la Société a fusionné avec sa filiale en propriété exclusive, CAE Électronique Ltée.

Le siège social de la Société est situé au 8585, chemin de la Côte-de-Liesse, Saint-Laurent (Québec) Canada H4T 1G6; son numéro de téléphone est le (514) 341-6780 et son numéro de télécopieur est le (514) 340-5530.

1.2 Liens intersociétés

Les filiales directes et indirectes ainsi que d'autres participations de la Société figurent à l'annexe A des présentes.

2. ÉVOLUTION GÉNÉRALE DE LA SOCIÉTÉ

2.1a) Généralités

Après sa constitution en 1947, la Société s'occupait principalement de la réparation et de la révision d'équipement électronique et électromécanique ainsi que de la conception et de l'installation de systèmes de télécommunications et de navigation. Dès le début des années 1950, la Société avait commencé la conception, la mise au point et la fabrication des simulateurs de vol, de radar et d'armement pour la défense canadienne. Quelques années plus tard, la Société s'est lancée sur le marché des simulateurs de vol pour appareils civils.

Au cours des six dernières années, CAE a cédé ses activités non essentielles et s'est transformée en ajoutant à ses activités principales de fabrication d'équipement de simulation celles de fournisseur de solutions de formation entièrement intégrées. Depuis le 1^{er} avril 2005, CAE présente ses résultats financiers selon une nouvelle répartition sectorielle de ses activités, qui distingue d'un côté les produits et de l'autre les services, pour refléter la manière dont elle gère maintenant ses quatre secteurs : Produits de simulation – Civil (PS/C), Formation et services associés – Civil (FS/C), Produits de simulation – Militaire (PS/M) et Formation et services associés – Militaire (FS/M).

CAE a pour stratégie de tirer profit de sa vaste expérience en modélisation et simulation pour prendre une expansion verticale dans les autres produits et services du secteur de l'aérospatiale et de la défense et une expansion horizontale pour saisir les occasions offertes par de nouveaux marchés émergents et adjacents comme les véhicules aériens télécommandés (drones) et les services professionnels fondés sur la simulation pour la défense intérieure et la gestion des situations d'urgence. Pour être en mesure de saisir ces occasions de croissance, CAE doit continuer d'investir dans de nouvelles technologies innovatrices.

2.1b) Historique

Au cours des trois derniers exercices, CAE a procédé aux cessions ci-après afin de mieux se centrer sur ses activités essentielles.

Le 30 avril 2003, CAE a vendu les activités de CAE Beyss GmbH, autre entreprise du secteur Technologies de nettoyage de CAE, à Bavaria Industriekapital AG.

Le 2 mai 2003, CAE a vendu son entreprise de produits du bois à Carmanah Design and Manufacturing Inc., une société de TD Capital.

Le 31 juillet 2003, CAE a vendu la quasi-totalité des actifs de sa dernière entreprise du secteur Technologies de nettoyage, Alpheus Inc., à Cold Jet Inc. de Cincinnati (Ohio).

CAE a conclu la cession de la quasi-totalité du secteur Contrôles navals à L-3 Communications (L-3) de New York (NY) au quatrième trimestre de l'exercice 2005, aux termes d'une opération évaluée à 239 millions de dollars qui s'est soldée par un gain après impôts d'environ 104 millions de dollars. Conformément à la convention d'achat, L-3 a fait ensuite l'acquisition de deux autres éléments du secteur Contrôles navals, y compris la prise en charge de la garantie fournie par CAE de 53 millions de dollars (23 millions de livres sterling) liée à la dette de financement de projet pour le programme de formation des équipages des sous-marins britanniques de la classe Astute, après obtention de toutes les autorisations nécessaires.

Au moyen d'une combinaison de cessions, de regroupements et de resegmentations, la Société a ramené de 21 à quatre le nombre de centres de profit.

Dans le cadre de la réorganisation des responsabilités de la direction annoncée le 22 mai 2006, les ventes et la commercialisation de l'équipement de simulation militaire ainsi que la formation et les services associés ont été placés sous la compétence du groupe maintenant dénommé Produits de simulation et Formation et services associés – Militaire qui est dirigé par Marc Parent, président de groupe. Les plus grandes priorités des groupes PS/C et PS/M consistent à réduire les frais de fabrication et la durée des cycles de fabrication et à mettre au point des technologies efficaces et innovatrices pour améliorer les produits de simulation.

CAE investit dans les innovations en matière de logiciels et de matériel informatique qui visent à soutenir cette technologie de pointe et renforceront ses services de formation au vol pour ses centres de formation ainsi que pour d'autres clients. Comme exemples d'innovations, mentionnons son didacticiel de pointe Simfinity[®] basé sur la simulation, ses générateurs d'images Tropos[®] et Medallion^{MC} 6000 ainsi que STRIVE[®], le logiciel-cadre de développement de simulations qui est en fait une gamme de logiciels commerciaux standard et d'applications permettant de développer des environnements synthétiques d'un grand réalisme.

Au cours des trois dernières années, CAE a continué d'investir dans la formation des pilotes et d'accroître son accès aux marchés militaires américain et européen. Outre les acquisitions, CAE a accéléré sa pénétration du secteur de la formation civile et des services associés au cours de cette période en développant son réseau de centres de formation par le secteur FS/C comme suit :

- En avril 2004, CAE a acquis le centre de formation de LAN à Santiago, au Chili, et commencé à dispenser de la formation aux pilotes de LAN en vertu d'un accord de

dix ans. En janvier 2005, CAE a ajouté un simulateur de vol (FFS) Airbus A320 au simulateur Boeing 737-200 déjà en place dans ce centre, auxquels s'est ajouté un Boeing 767-300ER en 2005. Le simulateur A320 fait partie de la coopération Airbus-CAE en matière de formation.

- CAE et Iberia Lineas Aereas de Espana, SA (Iberia) ont constitué une coentreprise de formation aéronautique qui regroupe les actifs du centre de formation de CAE à Alcalá et de celui d'Iberia à l'aéroport de Barajas. CAE a apporté à la coentreprise les actifs de son centre d'Alcalá et Iberia a apporté les actifs et les passifs de son centre de Barajas pour créer une nouvelle société où Iberia forme maintenant environ ses pilotes, qui sont près de 2 000. La participation de CAE est de 80 % et celle d'Iberia de 20 %.
- CAE a signé avec la compagnie aérienne britannique Virgin Atlantic Airways un contrat de dix ans pour la formation de l'ensemble de ses pilotes d'Airbus A340-600 et de Boeing 747-400. Au départ évalué à quelque 60 millions de dollars, le contrat comprend aussi une option pour la formation des pilotes d'Airbus A380. La formation, qui comporte l'instruction au sol et la formation sur simulateur, aura lieu au centre de formation de CAE à Burgess Hill, au Royaume-Uni. CAE a également conclu un contrat de plusieurs années avec Qatar Airways pour la formation de ses pilotes d'Airbus A330 et A340. Dans le cadre du contrat, elle a déménagé un simulateur de vol complet Airbus A330/A340 se trouvant dans son réseau mondial de centres de formation pour l'installer dans un centre de formation situé à Doha, au Qatar.
- Étant donné que les pilotes de ligne sont de plus en plus en demande à l'échelle mondiale, CAE assiste à l'accroissement de l'intérêt pour son programme de dotation en pilotes, un service clés en main qui comprend le recrutement et la formation de pilotes pour les compagnies aériennes. American Eagle, Ryanair et Vueling comptent parmi les compagnies qui engagent des pilotes ayant réussi les programmes de qualification de CAE. Aux États-Unis, CAE a travaillé en collaboration avec Regional Airline Academy (RAA) pour offrir aux pilotes un programme de formation complet pour tous les niveaux d'expérience. Ryanair a renouvelé un contrat de dotation en pilotes aux termes duquel le centre de formation de CAE à Amsterdam recrutera et formera sur Boeing 737 plus de 100 pilotes pour la compagnie en 2006. Depuis 2001, CAE a recruté et formé plus de 350 pilotes qui ont été engagés par la suite par Ryanair. CAE fournit aussi des pilotes qualifiés sur Airbus A320 à Vueling, transporteur espagnol à bas tarifs. Aux termes du contrat, CAE recrute et forme des pilotes qui seront évalués d'après leurs compétences ainsi que leur capacité à s'intégrer à la culture d'entreprise de Vueling. Au départ, 80 candidats devaient être recrutés sur une période de 18 mois par l'intermédiaire de ce programme.
- La construction du nouveau centre de formation du Nord-Est des États-Unis près de l'aéroport de Morristown, dans le New Jersey, est bien partie. Ce centre d'avant-garde sera le premier à offrir la formation sur le Falcon 7X de Dassault et offrira aussi la formation sur le Falcon 900 EX/EASy, le Falcon 2000 EX/EASy, le Gulfstream IV et l'hélicoptère Sikorsky S76C+/B. Au départ, le nouveau centre hébergera six simulateurs et pourra être agrandi à l'avenir.
- Le centre de formation de CAE à Burgess Hill, au Royaume-Uni, qui abrite les activités du groupe Formation et services associés – Militaire, a aussi été agrandi pour devenir en

même temps un centre de formation civil. Le centre de formation de Burgess Hill héberge des simulateurs pour les Airbus A320 et A340 ainsi que le Boeing 747, et des simulateurs pour les Falcon 7X, 900EX et 2000EX de Dassault seront ajoutés d'ici la fin de l'année. Burgess Hill fait partie de la coopération Airbus-CAE qui conjugue le savoir-faire en formation des deux sociétés de sorte que leurs clients du monde entier aient plus facilement accès à la formation.

- CAE a continué d'optimiser son réseau de formation pour mieux servir la demande du marché :
 - Le simulateur d'hélicoptère Sikorsky S-76 et le FFS Gulfstream IV seront déménagés de Dallas, au Texas, pour être installés dans le nouveau centre de formation de Morristown.
 - Le centre de CAE à Maastricht, aux Pays-Bas, cessera ses activités. Deux FFS Fokker 50 sont transférés au centre de CAE à Hoofddorp, près d'Amsterdam, tandis que les FFS ATR 42/72, Fokker F27 et Dornier 328 sont déménagés au centre de CAE à Bruxelles.
- Les coentreprises de formation avec Emirates et China Southern continuent d'exercer leurs activités avec succès :
 - Emirates-CAE Flight Training a annoncé plusieurs nouveaux contrats de formation, dont les suivants :
 - Prolongation du contrat conclu avec Oman Air pour la formation initiale et périodique de ses pilotes de 737NG en cours dirigés par des instructeurs.
 - Contrat de cinq ans pour la formation de pilotes, qui comprend des heures d'instruction et de simulation pour la formation initiale et périodique sur Airbus A320 pour le nouveau transporteur indien Kingfisher Airlines.
 - Formation de pilotes de Boeing 737NG pour le nouveau transporteur indien à bas tarifs SpiceJet.
 - Expansion du programme de formation des pilotes d'avions d'affaires avec Jet Aviation pour englober le Gulfstream IV (avec le G300 et le G400) et le Gulfstream V (avec le G500 et le G550). En outre, Jet Aviation a renouvelé un contrat de longue date pour la formation des pilotes de jet d'affaires Boeing B737.
 - Le Zhuhai Flight Training Centre (ZFTC), la coentreprise de CAE avec China Southern Airlines, ajoutera dans son parc un FFS Boeing 737NG fourni par CAE, ce qui portera à 10 le nombre total de FFS construits par CAE et exploités par ZFTC, qui devient ainsi le plus grand centre de formation indépendant de Chine.
- La coopération Airbus-CAE a fêté la formation de son 1000^e pilote.

Au cours des derniers exercices, CAE a obtenu plusieurs succès sur le marché de la simulation et de la formation militaires par l'intermédiaire de ses secteurs PS/M et FS/M.

- En 2003, CAE a annoncé la création d'un consortium nommé Rotorsim appartenant à parts égales à CAE et à Agusta S.p.A., en vue d'exploiter à Sesto Calende (Italie) un nouveau centre de formation des pilotes d'hélicoptères AgustaWestland. Le centre Rotorsim, qui offre une formation intégrée, ouvrira ses portes à l'été 2006 lorsqu'un

simulateur de mission (FMS) A109 construit par CAE sera déclaré prêt pour la formation. Plus tard au cours de la même année, Rotorsim ajoutera au centre de formation un simulateur AW139 aussi construit par CAE. Ces deux simulateurs présentent un design révolutionnaire à cabines interchangeables permettant de représenter d'autres variantes des hélicoptères A109 ou AW139. CAE doit livrer à Rotorsim deux autres variantes de cabines de pilotage de A109 en 2007.

- Le gouvernement allemand a lancé un programme important de financement privé à l'intention des forces armées allemandes en accordant en janvier 2005 un contrat de 488 millions d'euros à Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS) pour offrir la formation sur l'hélicoptère NH90 dans des centres de formation privés. Le NH90 est le plus grand programme d'hélicoptères lancé en Europe. Les partenaires du programme sont la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal. La Finlande, la Suède, la Norvège, la Grèce, le sultanat d'Oman, l'Australie, l'Espagne, la Nouvelle-Zélande et la Belgique ont également choisi le NH90. Les centres de formation mis au point pour l'Allemagne seront les premiers pour le NH90 et donnent à HFTS la possibilité de mettre en marché ses services de formation auprès des autres pays se procurant l'hélicoptère NH90. HFTS a été créé par CAE, Eurocopter, Rheinmetall Defence Electronics and Thales, chacune étant propriétaire à 25 %. Actuellement, HFTS conçoit et construit trois centres pour la formation sur le NH90 qui entreront en activité ultérieurement en Allemagne. La première phase en cours porte sur la conception, la mise au point et la fabrication de quatre FMS NH90 et sur la construction de trois centres de formation à Bückeburg, Fassberg et Holzdorf. Viendra ensuite une phase opérationnelle de 14,5 ans à compter du milieu de 2008 une fois que le premier centre de formation sera prêt pour entrer en activité. Au cours de la phase opérationnelle, HFTS fournira des services de formation clés en main aux équipages du NH90 et le gouvernement allemand paiera un taux horaire. À titre de propriétaire à 25 % de HFTS, CAE aura des produits d'exploitation de 122 millions d'euros au cours de la phase opérationnelle du programme. Pour la conception et la fabrication des simulateurs NH90 et des systèmes de formation connexes, CAE et Thales se sont associées pour créer Helicopter Training Media International GmbH (HTMI) qui sera le maître d'œuvre et l'autorité en matière de conception pour la production des systèmes de formation sur le NH90. Actuellement, CAE constate des produits supplémentaires d'environ 30 millions d'euros jusqu'au milieu de 2008 grâce à des sous-contrats de HTMI pour la conception, la fabrication et la livraison de systèmes de formation sur le NH90. CAE est responsable des logiciels, notamment d'environnement tactique, de guerre électronique, de communications et de radar d'observation météorologique, qu'elle met au point à l'aide de son environnement de développement de simulations CAE STRIVE®. CAE offre aussi le matériel générateur d'images Medallion^{MC}6000, a la responsabilité générale de l'intégration et du déploiement et gère la construction des centres de formation.
- Les quatre derniers exercices ont vu CAE USA consolider sa relation avec le 160th Special Operations Aviation Regiment – Airborne (SOAR(A)), unité d'élite de l'Armée de terre américaine connue sous le nom de Night Stalkers. CAE USA a remporté des contrats d'une valeur de plus de 150 millions de dollars au cours des quatre derniers exercices pour la conception et la mise au point de systèmes de répétition de missions et de formation pour ce client. Parmi les innovations apportées par CAE figure le premier simulateur de missions de combat A/MH-6 Little Bird, qui a été livré au 160th en 2005.

CAE est sur le point d'achever un simulateur de missions de combat MH-47G Chinook qui sera livré au 160th à la fin de 2006, ainsi qu'un simulateur de missions de combat MH-60L Black Hawk qui sera livré en 2007. Ces deux simulateurs instaurent une nouvelle norme de base de données appartenant au gouvernement américain et mise au point par CAE sous l'appellation d'environnement commun/ base de données commune (CE/CDB). Le CE/CDB réduira nettement les délais de production de bases de données extrêmement précises et ceux de la livraison de base de données entièrement liées qui promettent d'améliorer les capacités de répétition de missions pour le commandement des opérations spéciales des États-Unis.

- CAE USA continue d'entretenir sa relation avec la Marine américaine. Ces deux dernières années, elle s'est vu accorder des contrats d'environ 100 millions de dollars pour concevoir et fabriquer pour les équipages du MH-60S quatre entraîneurs au vol opérationnel et quatre entraîneurs à l'utilisation tactique de l'armement. Le Knighthawk MH-60S est un nouvel hélicoptère naval multimission acquis par la Marine américaine pour le ravitaillement vertical, les missions antimine aéroportées et la lutte antisurface. La Marine prévoit se procurer jusqu'à 273 hélicoptères MH-60S d'ici 2015. En outre, CAE USA met actuellement à niveau les six entraîneurs au vol opérationnel P-3C Orion de la Marine américaine.
- En mars 2006, CAE a été choisie par EADS CASA et l'Australie pour fournir une capacité de formation clés en main et cinq ans de services de soutien pour le nouvel avion multirôle de ravitaillement en vol et de transport A330 MRTT de la Royal Australian Air Force (RAAF). Aux termes du contrat avec EADS CASA, CAE fournira un simulateur de vol et de missions A330 MRTT (FFMS), un nouveau centre de formation et un nouvel entraîneur aux systèmes de mission CAE Simfinity®. En outre, CAE a signé directement avec l'Australie un contrat initial aux termes duquel elle fournira cinq ans de service de soutien pour les systèmes de formation A330 MRTT.
- Au quatrième trimestre de l'exercice 2006, CAE USA a obtenu un programme de l'Armée de terre américaine appelé Synthetic Environment Core (SE-Core) – Database Virtual Environment Development (DVED). Aux termes de ce programme, CAE élaborera l'architecture des bases de données communes ainsi que le processus et les outils pour la production rapide de bases de données. En outre, elle créera et exploitera cinq centres de production de bases de données aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Ces centres de production de bases de données créeront l'environnement virtuel commun (Common Virtual Environment – CVE) entièrement intégré et corrélé sur lequel reposeront l'entraînement virtuel des troupes et la répétition de missions. Cela représente une victoire stratégique pour CAE étant donné qu'elle étend ses capacités de services professionnels fondés sur la simulation et qu'elle demeure parmi les chefs de file du marché des solutions virtuelles de répétition de missions.

Grâce à son secteur PS/C, CAE demeure à la tête du marché des ventes de simulateurs de vol et autres dispositifs d'entraînement au vol. Le secteur PS/C continue d'investir dans la technologie pour améliorer ses produits en matière de coût, de délais de livraison et de performance. Voici quelques faits nouveaux de l'exercice 2006 :

- CAE a réussi à ramener la durée du cycle de construction de ses simulateurs de vol A320 de 18 à 14 mois grâce à de grosses améliorations dans les processus.

- CAE a introduit le système de mouvement électromécanique (EMM) sur ses simulateurs de vol et reçu une commande de lancement dans le cadre d'un contrat de trois FFS B737NG pour Japan Airlines, dont le premier sera livré au deuxième trimestre de 2007. Par rapport au système de mouvement hydraulique, l'EMM présente notamment l'avantage de réduire les coûts sur le cycle de vie (y compris en consommation d'énergie et en entretien) et de respecter l'environnement.
- CAE a lancé le système visuel CAE Tropos® II Enhanced qui associe les caractéristiques et la qualité d'image éprouvées et inégalées sur le marché du système visuel CAE Tropos® à la puissance et aux possibilités offertes par les toutes dernières techniques de traitement d'image et les innovations importantes de l'industrie. Un ensemble étendu de qualités, dont un plus grand réalisme et une densité des scènes encore accrue, des effets météo et spéciaux encore plus fins et une intégration transparente des bases de données génériques dans le monde en 3D, améliore la formation et donne encore plus de réalisme à l'entraînement au vol.

2.1c) Vue d'ensemble et tendances du secteur

Les marchés civil et militaire que CAE dessert sont influencés par des facteurs qui leur sont propres. CAE croit que le marché civil est beaucoup plus sensible à la nature, à la taille et à la composition des flottes d'aéronefs, aux calendriers de livraison des aéronefs, à l'évolution de l'effectif chez les pilotes, aux exigences en matière d'attestations de compétence et à la demande du marché pour le trafic aérien d'affaires et commercial. La Société est d'avis que le marché militaire est particulièrement sensible à l'effet conjugué des dépenses en matière de défense et de la nature des activités militaires. La demande pour les produits et services militaires de CAE dépend aussi de la mesure dans laquelle les forces militaires ont tendance, à l'échelle mondiale, à confier des fonctions au secteur privé. En outre, on prévoit que les activités militaires de CAE seront influencées par le degré d'acceptation par le marché des solutions de répétition de missions par la simulation.

Produits de simulation - Civil (PS/C)

L'utilisation de simulateurs de vol pour la formation des pilotes et des équipages est bien ancrée dans les marchés de l'aviation commerciale et d'affaires. L'utilisation accrue de simulateurs est attribuable à la croissance du trafic aérien commercial et d'affaires qui, à son tour, a entraîné l'accroissement des flottes et l'augmentation de la demande en matière de formation des pilotes. L'utilisation de simulateurs civils a également connu une hausse en raison des percées technologiques qui permettent d'obtenir un réalisme accru ainsi que des économies importantes que fournit la formation par simulateur comparée au vol réel. L'utilisation de reproductions des aéroports en images de synthèse et de l'imagerie satellitaire rehausse encore plus l'efficacité de la formation par simulation. Les simulateurs sont également utilisés par les pilotes pour compléter le temps de vol réel afin de conserver leur qualification. Les simulateurs de vol civils actuels les plus perfectionnés sont classés au niveau D par la FAA ou à un niveau équivalent par les autorités de réglementation dans d'autres pays, ce qui signifie qu'un pilote est en mesure d'obtenir sa qualification sur un type d'aéronef en faisant toute sa formation sur simulateur. Les simulateurs de vol permettent aussi aux pilotes de pratiquer des procédures d'urgence qui ne peuvent être réalisées en sécurité sur l'appareil réel.

L'équipement de simulation est acheté par les principales compagnies aériennes, les compagnies régionales, les avionneurs et des fournisseurs indépendants de services de formation. Un nombre restreint de sociétés fabriquent des simulateurs et ceux-ci sont vendus selon des critères de qualité, de soutien à la clientèle, de livraison, de réputation du fournisseur, de prix et de coût du cycle de vie du matériel. Au cours de l'exercice 2006, CAE a vendu 21 FFS. Les prix courants de l'équipement de simulation pour avions civils peuvent aller jusqu'à 1 million de dollars américains pour les entraîneurs aux procédures et varient entre 2 et 6 millions de dollars américains pour les dispositifs d'entraînement au vol (FTD) et entre 9 et 16 millions de dollars américains pour les FFS, ce qui comprend les données, les pièces et le matériel provenant de chez le constructeur de l'avion.

Formation et services associés - Civil (FS/C)

Les services de formation constituent le marché le plus important et celui dont la croissance est la plus rapide du secteur de la simulation de vol. Le marché des services de formation comprend la vente d'équipement, d'installations, d'outils et de programmes de formation et la mise à disposition d'instructeurs pour permettre aux pilotes d'acquérir et de conserver les qualifications nécessaires au pilotage d'un type particulier d'aéronef, permettre aux employés de maintenance d'inspecter, d'entretenir et de réparer les aéronefs et pour former le personnel de cabine. Les compagnies aériennes de même que des fournisseurs indépendants de services de formation assurent la formation. Actuellement, environ la moitié des FFS utilisés dans le monde appartiennent à de grandes sociétés aériennes commerciales, qui s'en servent pour former leurs pilotes. Celles-ci ont aussi recours à des centres de formation indépendants pour compléter leurs programmes de formation. La possession de simulateurs par les compagnies aériennes régionales est beaucoup moins commune et n'existe presque pas chez les exploitants d'avions d'affaires. De ce fait, ces sociétés utilisent principalement les services des fournisseurs de formation indépendants.

Tendances et faits nouveaux dans les groupes PS/C et FS/C

CAE croit que les tendances et les développements suivants continueront d'animer le secteur de la simulation civile et de la formation.

Efficacité et avantages en termes de coûts de la formation basée sur la simulation

La formation basée sur la simulation constitue un élément essentiel de la formation des pilotes et de l'équipage d'aéronefs civils. Le réalisme du vol simulé a fait des entraîneurs aux procédures, des simulateurs fixes et des FFS des outils efficaces pour la formation des pilotes et des équipages. Ceux-ci peuvent être formés au pilotage de différents types d'aéronefs, grâce à la possibilité de voir la plupart des aéroports civils du monde et d'évoluer dans différentes conditions météorologiques. L'économie réalisée par les opérateurs d'aéronefs est substantielle compte tenu du fait que la formation par simulateur est de cinq à dix fois moins chère que celle effectuée en vol réel sur l'aéronef. De plus, la formation sur simulateur réduit au minimum les risques d'accident pouvant blesser le personnel ou endommager l'équipement. La formation basée sur la simulation permet aussi aux pilotes d'expérimenter et d'apprendre des procédures d'urgence qui ne peuvent être pratiquées en sécurité à bord d'un appareil réel. On accorde aux personnes formées sur des FFS des primes d'assurance-responsabilité plus avantageuses. La formation à l'aide de simulateurs offre aussi une souplesse considérable de la programmation et de la durée des séances de formation.

Attestation de compétence de vol des pilotes et exigences en matière de licence

Le pilotage d'un aéronef constitue une activité réglementée qui nécessite une formation initiale et périodique pour atteindre le niveau de compétence et d'expérience requis. Pour conserver une licence de pilotage d'un aéronef de plus de 12 500 livres, certains règlements exigent qu'un pilote démontre sa maîtrise du type d'appareil en question au moins une fois l'an. Les exigences en matière d'attestation et en matière de licence peuvent être respectées au moyen d'un vol en simulateur et bon nombre de pilotes choisissent ce mode d'évaluation.

La formation pour obtenir une attestation de compétence de pilote fondée sur la simulation commence à jouer un rôle encore plus important avec le nouveau processus d'attestation de compétence par une « Multi-crew Pilot License » (MPL) mis au point par l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI) et qui devrait être approuvé pour être adopté à la fin de 2006. Le processus MPL fait une plus large place à la simulation dans la formation des stagiaires débutants pour en faire des copilotes d'avions de ligne modernes. Le MPL devrait être largement adopté sur les marchés émergents comme ceux de la Chine, de l'Inde et du Sud-Est asiatique où l'on prévoit qu'il y aura de nombreux postes de pilotes qualifiés de la manière la plus efficace possible à combler.

Expansion et diversification des parcs d'aéronefs

L'introduction de nouveaux aéronefs et l'expansion et la diversification des flottes font augmenter les besoins en matière de formation des pilotes. La formation par simulation constitue maintenant un élément essentiel de la formation des pilotes et des équipages pour les marchés représentés par les gros porteurs commerciaux, les aéronefs régionaux et d'affaires. Un pilote chevronné nécessite habituellement entre 15 et 40 heures à bord d'un simulateur pour assimiler les subtilités d'un nouvel appareil. CAE estime qu'il faut environ un simulateur pour 20 à 30 gros porteurs commerciaux en fonction, ce ratio passant à 30 pour les avions commerciaux à fuselage étroit, à 40 pour les jets régionaux et à 80 pour les aéronefs d'affaires.

Les livraisons de nouveaux aéronefs constituent un moteur important pour ce marché. Dans l'étude intitulée « *The World Market for Large Commercial Jet Transports* », Forecast International/DMS Inc. prévoit que 7 907 gros porteurs à réaction commerciaux seront produits entre 2006 et 2015. Au cours de l'année civile 2005, Airbus et Boeing ont annoncé la commande de plus de 2000 aéronefs qui, à la livraison, devraient avoir un effet favorable sur la demande pour les simulateurs et les services de formation.

Presque chaque transaction relative à un aéronef, qu'il s'agisse d'une nouvelle transaction ou d'une transaction après fabrication, suscite le besoin de formation de pilotes. La formation par simulateur pour les aéronefs d'affaires est assurée par des fournisseurs indépendants de service de formation. CAE est d'avis que l'augmentation de la demande de formation par simulateur pour des aéronefs d'affaires sera tributaire de la croissance dans les ventes d'aéronefs d'affaires neufs (la construction de 10 087 aéronefs par la Teal Group Corporation est prévue entre 2006 et 2015, dont 2 310 provenant du secteur émergent des jets très légers) et de l'accroissement des vols nolisés en copropriété et non planifiés. La croissance à long terme du trafic aérien civil stimulera l'augmentation de la livraison d'aéronefs parmi les divers fournisseurs de services de l'aviation puisqu'elles susciteront une demande pour la technologie et la formation par la simulation.

Évolution des effectifs chez les pilotes de ligne

Selon AIR Inc., 10 389 pilotes ont été engagés aux États-Unis en 2005, soit 10 % de plus qu'en 2004, et plus de 11 000 devraient l'être en 2006. Les offres d'emploi proviennent principalement des compagnies aériennes à bas tarifs, ainsi que des compagnies régionales et nationales. Étant donné que les pilotes doivent prendre leur retraite à 60 ans, de nouveaux pilotes doivent être formés. Par le passé, les principales compagnies aériennes commerciales embauchaient bon nombre de leurs pilotes chez les militaires qui prenaient leur retraite ou qui quittaient les forces armées. Au cours des dernières années, le nombre de pilotes militaires disponibles a diminué. La pénurie relative de pilotes militaires disponibles a haussé la demande de pilotes qualifiés dans le secteur. De ce fait, les principales compagnies aériennes ont amorcé la promotion de pilotes à de plus gros avions au sein de leurs propres rangs ou en puisant chez les compagnies aériennes régionales exploitant de plus petits appareils. Cette mobilité accrue fait que plus de pilotes doivent obtenir leur certification sur différents types d'appareils, ce qui entraîne une augmentation des besoins en matière de formation. Il manque encore plus de pilotes sur les marchés émergents comme la Chine et l'Inde, où le trafic aérien se développe à un rythme nettement plus élevé que dans les pays développés et où l'infrastructure pour répondre à la demande actuelle et prévue en pilotes est encore moins importante. Par exemple, Boeing prévoit que, uniquement en Chine, il faudra 35 000 nouveaux pilotes au cours des 20 prochaines années.

Produits de simulation – Militaire (PS/M)

Les forces militaires dépendent de plus en plus de systèmes d'armes et d'équipement perfectionnés et interreliés, de systèmes informatiques, de systèmes visuels ainsi que d'autres technologies d'avant-garde pour opérer dans un nombre sans cesse croissant de conditions et de situations. Atteindre un état de préparation opérationnelle élevée constitue un objectif et un défi permanents pour les militaires. Les simulateurs permettent aux organisations militaires d'atteindre leurs objectifs d'entraînement et de répétition de missions tout en réduisant au minimum l'utilisation d'équipement et de systèmes coûteux. De plus, l'utilisation de simulateurs permet d'éviter des blessures et la perte d'équipement attribuables aux accidents lors de l'entraînement. Les simulateurs permettent la formation à des tâches et à des missions qui ne peuvent être effectuées réellement.

Les simulateurs de vol servent à former les pilotes au fonctionnement de différents avions militaires, notamment les chasseurs, les hélicoptères et les avions de transport et de patrouille maritime. Ils permettent aux équipages d'avions militaires de coordonner et d'améliorer leurs compétences au combat de façon sécuritaire, économique et réaliste. L'Armée de l'air américaine estime que le coût d'une heure dans un simulateur correspond à celui de moins de six minutes dans un appareil réel. Les simulateurs permettent aux pilotes de pratiquer de façon réelle les tactiques offensives et défensives, comme utiliser les systèmes d'armes de l'appareil et éviter les attaques aériennes et terrestres. L'environnement immersif offert par les simulateurs permet aux pilotes de répéter des manœuvres extrêmement périlleuses et de s'exercer à réagir dans des situations de vie ou de mort comme les pannes de rotors, l'impact d'un missile ou les turbulences excessives.

Les simulateurs d'entraînement à la conduite d'engin terrestres fournissent des avantages semblables. Bien que ce type d'équipement soit généralement moins complexe que celui pour les avions, les systèmes fonctionnent souvent en conjonction avec d'autres équipements dans des situations qui mettent en jeu de nombreux soldats et différents systèmes d'armement.

CAE demeure déterminée à lancer de nouveaux produits de simulation qui rehaussent sa réputation de chef de file technologique. L'une de ses priorités stratégiques consiste à continuer d'offrir sur le marché des produits innovateurs et des solutions d'entraînement par la simulation. Un exemple de cette technologie est le système visuel haute fidélité CAE Medallion^{MC}6000, lancé en décembre 2005, qui a été déclaré prêt pour la formation sur un simulateur Tornado par l'Armée de l'air allemande. Un autre exemple est Terrex, qui appartient à CAE et qui a récemment lancé le nouveau logiciel A-Terrain Extreme; celui-ci répondra aux besoins des clients avec un outil abordable afin de créer et de visualiser les bases de données 3D aussi bien en recherche de renseignement militaire et en exploitation de systèmes d'information géographique qu'en création de jeux vidéo. CAE continue aussi d'innover dans le domaine des répétitions de mission virtuelles et de la production rapide de base de données. Grâce à l'amélioration continue de ses technologies de pointe et au développement de nouvelles solutions d'entraînement par la simulation, CAE vise à maintenir sa position de chef de file dans le domaine des technologies de modélisation, de simulation et de répétition de missions pour le marché militaire.

Formation et services associés – Militaire (FS/M)

Étant donné les restrictions des budgets et des ressources de la défense, les gouvernements et les forces de défense examinent de plus en plus soigneusement leurs dépenses. Dans le domaine de la formation, les services de formation externalisés ou privatisés ont fait preuve d'avantages comme la rentabilité et une prestation accélérée de services de formation. CAE continue à constater que les forces de défense sont de plus en plus favorables à l'adoption de moyens synthétiques pour répondre à leurs besoins en formation et qu'il y a de leur part une augmentation de la demande d'utilisation de la simulation pour les répétitions de missions. Même si la formation par la simulation ne remplacera jamais complètement l'entraînement en situation réelle de combat, CAE constate qu'il y a plus de forces militaires qui augmentent le nombre d'heures de formation par la simulation comme complément à l'entraînement en situation réelle. Le groupe FS/M continue de chercher de nouvelles occasions d'offrir ses services de formation ainsi que ses services professionnels.

Les gouvernements montrent de plus en plus d'intérêt pour les possibilités d'amélioration de l'efficacité et des services grâce à l'externalisation de leurs services de formation et de soutien militaires auprès du secteur privé. L'ouverture des marchés nationaux aux nouveaux venus du marché international demeure un problème, surtout dans le domaine sensible de la sécurité nationale. Toutefois, de nombreux pays se sont montrés ces dernières années plus disposés à externaliser les services de formation et de soutien militaires et à permettre à des entités contrôlées à l'étranger de fournir ces services. La démarche multinationale adoptée par certains gouvernements pour la mise au point et l'approvisionnement en matériel a facilité cette évolution sur le marché des services militaires.

L'industrie a répondu à cette tendance en collaborant davantage en matière de développement et d'approvisionnement de produits et de services. Toutefois, la concurrence demeure très vive et certains marchés sont assujettis à des contraintes en matière de sécurité nationale.

Tendances et faits nouveaux dans les groupes PS/M et FS/M

CAE est d'avis que les tendances suivantes auront un effet sur le développement du marché de la simulation militaire et de la formation, qui est desservi par les groupes PS/M et FS/M.

Augmentation des dépenses militaires

Aux États-Unis, le budget de la défense nationale pour l'exercice 2006 s'établissait à environ 419 milliards de dollars américains, sans compter le financement supplémentaire d'environ 75 milliards de dollars américains exigé par la guerre en Iraq et en Afghanistan. Au cours de l'exercice 2007, le Président a proposé une augmentation du budget d'environ 7 %, dont une augmentation prévue de 33 % pour le Commandement des opérations spéciales des États-Unis. Le budget du ministère de la Défense américain a augmenté de plus de 40 % depuis 2001. Dernièrement, les dépenses militaires du gouvernement américain représentaient près de la moitié des dépenses militaires mondiales connues, et cette proportion devrait se maintenir au cours de la décennie. À l'exception des dépenses consacrées à la défense, on note des efforts marqués en matière de sécurité dans la plupart des pays occidentaux en réponse à la menace du terrorisme. CAE s'attend à ce que certaines de ces dépenses soient consacrées à de nouvelles technologies et à de nouveaux types de formation dans le cadre des activités antiterroristes.

Évolution rapide de la technologie et de la conduite de la guerre

Le progrès technique et l'évolution de la nature des conflits ont entraîné l'évolution accélérée des systèmes d'armes et des équipements, comme en font foi les événements qui se sont déroulés en Afghanistan et en Iraq, où les forces de la coalition ont fait face à des menaces dissymétriques et où l'on a utilisé de façon intensive des drones (avions sans pilote téléguidés) comme le Predator et le Global Hawk. Les forces militaires doivent accomplir plusieurs types d'opérations qui ont de plus en plus de chances d'être dissymétriques ou de comprendre des opérations en terrain urbain. Compte tenu de ces circonstances changeantes, les forces militaires se préoccupent maintenant de plus en plus de la supériorité sur le plan de l'information liée à des systèmes d'armes réseautés. Ces types de systèmes hautement techniques et réseautés se prêtent bien à la modélisation, à la simulation et à la formation par la simulation.

Les développements accélérés dans les technologies informatique et visuelle permettent d'obtenir des appareils offrant une plus grande fidélité et favorisent la prolifération de technologies de simulation. Plus particulièrement, l'évolution rapide au cours des dernières années de technologies graphiques de grande diffusion a redéfini substantiellement le rapport prix/rendement de l'équipement visuel. Les systèmes visuels fournissent des représentations géo-spécifiques et corrélées d'un environnement généré par synthèse dans une vaste gamme de conditions climatiques, d'éclairage et d'autres conditions diverses. Des représentations tirées de bases de données visuelles peuvent être rapidement synthétisées à partir de données tirées du système d'information géographique, notamment les données satellitaires, et appliquées à des exercices d'entraînement à des missions militaires.

L'introduction de nouveaux aéronefs et de nouvelles plates-formes d'armes, ainsi que la modernisation et le prolongement de la durée de vie des aéronefs et plates-formes existants suscitent de nouveaux besoins de formation pour les forces militaires. C'est ainsi qu'en Europe CAE prévoit que des programmes comme ceux de l'avion de transport militaire A400M et de l'hélicoptère NH90 offriront de vastes possibilités de simulation et de formation. En outre, les mises à niveau d'aéronefs telles que celle du chasseur de soutien tactique allemand Tornado, celle de l'avion de patrouille maritime P-3C Orion récemment acquis par la Marine allemande et celle des hélicoptères Lynx britanniques créeront des besoins supplémentaires en simulation. Aux États-Unis, de nouveaux appareils comme l'avion multimitation de la Marine américaine, l'hélicoptère léger polyvalent de l'Armée de terre américaine, l'hélicoptère de lutte

anti-sous-marine MH-60R de la Marine américaine et le nouvel hélicoptère de recherche et de sauvetage de l'Armée de l'air américaine représenteront une gamme d'occasions de simulation et de formation. En outre, le Canada prévoit chercher à acquérir de nouveaux aéronefs de transport, hélicoptères de transport lourd et aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe qui offriront des occasions de simulation et de formation activement recherchées par CAE.

Rôle en évolution de la formation par simulation

CAE est d'avis que les militaires continueront, pour plusieurs raisons, d'utiliser de plus en plus la simulation à titre de solution efficace pour répondre à leurs besoins d'entraînement et de répétitions de missions plus fréquents et plus complexes. Premièrement, les progrès technologiques dans le domaine ont rehaussé le réalisme obtenu dans la formation par simulation et, de ce fait, les militaires sont plus favorables à l'utilisation de cette technologie. Le réalisme atteint, associé au développement rapide de bases de données complètes reproduisant l'environnement, offre aux militaires la possibilité de s'entraîner et de répéter dans des situations et des conditions difficiles ou impossibles à reproduire de façon constante dans un environnement physique réel. Deuxièmement, la formation par simulateur est également plus économique que la formation du personnel avec de l'équipement réel. Troisièmement, la formation par simulation comprend un degré moindre de risques d'accidents occasionnant des blessures et des dommages à l'équipement. Finalement, CAE croit qu'on recourra de plus en plus à la simulation dans des domaines semblables aux Simulation-Based Acquisition initiatives du ministère de la Défense des États-Unis dans le cadre desquels on cherche à exploiter la simulation pour évaluer les concepts de systèmes concurrentiels avant de s'engager dans la conception et le développement à grande échelle.

Intérêt accru des gouvernements dans de nouveaux modèles à long terme financés par le secteur privé

Le raffinement croissant des systèmes d'armes a suscité le besoin d'équipement et de services de formation encore plus complexes. Le développement, la construction et la livraison de ces ressources de formation nécessitent une technologie et des connaissances hautement spécialisées et entraînent souvent des dépenses importantes. Le gouvernement du Royaume-Uni s'adresse de plus en plus à des sociétés du secteur privé pour construire, entretenir et livrer de l'équipement et des services de formation dans le cadre d'initiatives financées par le secteur privé à long terme (PFI) parce que ces sociétés sont en mesure d'offrir une solution intégrée de formation plus rapidement, plus efficacement et à un meilleur rapport qualité-prix. Le centre de formation des équipages d'hélicoptères moyens de soutien (MSHATF) de CAE est en pleine activité depuis 2000 à titre de première initiative de financement par le secteur privé du secteur militaire au Royaume-Uni. Le gouvernement allemand a accordé à un consortium composé de CAE, d'Eurocopter, de Rheinmetall Defence Electronics GmbH et de Thales un contrat visant à fournir aux forces armées allemandes des services de formation sur l'hélicoptère NH90 pendant 14,5 ans à compter de 2008. Actuellement, CAE et Thales font équipe pour diriger la conception et la fabrication des simulateurs NH90 et de l'équipement de formation connexe qui sera utilisé pour les services de formation.

3. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

3.1 Généralités

CAE est un important concepteur et fabricant mondial d'équipement de simulation d'avant-garde ainsi qu'un fournisseur de solutions de formation intégrées destinées au marché militaire et au marché de l'aéronautique civile. Après près de 60 ans d'expérience, de solides capacités techniques, une main-d'œuvre hautement qualifiée et un rayonnement mondial, CAE a développé une excellente réputation et une relation à long terme avec ses clients.

CAE a livré des produits de simulation à des organismes militaires de plus de 30 pays. Elle est le premier fournisseur au monde de simulateurs de vol civils dans un marché avec appel d'offres dans lequel on octroie des contrats par un processus d'adjudication et est le deuxième plus important fournisseur indépendant de services de l'aviation civile et de services de formation compte tenu du nombre de simulateurs en exploitation.

CAE compte environ 5 000 employés dans des installations de fabrication et des centres de formation situés dans 19 pays répartis dans le monde. Les produits d'exploitation consolidés de la Société provenant des activités d'exploitation poursuivies sur les exercices 2005 et 2006 s'élevaient respectivement à 986,2 millions et à 1,1 milliard de dollars et sont répartis comme suit :

<u>Produits d'exploitation par gamme de produits (%)</u>			<u>Répartition géographique des produits d'exploitation (%)</u>		
	2006	2005		2006	2005
PS/C	23	22	États-Unis	35	42
FS/C	29	31	Asie et Moyen-Orient	16	7
PS/M	30	28	Allemagne	13	11
FS/M	18	19	Canada	9	8
	100	100	Pays-Bas	9	6
			Royaume-Uni	7	9
			Autres pays	6	9
			Autres pays européens	5	8
				100	100

Le tableau suivant présente, par secteur d'activité, les emplacements des principales filiales et divisions de CAE :

<i>Emplacement</i>	<i>PS/C</i>	<i>PS/M</i>	<i>FS/C</i>	<i>FS/M</i>
<i>Canada</i>				
Montréal (Québec)	√	√	√	
Toronto (Ontario)			√	
Ottawa (Ontario)				√
<i>Europe</i>				
Amsterdam (Pays-Bas)			√	
Bruxelles (Belgique)			√	
Burgess Hill (Royaume-Uni)			√	√
Evora (Portugal)			√	
Madrid (Espagne)			√	
Base de la RAF, Oxfordshire (Royaume-Uni)				√
Stolberg (Allemagne)		√		
<i>Etats-Unis</i>				
Dallas (Texas)			√	
Denver (Colorado)			√	
Fort Worth (Texas)			√	
Tampa (Floride)		√		
<i>Autres pays</i>				
Bangalore (Inde)	√			
Dubaï (Émirats arabes unis)			√	
Sao Paolo (Brésil)			√	
Santiago (Chili)			√	
Silverwater (Australie)		√		
Zhuhai Guangdong (Chine)			√	

3.1a) Sommaire des activités

Produits de simulation – Civil (PS/C)

La Société construit des simulateurs civils pour toutes les catégories d'aéronefs, notamment ceux fabriqués par Airbus, Boeing, Bombardier, Cessna, Dassault, Embraer, Gulfstream et Raytheon. CAE construit aussi des simulateurs pour des hélicoptères civils, notamment les modèles de Bell Helicopter et de Sikorsky. Au cours de l'exercice 2006, CAE a obtenu 21 des 40 commandes de FFS, soit 52 % du marché tiers (17 des 22 commandes de FFS au cours de l'exercice 2005). CAE

a également remporté 17 des 39 contrats octroyés pour des systèmes visuels offerts sur le marché tiers, soit 44 % d'entre eux. Depuis sa création, CAE a livré plus de 500 FFS et FTD à environ 110 compagnies aériennes, avionneurs et centres de formation situés dans 38 pays. Grâce à ses 50 ans d'expérience dans la conception et la fabrication de FFS, CAE a su établir une relation à long terme avec les principales compagnies aériennes du monde.

CAE prévoit maintenir sa position prédominante dans la simulation civile et les systèmes visuels en prévoyant les besoins futurs de la clientèle grâce à sa propre expérience en matière de formation et aux rapports de confiance qu'elle entretient avec sa clientèle d'équipement, à son engagement envers l'innovation et la technologie, à la qualité de ses produits, à sa fiabilité, à son efficacité ainsi qu'aux efforts continus qu'elle déploie pour réduire les frais et raccourcir les cycles de livraison. CAE compte améliorer ses délais de production, ses coûts, la qualité de ses produits et sa réputation d'excellence grâce à des améliorations opérationnelles et à des programmes de recherche et de développement.

Au cours de l'exercice 2006, de nombreuses commandes de FFS provenaient du marché de l'Asie en pleine croissance, dont : quatre B737NG pour Japan Airlines, deux A320 pour Air Asia, un A320, un A330 et un 737NG pour le centre de formation aéronautique de Zhuhai et le prototype FFS pour le nouvel aéronef régional ARJ21 qui est mis au point en Chine par AVIC I Commercial Aircraft Co. (ACAC).

La capacité de CAE d'offrir de la formation interactive par simulation, notamment grâce à son système ultramoderne CAE Simfinity[®], consolide ses compétences depuis longtemps reconnues en matière de FFS et de FTD. Au cours de l'exercice 2006, CAE a vendu 20 dispositifs tridimensionnels CAE Simfinity[®] comprenant des FTD, des entraîneurs intégrés aux procédures (IPT) et des dispositifs d'entraînement au vol et à la maintenance (M/FTD). Dans le lot figurent entre autres : deux IPT Embraer 170 pour Air Canada, deux MFTD A320 pour Air Asia, un MFTD A380 et un IPT B777 pour Emirates Airline, un A320, un A330 et des IPT B737NG pour le Centre de formation de Zhuhai. En s'ajoutant à son réseau toujours plus vaste de centres de formation, cette série complète de matériel et de produits de formation axés sur la simulation permet à CAE d'offrir aux compagnies aériennes et aux exploitants de jets d'affaires un éventail complet de solutions de formation.

CAE offre aussi une gamme complète de services de soutien, dont le soutien technique, les ventes de pièces détachées, les mises à niveau et les réaffectations de simulateurs. Au cours de l'exercice 2006, les projets clés accordés comprenaient diverses mises à niveau pour Alteon, dont la mise à niveau d'un simulateur à base fixe de Boeing 777 transformé en simulateur de vol complet et la mise à niveau d'un CRJ200 en un Challenger 604 pour Bombardier.

Le groupe des produits de simulation regroupe toutes les activités de fabrication et englobe l'ingénierie, la gestion des programmes, les approvisionnements à l'échelle mondiale, la commercialisation et la vente de produits de simulation du secteur civil et d'équipement de simulation et de services de formation du secteur militaire. Sa priorité immédiate consiste à réduire sensiblement les coûts liés à la fabrication du matériel de simulation destiné à être vendu à des tiers ou à être installé dans les centres de formation du réseau mondial de la Société.

Formation et services associés – Civil (FS/C)

En 2001, CAE a fait son entrée dans l'industrie de la formation des pilotes civils en ouvrant son premier centre de formation, à São Paulo, au Brésil, en avril et en inaugurant ses installations de Toronto, au Canada, en décembre. En 2001, la Société a également acquis Schreiner Aviation Trainig BV et SimuFlite Training International, Inc., ajoutant ainsi six nouveaux centres de formation de pilotage à ses activités. Aujourd'hui, CAE est le deuxième fournisseur indépendant de services de formation du monde si l'on tient compte du nombre de simulateurs disponibles pour la formation dispensée aux clients tiers. Au 31 mars 2006, elle avait un parc de 108 FFS destinés à l'aviation civile dans 22 emplacements répartis sur quatre continents. Compte tenu de l'intérêt de partenaires de coentreprises et d'autres intérêts, CAE avait dans son réseau une moyenne de 98 équivalents de simulateurs actifs (NESA) qui ont généré des produits pour la Société au cours de l'exercice 2006.

CAE continue d'étendre son réseau mondial de centres de formation stratégiquement situés. Parmi ses clients de ces centres de formation pour l'aviation civile, on compte des compagnies aériennes nationales, régionales et à bas tarifs qui choisissent d'impartir une partie de la formation de leurs pilotes et des membres de l'équipage en ayant recours soit aux instructeurs de CAE, soit à leur personnel de formation. Les centres de formation sont utilisés par plus de 3 000 clients qui ont tendance à y recourir comme principale source de formation par la simulation. CAE continuera de suivre sa stratégie de formation des pilotes et techniciens de maintenance et mettra l'accent sur l'augmentation de la fréquentation des centres de formation qu'elle possède ou exploite.

Au cours de l'exercice 2005, CAE et Dassault Aviation ont signé un contrat faisant de CAE le prestataire exclusif de la formation initiale que le constructeur assure aux acheteurs de son tout nouvel appareil Falcon 7X. Le contrat porte sur la formation initiale assurée aux pilotes, au personnel de maintenance et au personnel naviguant. Dans le cadre de ce contrat, CAE est en train de mettre au point deux FFS Falcon 7X et un programme de formation complet qui intégrera la technologie de formation CAE Simfinity®. Tous les FFS Falcon seront mis en service en Amérique du Nord et en Europe. En Amérique du Nord, la formation sur les avions Dassault sera dispensée au nouveau centre de formation CAE pour l'aviation d'affaires de Morris County, aux États-Unis. En Europe, cette formation se fera au centre de formation de CAE à Burgess Hill, au Royaume-Uni.

Les grandes priorités du groupe FS/C consistent à accroître les produits d'exploitation par simulateur dans les centres de formation du réseau mondial de la Société et à fournir le service de formation le plus rentable et le plus concurrentiel qui soit sur le marché. À cette fin, le groupe FS/C a regroupé au cours de l'exercice 2006 les centres de formation qui faisaient double emploi et réaffecté un certain nombre de simulateurs pour en augmenter le rendement au maximum. Cet aspect de la restructuration du groupe FS/C se poursuivra au cours de l'exercice 2007. Le groupe FS/C met continuellement au point de nouveaux didacticiels et des services de formation connexes pour encourager les clients à passer de la location d'heures de simulateur (*dry training*) à l'acceptation de la formation et du programme offerts par les instructeurs de CAE (*wet training*).

Produits de simulation – Militaire (PS/M)

CAE est un chef de file mondial dans la conception et la production d'équipements de simulation de vol militaires. Elle développe de l'équipement de simulation et offre de la formation pour différents aéronefs militaires, notamment des chasseurs, des hélicoptères et des avions de transport et de patrouille maritime. Ses simulateurs militaires fournissent des environnements de combat fort réalistes dans lesquels on retrouve des forces interactives ennemies et amies de même que des détecteurs militaires et des armes. Ces simulateurs incorporent des scènes virtuelles fortement représentatives qui couvrent des zones aussi larges qu'un pays entier et qui sont en mesure de représenter les effets et les caractéristiques des différents types de combat, notamment les images de caméra infrarouge (FLIR) et de détecteurs radar. CAE a aussi dépassé le stade de l'approvisionnement en équipement de simulation pour passer à la prestation de services de formation militaire avec son MSHATF au Royaume-Uni, son centre de formation des équipages de C-130 à Tampa, en Floride et l'ouverture prévue du centre de formation Rotorsim en Italie à l'été 2006. CAE et Agusta S.p.A. sont propriétaires de Rotorsim à parts égales.

CAE fournit de l'équipement de simulation et de la formation aux forces armées de plus de 30 pays, notamment à tous les services de la Défense américaine. CAE a fourni des simulateurs pour une vaste gamme d'aéronefs et conçu des systèmes de formation pour une très grande variété d'hélicoptères. CAE est également reconnue comme le plus grand fournisseur mondial de solutions de simulation et de formation pour l'aéronef de transport Hercules C-130. La Société est parvenue à occuper une position de premier rang en Europe pour la fourniture de systèmes de formation du commandement et de l'état-major de l'Armée de terre en fournissant ces systèmes à l'Allemagne, à l'Autriche, à l'Italie, à la Norvège, à la Finlande, à la Lituanie et à l'Irlande. La sélection d'un système visuel de CAE destiné au prestigieux programme Eurofighter fait du système visuel Medallion^{MC}6000 de CAE un système de premier ordre pour les applications de simulation de missions. En outre, le système Medallion^{MC}6000 sert à la mise à niveau des simulateurs de missions de combat pour les hélicoptères Apache de l'Armée de terre américaine, les simulateurs allemands Tornado et les simulateurs de missions de combat MH-47 et MH-60 du 160th Special Operations Aviation Regiment de l'Armée de terre américaine. Le générateur d'images Medallion^{MC}6000 de CAE équipe également les simulateurs nouvellement construits, entre autres les simulateurs de missions de combat MH-47G et MH-60L pour le 160th Special Operations Aviation Regiment de l'Armée de terre américaine, le simulateur du poste de pilotage du CP-140 Aurora des Forces armées canadiennes et les simulateurs A109 et AW139 pour Rotorsim.

CAE continue de concentrer ses efforts de croissance auprès de ses clients militaires dans le monde, et ce, particulièrement aux États-Unis. La Société croit pouvoir profiter de son expérience, de sa compétence et de sa visibilité accrue auprès de clients militaires qu'elle a acquis en décrochant et en réalisant d'importants contrats. CAE poursuivra son engagement envers le service après-vente en s'attachant à prévoir les besoins de ses clients militaires en matière d'équipement et de formation hautement personnalisés et à répondre à ces besoins. CAE croit que sa capacité, grâce à CAE USA Inc., d'agir à titre de maître d'œuvre aux États-Unis, en plus des solides liens qui la lient, à titre de fournisseur, aux principaux industriels du secteur de la défense aux États-Unis, lui permettront de pénétrer encore plus le marché américain de la simulation militaire et de la formation. CAE entend continuer d'encourager le partenariat avec les fabricants clés d'équipement d'origine et les maîtres d'œuvre. Par exemple, CAE a conclu au début de 2006 un accord de coopération stratégique avec EADS CASA, le plus grand constructeur aéronautique espagnol, qui a choisi CAE à titre de fournisseur privilégié de

systèmes de formation pour ses avions C-295. CAE continue d'élargir ses relations avec Israël Aircraft Industries (IAI) pour mettre au point des solutions de formation embarquée et de formation virtuelle intégrée. Elle continue aussi d'avoir des relations avec AgustaWestland par l'intermédiaire de Rotorsim et avec Lockheed Martin dont elle est le fournisseur de systèmes de formation pour l'aéronef C-130J.

Le marché de la simulation militaire est alimenté en partie par l'introduction de nouvelles plate-formes d'aéronefs, par les mises à niveau et la prolongation de la durée de vie des aéronefs existants ainsi que par l'utilisation de plus en plus répandue de la simulation dans les programmes de formation des pilotes en raison du degré élevé de réalisme et de la diminution appréciable des coûts par rapport à ceux de la formation sur appareil. CAE compte améliorer ses délais de production, ses coûts, la qualité de ses produits et sa réputation d'excellence en poursuivant l'amélioration opérationnelle et les programmes de recherche et de développement. Grâce à des solutions technologiques de pointe, CAE pourra tirer parti des programmes militaires au Canada, aux États-Unis, en Europe, au Royaume-Uni, en Asie et en Australie ainsi que conclure des ententes de collaboration ou de partenariat dans d'autres pays.

Au cours de l'exercice 2006, le groupe PS/M a obtenu une gamme de nouveaux contrats auprès de forces militaires à travers le monde. Cela comprend entre autres les options sur contrats que la Marine américaine a exercées pour que CAE fournisse un quatrième simulateur MH-60S et mette à niveau deux autres entraîneurs au vol opérationnel P-3C, de sorte que les opérations de CAE avec la Marine américaine pour ces deux programmes se sont chiffrées à plus de 120 millions de dollars au cours des deux dernières années, ce qui positionne CAE pour les futurs appels d'offres visant la fourniture d'équipement de formation à la Marine américaine. En outre, Lockheed Martin a exercé d'autres options visant trois entraîneurs aux systèmes d'armes des C-130J/KC-130J pour l'Armée de l'air américaine et le Corps des Marines des États-Unis, ce qui porte le total à huit simulateurs C-130J/KC-130J que le groupe PS/M doit, par contrat avec Lockheed Martin, concevoir et fabriquer pour les militaires américains. CAE a signé des contrats avec Agusta pour fournir une autre cabine de pilotage A109 pour le simulateur à deux postes de pilotage interchangeable que CAE construit pour le centre de formation Rotorsim qui sera ouvert à l'été 2006, ainsi qu'avec la Royal Netherlands Navy pour mettre à niveau un simulateur d'entraînement aux missions sur hélicoptère Lynx. Dans le cadre de l'accord faisant de CAE le fournisseur privilégié d'EADS CASA pour les systèmes de formation C-295, le groupe PS/M a obtenu des contrats visant deux simulateurs C-295, dont l'un est destiné à l'Armée de l'air brésilienne et l'autre au centre de formation EADS CASA de Séville, en Espagne. Le groupe PS/M a également signé avec EADS CASA un contrat aux termes duquel il fournira à la Royal Australian Air Force une capacité de formation clés en main pour son nouvel avion multirôle de ravitaillement en vol et de transport A330, y compris un simulateur de missions ainsi qu'un centre de formation.

Formation et services associés – Militaire (FS/M)

Les services de soutien militaires comprennent la prestation du soutien logistique par un entrepreneur, les services de maintenance et la formation par simulateur dans plus de 60 emplacements dans le monde. CAE fournit la logistique de maintenance pour la plupart des simulateurs de vol des forces armées canadiennes situés dans six bases et pour tous les simulateurs de vol des forces terrestres, aériennes et navales d'Allemagne, sauf un. Aux États-Unis, CAE fournit une gamme de services dans plusieurs bases, notamment la formation des opérateurs du drone Predator. CAE soutient également les systèmes de formation et de

répétition de missions utilisés par le 160th Special Operations Aviation Regiment de l'Armée de terre américaine dans le cadre du programme des services de formation et de répétition de missions des forces d'opérations spéciales (SOFMRTS). CAE offre aussi différents services de soutien aux installations en Australie, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Italie, de même que le soutien du logiciel de mission pour le chasseur CF-18 du Canada.

Au cours de l'exercice 2006, le groupe FS/M a remporté une grande victoire stratégique lorsque CAE a obtenu un contrat concurrentiel aux termes duquel il dirigera la mise au point du programme Synthetic Environment Core (SE-CORE) Database Virtual Environment Development de l'Armée de terre américaine. Aux termes de ce contrat de services professionnels, CAE offrira un environnement virtuel commun qui interagira intégralement avec les systèmes de formation en situation réelle et virtuelle de l'armée et permet l'utilisation généralisée et répétitive de bases de données. CAE établira cinq centres de production de bases de données pour l'Armée de terre américaine, dont le premier ouvrira à Orlando, en Floride, en 2006. Le groupe FS/M a obtenu de l'Australie un contrat de cinq ans aux termes duquel il fournira à la Royal Australian Air Force des services de formation et de soutien pour les simulateurs d'avion multirôle de ravitaillement en vol et de transport A330 (MRTT) que CAE fabriquera. Ce contrat de service fait partie d'un contrat-cadre de CAE en Australie appelé le Management Support of the Australian Defense Forces Aerospace Simulators (MSAAS). Ce contrat a aidé le groupe FS/M à augmenter de beaucoup la prestation de ses services en Australie et a été reconnu dernièrement par l'Australian Defence Magazine comme l'un des meilleurs programmes de défense en Australie. Le groupe FS/M bénéficie de revenus soutenus de ses contrats de services de formation à long terme, comme celui du centre de formation des équipages d'hélicoptères moyens de soutien (MSHATF) de la base aérienne britannique de Benson, au Royaume-Uni, ainsi que les contrats de maintenance et de services visant le soutien de la quasi-totalité des simulateurs de vol des forces armées allemandes. La formation dispensée au MSHATF est représentative de la tendance des forces militaires à faire appel à la simulation pour l'entraînement en réseau à des activités comme la préparation de missions. La RAF organise maintenant régulièrement des exercices dits de « Thursday War » où divers simulateurs sont mis en réseau dans un environnement tactique commun pour l'accomplissement de scénarios de missions. Les contrats de service en cours offrant à CAE des revenus stables comprennent les services d'instruction, de maintenance et de soutien en sous-traitance de Lockheed Martin pour les systèmes d'entraînement sur les C-130 et C-130J de l'Armée de l'air américaine ainsi que l'exploitation pour le compte de celle-ci de son école de pilotage du drone Predator. Au cours de l'exercice 2006, le groupe FS/M a continué d'obtenir des contrats pour la prestation de services de maintenance et de soutien pour les forces de défense dans le monde. Les forces armées allemandes ont renouvelé plusieurs contrats aux termes desquels le groupe FS/M assure la maintenance et le soutien logistique de plusieurs simulateurs, dont un nouveau contrat visant le soutien de douze simulateurs de vol d'hélicoptère à l'école d'aviation de l'Armée de terre allemande. Au Canada, le groupe FS/M a conclu un contrat de trois ans dans le cadre duquel il assure la maintenance de premier niveau et le soutien logistique des simulateurs pour les CC-130, CP-140, CH-146 et CF-18 des bases militaires des forces canadiennes dans tout le pays.

Les contrats militaires en général

La majorité des produits d'exploitation de CAE tirés des groupes PS/M et FS/M proviennent de contrats d'organismes militaires ou gouvernementaux, pour la plupart des contrats à forfait et quelques-uns des contrats à prix coûtant majoré.

Dans la plupart des cas, dans le cadre de la réglementation gouvernementale, certains coûts, notamment certains coûts financiers, certaines parties des coûts de recherche et de développement, les dépenses de lobbying, certains frais juridiques et certaines dépenses de marketing reliées à la préparation d'offres, ne sont pas admis aux fins de l'établissement des prix et du calcul des taux de remboursement des contrats aux termes des contrats à prix variable. Les gouvernements réglementent aussi souvent les méthodes par lesquelles les coûts sont attribués aux contrats du gouvernement. CAE est assujettie à différentes vérifications d'agences gouvernementales, dont les vérifications préalables à l'adjudication du contrat réalisées lors de la présentation d'une proposition au gouvernement. L'objet de ce type de vérification est d'établir la base de l'offre et de fournir des renseignements nécessaires au gouvernement pour négocier le contrat de façon efficace. Au cours de l'exécution d'un contrat, le gouvernement a le droit d'examiner les frais de main-d'œuvre, les achats de matériel et toute autre modification aux frais indirects reliés à tout contrat qui est en vigueur. À la fin du contrat, le gouvernement peut effectuer une vérification postérieure portant sur tous les aspects de l'exécution afin de s'assurer que la Société a exécuté le contrat conformément à ces conditions.

Les contrats du gouvernement stipulent généralement que le gouvernement peut les résilier à sa convenance ou en cas de manquement de l'entrepreneur. Les contrats à prix fixe prévoient le paiement au moment de la résiliation des articles livrés au gouvernement et acceptés par celui-ci et, si la résiliation est effectuée à la convenance du gouvernement, le paiement de la juste rémunération des travaux effectués, majoré des coûts de règlement et de paiement des réclamations des sous-traitants visés par la résiliation, les autres frais de règlement et le profit raisonnable sur les coûts engagés. Dès leur résiliation, les contrats à prix coûtant majoré prévoient généralement que l'entrepreneur a droit à un remboursement de ses coûts admissibles et, si la résiliation est à la convenance du gouvernement, des honoraires globaux proportionnels au pourcentage du travail réalisé en vertu du contrat. Toutefois, habituellement, si un contrat est résilié en cas de manquement :

- le gouvernement peut verser à l'entrepreneur un montant convenu pour la fourniture complète et partielle des produits et des services qu'il a acceptés;
- le gouvernement ne peut être responsable des coûts de l'entrepreneur à l'égard d'articles jugés inacceptables et il peut avoir droit au remboursement des versements anticipés et des paiements au prorata des travaux, le cas échéant, relatifs aux parties résiliées du contrat;
- l'entrepreneur peut être tenu responsable des coûts excédentaires engagés par le gouvernement pour se procurer auprès d'une autre source les articles non livrés.

En plus du droit de résolution, les contrats du gouvernement sont souvent assujettis à la disponibilité des crédits parlementaires. En conséquence, dès le début d'un important programme, le contrat est habituellement partiellement financé et des sommes additionnelles sont normalement engagées par l'entité acheteuse uniquement au fur et à mesure que des crédits sont alloués pour les exercices subséquents. Le fait de ne pas obtenir du gouvernement l'autorisation d'engager des dépenses entraînera en général la résolution du contrat et la rémunération de l'entrepreneur sera alors inférieure à la pleine valeur du contrat.

Activités abandonnées

Contrôles navals

Le 3 février 2005, CAE a conclu la vente des éléments importants de son secteur Contrôles navals avec L-3 Communications Corporation (L-3) pour une contrepartie en espèces de 238,6 millions de dollars. Ce montant est assujéti à l'approbation par L-3 du fonds de roulement net du secteur Contrôles navals. Les deux parties ont entamé des discussions concernant le montant approprié du fonds de roulement net. Au cours des deuxième et troisième trimestres de l'exercice 2006, conformément à l'entente d'achat, L-3 a également acquis les deux éléments du secteur Contrôles navals qui étaient assujétiés aux approbations des organismes de réglementation, ce qui a donné lieu à la prise en charge, par L-3, d'une garantie de CAE de 53,0 millions de dollars (23 millions de livres) sur la dette liée au financement du projet pour le programme de formation des équipages des sous-marins britanniques de la classe Astute.

Systèmes forestiers

Le 16 août 2002, CAE a vendu la quasi-totalité de l'actif de la division Matériel pour scieries de son secteur Systèmes forestiers à Coe Newnes/McGehee ULC (aujourd'hui Coe Newnes/McGehee Inc.) et à Coe Newnes/McGehee Corp., entités sous le contrôle de Three Cities Research Inc. La vente prévoyait la perception par CAE d'une contrepartie supplémentaire payable en espèces, qui dépendrait du rendement d'exploitation que l'activité cédée obtiendrait sur une période de trois ans allant d'août 2002 jusqu'en août 2005. En novembre 2005, la Société a reçu notification des acheteurs prétendant que le rendement d'exploitation fixé comme niveau à partir duquel serait déclenché le paiement n'avait pas été atteint. CAE a alors examiné les comptes des acheteurs et, en janvier 2006, a intenté une poursuite en recouvrement du montant qu'elle estime lui être dû. Les acheteurs ont demandé à la cour de soumettre le différend à l'arbitrage, mais le tribunal n'a pas encore statué sur leur requête.

Technologies de nettoyage et autre

Au cours de l'exercice 2004, CAE a mené à terme la vente à Cold Jet Inc. de tous les actifs d'Alpheus Inc., son dernier élément du secteur Technologies de nettoyage. La vente prévoyait la perception par la Société d'une contrepartie supplémentaire qui dépendrait des résultats de l'exploitation des activités vendues sur une période allant jusqu'en 2007. Elle prévoyait également certaines obligations de CAE envers Cold Jet Inc. Au troisième trimestre de l'exercice 2006, CAE et Cold Jet Inc. ont signé un accord arrêtant le montant du paiement supplémentaire et dégageant CAE de ses obligations. Cold Jet a versé 0,2 million de dollars à CAE.

Le 2 mai 2003, CAE a conclu la vente de ce qui restait de son entreprise de produits forestiers à Carmanah Design & Manufacturing Inc., société du groupe TD Capital, pour un produit d'environ 20 millions de dollars, et certains droits à un paiement ultérieur si le bénéfice futur ciblé est atteint par l'entreprise de produits forestiers. Au premier trimestre de l'exercice 2007, une entente a été conclue pour régler la contrepartie supplémentaire de 0,25 million de dollars.

Recherche et développement

CAE se démarque en fournissant des services et des produits supérieurs qui reposent sur une technologie la plus avant-gardiste possible, d'où son engagement de longue date envers la

recherche et le développement (RD). On encourage chaque secteur d'activités à appliquer la RD à toute la gamme de ses activités, du développement de produits aux processus et techniques de production.

La stratégie de RD de CAE l'amène aussi à collaborer avec plusieurs universités et organismes gouvernementaux en Amérique du Nord et en Europe dans le cadre de différents projets de recherche. Bien que les activités de développement restent la première priorité de CAE, la recherche appliquée est également essentielle à son avenir. En plus de ses activités de RD menées à l'interne, ces activités peuvent également être effectuées dans le cadre de contrats avec le client. Ces opérations sous-entendent le développement de la technologie nécessaire pour répondre aux exigences d'un contrat, mais CAE peut utiliser de nouveau la RD à des fins élargies.

En novembre 2005, CAE a annoncé le lancement du Projet Phoenix, dans le cadre duquel elle prévoit investir 630 millions de dollars dans un programme de RD d'une durée de six ans. Ce projet est destiné à favoriser le perfectionnement continu des technologies de pointe actuelles et la mise au point de nouvelles technologies, dans le but de conforter CAE dans sa position de chef de file mondial de la simulation, de la modélisation, de la formation et des services qui leur sont associés. Relativement à ce programme, le gouvernement du Canada a consenti pour l'exercice 2006 une aide à hauteur de 30 % de la valeur du programme de RD de CAE (soit un montant de 189 millions de dollars), au moyen d'un financement par Partenariat technologique Canada (PTC). Le gouvernement du Québec a convenu d'investir au cours de l'exercice 2007 jusqu'à 31,5 millions de dollars dans le Projet Phoenix par l'intermédiaire d'Investissement Québec. La Société a déjà bénéficié ces dernières années du concours de PTC pour d'autres programmes de RD concernant des systèmes visuels et des technologies avancées de simulation pour applications civiles et de simulation en réseau pour applications militaires. Ces aides financières de PTC et d'Investissement Québec sont remboursables sous la forme de redevances dont le calcul est fait sur la base des produits.

Les dépenses totales de RD comprennent les dépenses en RD de base de même que les dépenses de développement relatives à un programme. Au cours de l'exercice 2006, les dépenses en RD de base internes étaient en grande partie liées au développement du logiciel-cadre CAE-STRIVE^{MC} et des applications hébergeant l'architecture CAE NeTTS^{MC}, du système de formation CAE Simfinity[®] et des systèmes visuels CAE Medaillon^{MC} 6000 et Tropos[®] ainsi qu'aux recherches sur les logiciels et matériels de simulateurs modulaires. En plus de ces activités de développement, les fonds nécessaires à la recherche et au développement de base internes servent au financement d'initiatives d'amélioration de produits et de procédés. Au cours de l'exercice 2007, les dépenses en recherche et développement de base seront principalement affectées à la mise au point de nouveaux simulateurs d'avions, à l'amélioration des produits existants et à quelques nouvelles initiatives importantes comme la simulation pour la formation embarquée et un système visionique avancé.

3.1b) Fabrication et services

Fabrication

Les unités de fabrication et d'assemblage de CAE sont situées à Montréal, au Canada, à Tampa, aux États-Unis, à Burgess Hill, au Royaume-Uni, et à Stolberg, en Allemagne.

Le processus de fabrication des simulateurs de CAE est complexe et nécessite la coordination d'environ 250 000 pièces et de millions de lignes de programmes. La fabrication d'un simulateur civil comprend six étapes majeures : la conception, la fabrication et l'assemblage, les essais, l'expédition, l'installation des lieux et les essais finals sur place. Les simulateurs militaires sont plus complexes et spécialisés que les simulateurs civils, si bien que la durée de leur conception, de leur fabrication et de leur essai est souvent plus longue.

La fabrication est organisée en 10 cellules comportant les trois principales disciplines suivantes : l'électronique (l'assemblage de cartes de circuit imprimées), l'électricité (câbles, coffrets, instruments et avionique) et la mécanique (métal en feuille, usinage, assemblage de précision et hydraulique, assemblage de structures et montage final). Chaque cellule a sa propre planification, ses propres méthodes et son propre ensemble de produits précis à livrer, ce qui délimite clairement les responsabilités de chacune dans la fabrication.

Services

L'alinéa 5.1a) de la rubrique « Sommaire des activités » de la présente notice décrit les services de formation aéronautique que CAE fournit aux clients.

CAE dispense une gamme de services de soutien technique aux opérateurs de simulateurs civils et militaires, notamment les pièces de remplacement, les réparations, l'installation, le déplacement, la mise à niveau et la formation technique. Des clients ont recours à ses services techniques pour trouver réponse à leurs questions et pour obtenir dépannage et conseils. Les services comprennent les visites par les ingénieurs de CAE pour aider aux activités de maintenance et de réparation des clients. Les services de mise à niveau des secteurs militaire et civil ne sont pas limités aux produits de CAE; la Société est en mesure de mettre à niveau la plupart des simulateurs des autres fabricants. La prestation des services de CAE se fait en même temps que la vente de simulateurs, par le biais de contrats de maintenance ou de commandes individuelles. CAE estime que sa division des services fournit des possibilités d'influencer la mise à niveau de FFS en fonction tout en apportant une compréhension valable des besoins du client en matière de formation.

3.1c) Compétences et connaissances spécialisées

CAE emploie surtout des diplômés en génie et en développement de logiciels ainsi que des pilotes, des instructeurs et d'autres spécialistes de la formation au pilotage. À titre de chef de file du secteur, CAE est en mesure de fournir à son personnel les connaissances technologiques et logicielles nécessaires à l'utilisation des programmes informatiques et de l'équipement de simulation. Les instructeurs chargés de la formation au vol sont généralement d'anciens pilotes de ligne ou des pilotes des forces armées. CAE réussit assez facilement à recruter le personnel voulu pour accomplir ses activités de fabrication, de formation et de développement.

3.1d) Concurrence

Les marchés sur lesquels CAE vend ses produits sont hautement concurrentiels. Certains concurrents sont également des clients, des partenaires et des fournisseurs de la Société dans le cadre de certains programmes. L'étendue de la concurrence pour un projet précis varie généralement selon la complexité du produit et la valeur en dollars prévue du contrat. CAE considère qu'elle est concurrentielle pour :

- La qualité, le rendement et la souplesse de ses produits et services;
- sa réputation concernant l'exécution rapide et adaptée des contrats;
- son accumulation de connaissances et de compétences sur le plan technique et au chapitre de la propriété intellectuelle;
- son solide service après-vente;
- la souplesse de ses produits et services, qui peuvent être adaptés pour offrir des solutions sur mesure;
- l'étendue de sa gamme de produits;
- ses prix.

Le succès à venir de la Société dépendra en grande partie de sa capacité d'améliorer ses gammes de produits existants, de développer de nouveaux produits et de nouvelles technologies dans les mêmes domaines ou des domaines connexes, d'améliorer les délais de livraison et de réduire les coûts qu'elle engage pour créer ses produits et services.

Les principaux concurrents de CAE sur le marché de la simulation et de la formation aéronautiques militaires comprennent Lockheed Martin, L-3 Communications Link Simulation and Training, Boeing, Rockwell Collins, Indra Systems, Alenia Marconi Systems, Thales Training Simulation, Flight Safety Services, SAIC, et Rheinmetall Defence Electronics. Certains d'entre eux œuvrent principalement à l'échelle locale (un pays ou une région). CAE forme à l'occasion des partenariats avec eux et avec d'autres concurrents afin de collaborer à l'exécution de contrats de programme.

Le nombre des principaux concurrents de CAE sur le marché de l'équipement de simulation civile a augmenté au cours du dernier exercice avec les concurrents traditionnels qui comprennent Thales Training & Simulation, Rockwell Collins Simulation (qui comprend maintenant les activités de systèmes visuels d'Evans & Sutherland) et Flight Safety International, ainsi qu'avec deux nouveaux venus sur le marché : Mechtronix Systems Inc. et Sim Industries. Certains de ces concurrents sont des fournisseurs à bas tarifs ayant un portefeuille de produits limité qui ne vise qu'un sous-ensemble du marché; d'autres offrent une gamme de produits étendue. FlightSafety International, Alteon Training, GECAT et PanAm International Flight Academy sont ses principaux concurrents dans le secteur de la formation de pilotes civils.

3.1e) Composantes

CAE traite avec une variété de fournisseurs de biens et services dans ses divers secteurs d'activité; elle ne dépend pas d'un seul fournisseur pour des composantes ou des services essentiels à la fabrication. Des pénuries importantes de biens et services ne sont pas prévues et ne sont jamais survenues dans le passé. Cependant, les produits de CAE contiennent des systèmes informatiques perfectionnés qui fonctionnent à l'aide de logiciels et de systèmes d'exploitation fournis par des tiers. Il se peut que CAE ne puisse pas toujours acheter ou obtenir sous licence ces systèmes informatiques et logiciels.

La fabrication des simulateurs de CAE dépend souvent de données, y compris des données confidentielles ou exclusives, concernant les caractéristiques des fonctions, de la conception et du rendement d'un produit ou d'un système qui sont nécessaires pour que CAE puisse reproduire leur fonctionnement sur ses simulateurs. La Société ne peut garantir qu'elle pourra obtenir ces données à des conditions raisonnables, ni même qu'elle pourra les obtenir. Les fabricants de ces produits et systèmes pourraient refuser que CAE simule des composantes ou la totalité de leurs

produits ou de leurs systèmes, ou pourraient demander des droits de licence si élevés que la marge de profit de CAE en serait considérablement réduite.

La majeure partie des matières premières utilisées dans la fabrication, comme le métal en feuille, les fils, les câbles et les circuits intégrés électroniques, peuvent facilement s'obtenir de nombreuses sources commerciales. Les pièces uniques sont les pièces d'aéronefs et l'on peut habituellement se les procurer auprès d'avionneurs, sur le marché de la revente de même que par l'entremise de fabricants de pièces d'imitation.

La disponibilité de la plupart des pièces en temps opportun facilite le déroulement ordonné de la production. Dans certains cas, les pièces d'aéronefs peuvent poser des problèmes, surtout s'il s'agit d'un nouveau type d'appareil ou d'un appareil dont la construction a cessé. La livraison en temps opportun de ces pièces incombe souvent aux clients de CAE. Les contrats de CAE lient normalement les dates de livraison de ces pièces d'aéronefs au calendrier de livraison des simulateurs. Lorsque ces pièces d'aéronefs ne sont pas disponibles, les clients de CAE comptent sur sa capacité de fabrication de pièces d'imitation.

3.1f) Actifs incorporels

CAE détient certains brevets et a déposé des demandes à l'égard de brevets supplémentaires. La Société a signé avec des tiers des contrats qui contiennent des dispositions de confidentialité et a pris des mesures semblables avec ses employés afin de protéger ses informations exclusives et ses secrets commerciaux. Il existe aussi des politiques internes relativement à l'éthique et à la propriété intellectuelle qui guident ses employés lorsqu'ils ont à traiter de la propriété intellectuelle de CAE et de tiers. Le comité de propriété intellectuelle de CAE a pour mandat de superviser la protection, la gestion et l'exploitation de la propriété intellectuelle de la Société, comme par exemple des inventions et des secrets commerciaux.

Étant donné le long délai d'obtention des brevets (au cours duquel quelques-unes des technologies peuvent passer à une nouvelle génération), les demandes détaillées de divulgation requises qui permettent aux compétiteurs de désosser une invention et les coûts engagés pour conserver et défendre les brevets, CAE croit qu'une certaine propriété intellectuelle est convenablement protégée soit lorsque CAE en fait un secret commercial, soit lorsqu'elle en divulgue assez pour empêcher les concurrents de prétendre en être l'auteur.

Les contrats de CAE avec Partenariat technologique Canada et Investissement Québec limitent dans certains cas ses capacités de concéder une licence (sauf à ses clients) ou de transférer le titre de propriété intellectuelle acquis à l'aide du programme avant que tous les fonds soient remboursés ou les consentements obtenus.

La Société est d'avis que ses nombreuses décennies de succès dans le domaine de la simulation pour l'aviation civile confèrent de la valeur à sa marque et à certains des produits sur lesquels elle détient des droits juridiques.

3.1g) Cycles

Les clients des groupes PS/M et FS/M étant les gouvernements, leur carnet de commandes n'est manifestement pas assujéti à un cycle quelconque. Les ventes d'équipement à des transporteurs aériens effectuées par le groupe PS/C sont assujétiées aux cycles d'expansion et de contraction de l'ensemble de l'industrie du transport aérien commercial en général. Les services d'entraînement

au vol du groupe FS/C présentent en outre un certain caractère saisonnier : durant la haute saison des voyages (vacances d'été, fêtes de fin d'année, etc.), les pilotes de l'aviation commerciale et de l'aviation d'affaires sont souvent trop occupés à voler pour suivre des séances de formation. Le groupe FS/C peut aussi être quelque peu touché par les cycles plus longs de l'industrie du transport aérien commercial, mais pas au même degré que le groupe PS/C.

3.1h) Protection de l'environnement

CAE croit que ses activités actuelles sont conformes à tous égards importants aux lois et règlements environnementaux. Les exigences liées à la protection de l'environnement n'ont pas d'effets importants, financiers ou pratiques, sur les dépenses en capital, les bénéfices ou la compétitivité de la Société.

L'utilisation, la production, l'entreposage, la manipulation et l'élimination de matériaux dangereux assujettis aux lois et règlements sur la santé, la sécurité et la protection de l'environnement des divers pays dans lesquels CAE est présente ou l'a été comptent parmi les activités actuelles ou passées de CAE ou celles d'autres entités ayant exercé des activités à certains des emplacements de la Société. En conséquence, des activités antérieures de la Société ont donné lieu à des réclamations, comme dans le cas des deux actions intentées contre les anciennes installations de CAE Electronics à l'aéroport international d'Edmonton. CAE conteste les deux causes.

Par ailleurs, le Department of Environmental Conservation (DEC) de l'État de New York cherche à savoir en ce moment si le trichloréthylène que contiendraient les eaux souterraines avoisinant l'ancien site de CAE Link à Hillcrest (New York) peut s'évaporer et s'infiltrer dans les maisons. Dans cette éventualité, le DEC tente de déterminer si l'oxydation chimique du terrain contaminé, ou un système de pompe à air installé dans les bâtiments touchés, constituerait la meilleure solution, et s'emploie à identifier les sources de la contamination présumée et les parties qui en sont responsables. CAE poursuit ses discussions avec le DEC, une firme voisine et les autorités locales en vue d'examiner des moyens de dissiper ces inquiétudes; aucune ordonnance n'a été rendue contre CAE en la matière.

3.1i) Personnel

Actuellement, la Société emploie environ 5 000 employés, parmi lesquels environ 800 sont syndiqués et visés par 11 conventions collectives. Deux conventions collectives ont été ratifiées au cours de l'exercice 2006. Au cours de l'exercice 2007, CAE entrera en négociation pour le renouvellement de deux conventions collectives. La convention collective pour 600 employés à Montréal restera en vigueur jusqu'en juin 2008. Rien ne laisse présager que les négociations de nouvelles conventions entraîneront des arrêts de travail. CAE considère que les relations avec ses employés sont satisfaisantes.

3.1j) Activités à l'étranger

Au cours de l'exercice financier clos le 31 mars 2006, les ventes à l'étranger ont représenté approximativement 91 % des produits d'exploitation de CAE, de sorte que la Société dépend largement de ses ventes et activités à l'échelle internationale. La Société prévoit que les ventes au niveau international composeront encore la plus grande partie de ses produits d'exploitation dans un avenir rapproché.

La Société croit que sa présence physique dans des pays comme les États-Unis, l'Allemagne et le Royaume-Uni lui a permis de développer de solides liens et une excellente réputation auprès des gouvernements et d'autres entrepreneurs du secteur de la défense qui sont d'importants preneurs de décision en ce qui a trait aux contrats de défense. Au cours de l'exercice 2006, le groupe Militaire s'est vu accorder des contrats par l'Armée de terre américaine, la Marine américaine, Lockheed Martin, EADS CASA, la Defence Procurement Agency du Royaume-Uni, l'Australie, les forces armées allemandes et d'autres gouvernements et maîtres d'œuvre de la planète.

Par conséquent, CAE est exposée aux risques de faire affaire à l'échelle internationale, notamment :

- les changements aux exigences de réglementation;
- les changements aux politiques gouvernementales locales et à l'étranger, y compris aux exigences de dépenses d'une portion de tout financement localement et aux exigences gouvernementales en matière de coopération industrielle;
- la complexité et la nécessité d'utiliser des représentants et des conseillers à l'étranger;
- l'imposition d'embargo ou de frais de douanes, d'un contrôle sur les exportations, y compris en matière d'exportation d'armes aux États-Unis, au Canada et à l'étranger, d'un contrôle et de restrictions en matière de conversion des devises et d'autres restrictions commerciales touchant les pays dans lesquels CAE offre ses produits et services;
- la difficulté qu'entraînent la gestion et l'exploitation d'une entreprise faisant affaire dans plusieurs pays;
- la conformité avec les lois étrangères;
- la conjoncture économique et géopolitique générale, y compris les hostilités internationales, l'inflation, les relations commerciales et militaires et les alliances politiques.

L'impact de ces facteurs est difficile à prévoir. N'importe lequel d'entre eux pourrait affecter de manière négative les activités de la Société dans un proche avenir.

3.2 Facteurs de risque

CAE exerce ses activités dans différents secteurs industriels qui comportent divers éléments de risque et d'incertitude. La direction s'efforce d'atténuer les risques susceptibles d'influer sur le rendement futur de CAE. Elle a pour ce faire recours à un processus qui vise à déterminer, à évaluer et à gérer les risques importants pour l'entreprise, ainsi qu'à faire rapport de ces risques. La direction et le conseil d'administration se penchent sur les principaux risques liés aux activités de CAE, particulièrement durant les processus de planification stratégique et d'établissement du budget. De plus, la Société est en voie d'implanter un système de gestion des risques de l'entreprise afin de systématiser un processus d'établissement, d'évaluation et de présentation des risques. Une analyse des risques avec lesquels CAE pourrait devoir composer est présentée ci-après.

Mise en application de la restructuration

La réussite future de CAE repose en partie sur la capacité de la direction de procéder en temps opportun au déploiement du plan de restructuration et de s'assurer que la Société profite pleinement des économies et de l'efficacité accrue auxquelles ce plan devrait donner lieu.

Durée du cycle de vente

Le cycle de vente des produits et des services de CAE est long et imprévisible, allant de 6 à 18 mois pour les applications dans le domaine de l'aviation civile, et de 6 à 24 mois ou plus pour les applications militaires. Pendant que les clients évaluent les produits et les services de CAE, la Société peut être tenue d'engager des dépenses et de déployer des efforts de gestion. Ces dépenses, pour lesquelles il n'y a aucun produit d'exploitation correspondant dans un trimestre, pourraient accentuer les fluctuations de ses résultats d'exploitation trimestriels et la volatilité du prix de ses actions.

Évolution des produits

Les marchés militaires et de l'aviation civile dans lesquels CAE évolue sont caractérisés par des changements des exigences des clients, par l'arrivée de nouveaux modèles d'aéronefs de même que par l'évolution des normes de l'industrie. L'incapacité de CAE à prévoir précisément les besoins futurs de ses clients et de ses clients éventuels et à développer des produits améliorés qui répondent à l'évolution des normes et des technologies pourrait résulter en la perte de clients actuels ou avoir une incidence négative sur ses produits d'exploitation et sa capacité d'attirer de nouveaux clients. L'évolution de la technologie pourrait également influencer sur la valeur du parc de simulateurs de vol en place dans le réseau de centres de formation de CAE.

Niveau des dépenses liées à la défense

CAE compte sur les ventes aux clients du secteur Militaire dans le monde entier pour générer environ la moitié de ses produits d'exploitation. Au cours de l'exercice 2006, les ventes des groupes PS/M et FS/M ont ainsi représenté 48 % des produits d'exploitation de CAE. CAE agit à titre de maître d'œuvre ou d'important sous-traitant pour le compte de divers programmes gouvernementaux américains, européens et canadiens et d'autres gouvernements étrangers. L'interruption du financement d'un programme gouvernemental pourrait se solder par une perte de produits d'exploitation futurs prévus, attribuables à ce programme, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur les activités de CAE. En outre, une réduction importante des dépenses militaires dans les pays avec lesquels CAE a des contrats pourrait avoir une incidence défavorable marquée sur ses ventes et son bénéfice.

Secteur de l'aviation civile

CAE tire une importante partie de ses produits d'exploitation de la vente d'équipement et de services de formation à l'aviation commerciale et d'affaires. Les principales compagnies aériennes continuent de façon générale d'être aux prises avec des difficultés financières, et les transporteurs traditionnels aux États-Unis réduisent ou retardent l'achat de nouveaux appareils, ce qui a donné lieu à une diminution des commandes de simulateurs et à des pressions à la baisse sur les prix. Bien qu'un nombre encourageant de commandes de nouveaux avions aient été faites au cours du dernier exercice, la plupart de ces avions ont été commandés par des compagnies à bas tarifs du Moyen-Orient et de l'Asie, et les commandes faites par les compagnies européennes et nord-américaines n'ont pas suivi la cadence. Le maintien des prix élevés du carburant a influé sur la rentabilité de nombreuses compagnies aériennes, et si ces prix se maintiennent ou augmentent, les livraisons de nouveaux avions pourraient être retardées ou annulées, ce qui entraînera une baisse de la demande visant le matériel et les services de formation de CAE. De plus, les comptes débiteurs exposent la Société au risque de crédit. Afin de gérer ce risque, la

Société a adopté des politiques en vertu desquelles elle analyse la situation financière de ses clients et revoit régulièrement la qualité de leur crédit. La Société souscrit également, de temps à autre, de l'assurance crédit, et dans certains cas, elle exige une lettre de crédit bancaire. La Société n'est par conséquent pas exposée à un risque important lié à un seul client.

Concurrence

Les marchés dans lesquels CAE vend ses équipements de simulation ainsi que ses services de formation sont hautement concurrentiels, et les nouveaux participants se positionnent de manière à profiter des perspectives favorables du marché. Certains des concurrents de CAE sont de plus grande envergure que CAE et disposent de ressources financières, techniques, de marketing, de fabrication et de distribution beaucoup plus importantes. De plus, certains concurrents ont des relations bien établies avec des fabricants d'aéronefs, des compagnies aériennes et des gouvernements, ce qui pourrait leur donner un avantage sur CAE pour décrocher des contrats avec ces organisations. CAE obtient la plupart de ses contrats grâce à un processus d'appel d'offres qui fait que la Société doit consacrer beaucoup de temps et d'énergie aux soumissions pour des contrats qui pourraient ne pas lui être attribués. La Société ne peut affirmer qu'elle continuera de remporter des contrats octroyés par appel d'offres aussi régulièrement qu'elle l'a fait par le passé.

Change

Environ 90 % des produits de CAE sont libellés en devises autres que le dollar canadien et continueront de l'être dans l'avenir. Par contre, une proportion moindre de ses charges d'exploitation sont libellées en dollars canadiens. Par conséquent, toute fluctuation importante du taux de change du dollar canadien entraînera la volatilité des résultats d'exploitation, des flux de trésorerie et de la situation financière de la Société d'une période à l'autre. La Société a mis sur pied divers programmes de couverture des flux de trésorerie afin de neutraliser partiellement ce risque. Par ailleurs, l'appréciation du dollar canadien a entraîné une hausse des coûts de la Société liés à ses activités de fabrication au Canada. Des initiatives telles que le plan de restructuration et le Projet Phoenix ont atténué cette hausse en partie, mais si l'appréciation du dollar canadien se poursuit, cela aura une incidence défavorable sur les résultats financiers de la Société et sur sa situation concurrentielle par rapport aux autres fabricants de matériel situés dans des pays où les coûts sont moins élevés.

Activités à l'étranger

CAE exerce ses activités dans de nombreux pays et vend ses produits et services à des clients du monde entier. Pour l'exercice 2006, les ventes à la clientèle à l'extérieur des États-Unis et du Canada ont représenté environ 50 % des produits d'exploitation. CAE s'attend à ce que les ventes à l'extérieur des États-Unis et du Canada continuent de représenter une importante partie de ses produits d'exploitation dans un avenir prévisible. De ce fait, CAE est exposée aux risques de faire affaire à l'échelle internationale. Outre le risque de change dont il est fait mention ci-dessus, CAE est également vulnérable aux risques que comportent les modifications des lois et des règlements des pays hôtes; les coûts liés au recours à des représentants et à des consultants à l'étranger et la complexité s'y rattachant; l'imposition de tarifs douaniers, d'embargos, de contrôles ou d'autres restrictions entravant la libre circulation des marchandises, de l'information et des capitaux; les difficultés relatives à la gestion et à l'exploitation d'une entreprise ainsi qu'à la conformité avec les lois dans de nombreux pays et l'évolution générale de la conjoncture

économique et de la situation géopolitique. Les activités de couverture de risque de change de CAE pourraient également ne pas connaître de succès.

Contrats d'approvisionnement à prix fixe et à long terme

CAE fournit ses produits et ses services principalement en vertu de contrats à prix fixe qui nécessitent l'absorption du dépassement des coûts, malgré la difficulté à estimer tous les coûts engagés pour la réalisation de ces contrats et la difficulté de prévoir le chiffre final des ventes que la Société pourrait atteindre. De plus, bon nombre des contrats de la Société pour fournir de l'équipement et des services à des compagnies aériennes sont des contrats à long terme pouvant aller jusqu'à 20 ans. Ces contrats établissent le prix des simulateurs à livrer ou des services de formation à fournir sous réserve d'ajustements pour tenir compte de l'inflation et de l'augmentation des coûts. Si ces ajustements sont insuffisants pour absorber l'inflation ou l'augmentation des coûts, les résultats d'exploitation de CAE pourraient en souffrir.

Risque d'intégration

Les activités de CAE pourraient également subir un préjudice en cas d'échec de l'intégration ou du fonctionnement de ses produits avec d'autres logiciels, systèmes informatiques et systèmes de communications sophistiqués et en constante évolution. Si CAE éprouve des difficultés ou n'atteint pas certaines étapes en temps opportun, la Société pourrait être contrainte de consacrer à un projet en particulier plus de ressources qu'elle ne l'avait prévu à l'origine, notamment en ingénierie. Bien que CAE estime que le montant des provisions pour pertes sur contrats à prix fixe est approprié, elle pourrait subir des pertes plus élevées que les provisions établies en raison de ses obligations découlant des contrats d'approvisionnement à long terme et à prix fixe.

Programmes militaires financés par le gouvernement

Comme pour la plupart des fournisseurs de produits et de services auprès des gouvernements, il se peut que CAE fasse l'objet de vérifications et de contrôles périodiques pour certains projets. Les ajustements faisant suite aux vérifications et aux contrôles gouvernementaux pourraient nuire aux résultats d'exploitation. De plus, certains frais pourraient ne pas être remboursés ou admis dans la négociation de contrats à prix fixe. En outre, à titre de maître d'œuvre du gouvernement, CAE peut courir un risque plus élevé d'actions en justice et de responsabilité contractuelle que les entreprises du secteur privé, ce qui pourrait nuire à ses activités. L'incapacité de se conformer aux règlements ou aux exigences du gouvernement pourrait entraîner la suspension ou la perte de sa qualité de maître d'œuvre ou de sous-entrepreneur pour le gouvernement pendant une certaine période, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur les produits d'exploitation et la rentabilité de CAE, ainsi que sur sa réputation et sa capacité d'obtenir d'autres contrats gouvernementaux.

Activités de recherche et développement

Certaines des initiatives de CAE en recherche et développement ont été menées à l'aide de l'appui financier d'organismes gouvernementaux, notamment celui du gouvernement du Canada au moyen de crédits d'impôt et dans le cadre du programme de Partenariat technologique Canada, et celui du gouvernement du Québec au moyen de crédits d'impôt et d'Investissement Québec. Si la Société n'a plus accès à l'avenir à ce type d'aide financière, elle pourrait ne pas être en mesure d'obtenir d'autres sources de financement.

Protection des droits de propriété intellectuelle

CAE dépend en partie de secrets commerciaux et de restrictions contractuelles comme des contrats de confidentialité et des licences pour établir et protéger ses droits de propriété. Une telle dépendance pourrait être insuffisante pour prévenir le détournement de la technologie de CAE ou pour empêcher autrui de développer des technologies semblables. Il pourrait être impossible ou difficile de faire respecter les droits de propriété intellectuelle de CAE ou d'en acquérir dans certains pays.

Propriété intellectuelle

On trouve dans les produits de CAE des systèmes informatiques complexes qui lui sont fournis par des tiers. Il se peut que CAE ne puisse pas toujours obtenir ces systèmes informatiques et ces logiciels. La fabrication de simulateurs de CAE dépend souvent de la réception de données, notamment de données confidentielles ou exclusives relatives aux caractéristiques des fonctions, de la conception et du rendement d'un produit ou d'un système pour que la Société puisse en reproduire le fonctionnement sur ses simulateurs. CAE ne peut garantir qu'elle pourra obtenir ces données à des conditions acceptables, ni même qu'elle pourra les obtenir. Des actions en contrefaçon pourraient être intentées contre CAE ou contre ses clients dans l'avenir. CAE pourrait alors perdre la cause et ne pas être en mesure de développer un procédé qui ne viole pas les droits de tiers ou d'obtenir des licences à des conditions acceptables sur le plan commercial. De plus, tout litige relatif aux droits de propriété intellectuelle de CAE pourrait être long et coûteux et pourrait nuire aux activités ou aux résultats financiers, que CAE ait gain de cause ou non.

Responsabilités environnementales

Les activités actuelles et passées de CAE ainsi que celles d'anciens exploitants de certains de ses sites actuels et anciens comprennent l'utilisation, la production, l'entreposage, la manipulation et la disposition de matières dangereuses. De nouvelles lois et de nouveaux règlements, l'application plus rigoureuse des lois et règlements en vigueur, la découverte d'une contamination inconnue, l'imposition de nouvelles exigences de nettoyage ou des réclamations fondées sur des engagements d'indemniser pris par CAE pourraient contraindre la Société à engager des dépenses importantes qui pourraient avoir une incidence défavorable marquée sur ses résultats d'exploitation et sur sa situation financière. Il se pourrait que les provisions constituées par la Société au titre des réclamations dont elle connaît l'existence et des mesures correctives pouvant s'avérer nécessaires soient insuffisantes. La Société n'est, dans une grande mesure, pas assurée contre les réclamations liées aux activités abandonnées, et s'il advenait qu'une importante réclamation pour dommages à l'environnement non prévue soit faite, cela pourrait réduire la rentabilité future de la Société.

Actions en responsabilité fondées sur des pertes découlant de sinistres

Compte tenu de la nature des activités de CAE, la Société pourrait être visée par des actions en responsabilité à la suite d'accidents ou de désastres impliquant des aéronefs pour lesquels CAE a fourni l'équipement ou les services de formation, notamment des actions pour des préjudices physiques importants ou en cas de décès. La Société pourrait également être visée par des actions en responsabilité à la suite de dommages découlant de la vente de matériels ou de la prestation de

services d'entités faisant partie des activités abandonnées de CAE. CAE ne peut affirmer que la couverture d'assurance sera suffisante pour couvrir une ou plusieurs actions importantes.

Garanties ou autres réclamations

Les simulateurs que CAE fabrique sont de nature complexe et perfectionnée et ils peuvent contenir des défauts difficiles à déceler et à corriger. La survenance d'erreurs ou de pannes dans les produits de CAE pourrait entraîner des réclamations au titre de la garantie ou encore des pertes de clients. La correction de ces défauts pourrait nécessiter un important investissement en capital. Lorsque des produits défectueux sont intégrés dans l'équipement des clients, CAE pourrait faire face à une action en responsabilité du fait du produit en raison des dommages à cet équipement. Tout défaut ou toute action ou erreur pourraient nuire aux résultats et aux activités. CAE ne peut être certaine que sa couverture d'assurance sera suffisante pour couvrir une ou plusieurs actions importantes.

Réglementation imposée par les autorités du secteur de l'aviation

CAE doit se conformer à la réglementation imposée par les autorités du secteur de l'aviation, qui peut changer sans préavis, ce qui pourrait perturber ses ventes et ses activités. Tout changement imposé par un organisme de réglementation, tels que des changements aux normes de sécurité imposées par les autorités du secteur de l'aviation comme la Federal Aviation Administration des États-Unis, pourrait obliger CAE à apporter des modifications imprévues à ses produits et à ses services et pourrait entraîner des retards ou des annulations dans les ventes. CAE ne peut prévoir l'incidence future des changements de loi ou de réglementation sur ses activités, et tout changement pourrait avoir une incidence négative importante sur ses résultats d'exploitation ou sur sa situation financière.

Vente ou octroi sous licence de produits de CAE nécessitant l'approbation des autorités de réglementation

La vente ou l'octroi sous licence de la quasi-totalité des produits de CAE est assujéti à des contrôles réglementaires, notamment l'interdiction de vendre à certains pays ou de vendre une certaine technologie, comme les simulateurs reliés au domaine militaire ou encore tout matériel d'entraînement, y compris les données militaires et les pièces, sans licence d'exportation ou d'autres approbations. Ces règlements changent assez fréquemment. CAE ne peut garantir qu'elle sera autorisée à vendre ou à octroyer sous licence certains produits à des clients, et la Société pourrait perdre des produits d'exploitation éventuels en raison de l'application de ces règlements. La non-conformité à ces règlements dans les pays où CAE a exercé des activités pourrait entraîner une imposition d'amendes ainsi que d'autres sanctions importantes.

Personnel clé

Le succès continu de CAE dépendra en partie de sa capacité de fidéliser et d'attirer du personnel clé qui possède les compétences, l'expertise et l'expérience appropriées. La politique de rémunération de la Société vise à atténuer ce risque.

Retards dans des programmes de constructeurs de matériel et annulations

Des retards dans les livraisons de programmes d'aéronefs, comme celui annoncé par Airbus en juin 2006 pour son aéronef A380, pourraient entraîner des retards ou des annulations, ou les

deux, de commandes de FFS pour ce modèle d'aéronef, ainsi que le retard ou la perte d'occasions d'offrir des services de formation à des acheteurs d'aéronef. Ces effets sur CAE pourraient être atténués au fil du temps, en totalité ou en partie, par des acheteurs qui changent leurs commandes et optent pour d'autres modèles d'aéronef.

Système de gestion intégré

La Société investit temps et argent dans un nouveau système de gestion intégré (ERP). Si ce système n'est pas exploité de la façon prévue, au moment prévu, la Société pourrait avoir de la difficulté à obtenir un dédommagement ou des mesures de correction du fournisseur, elle pourrait devoir engager des dépenses supplémentaires relativement au respect, à l'exercice 2007 et par la suite, des nouvelles exigences liées aux dispositions de la loi Sarbanes-Oxley, et elle pourrait ne pas être en mesure de réaliser la valeur prévue du système. L'une quelconque de ces éventualités pourrait influencer négativement sur les activités, la rentabilité et la réputation de la Société.

4. DIVIDENDES

Entre le 1^{er} avril 2003 et le 31 décembre 2004, CAE a payé un dividende trimestriel de 0,03 \$ par action ordinaire. CAE a ramené le dividende trimestriel à 0,01 \$ par action ordinaire depuis le 11 février 2005. À l'heure actuelle, la Société a l'intention de maintenir le dividende trimestriel à 0,01 \$ par action ordinaire. Toutefois, à l'avenir, toute décision concernant la déclaration et le paiement des dividendes sera prise au gré du conseil d'administration, compte tenu des résultats financiers, des besoins en capital et d'autres facteurs jugés pertinents par les administrateurs. Les ententes conclues avec Partenariat technologique Canada interdisent à CAE de payer tout dividende si un tel paiement empêchait la Société de s'acquitter de toute redevance due aux termes des contrats.

En vertu du programme de réinvestissement des dividendes (le « PRD ») de la Société, les actionnaires résidant au Canada ont le choix de recevoir des dividendes en actions ordinaires plutôt que des dividendes en espèces. Au cours des exercices 2004, 2005 et 2006, CAE a émis 106 002, 126 901 et 42 997 actions ordinaires, respectivement, à titre de dividendes en actions.

5. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Notre capital autorisé compte un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale et en un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale, pouvant être émises en série.

Chaque action ordinaire donne à son porteur le droit de recevoir les dividendes éventuellement déclarés par nos administrateurs, le droit à un vote à toutes les assemblées des porteurs d'actions ordinaires et le droit de participer de façon proportionnelle avec les autres porteurs d'actions ordinaires à la distribution de nos actifs en cas de liquidation ou de dissolution de la Société, sous réserve des droits prépondérants des porteurs d'actions de rang supérieur aux actions ordinaires.

À la fermeture des bureaux le 31 mars 2006, 250 702 430 actions ordinaires étaient émises et en circulation. Il n'y a pas d'action privilégiée émise et en circulation.

6. MARCHÉ POUR LES TITRES

Les actions ordinaires en circulation de la Société sont cotées et négociées à la Bourse de Toronto sous le symbole « CAE » et à la New York Stock Exchange sous le symbole « CGT ».

6.1 Variation du cours et volume

CAE Inc.			
Cours de l'action à la TSX			
Exercice 2006			
Mois	Max.	Min.	Volume total
Avril 2005	6,10 \$	5,63 \$	13 139 503
Mai 2005	6,25 \$	5,47 \$	17 957 850
Juin 2005	6,66 \$	5,85 \$	15 298 647
Juillet 2005	7,30 \$	6,34 \$	14 638 030
Août 2005	8,30 \$	6,79 \$	28 287 688
Septembre 2005	8,51 \$	7,82 \$	17 806 647
Octobre 2005	8,15 \$	7,30 \$	18 112 692
Novembre 2005	8,35 \$	7,64 \$	14 011 108
Décembre 2005	9,05 \$	7,88 \$	24 554 953
Janvier 2006	9,81 \$	8,27 \$	17 243 852
Février 2006	9,74 \$	8,93 \$	23 444 710
Mars 2006	9,82 \$	8,94 \$	33 034 513

CAE Inc.			
Cours de l'action à la NYSE			
Exercice 2006			
Mois	Max.	Min.	Volume total
Avril 2005	4,99 \$	4,54 \$	362 600
Mai 2005	4,94 \$	4,40 \$	2 289 700
Juin 2005	5,42 \$	4,68 \$	2 210 000
Juillet 2005	5,91 \$	5,19 \$	1 134 000
Août 2005	6,97 \$	5,59 \$	2 378 800
Septembre 2005	7,46 \$	6,69 \$	767 200
Octobre 2005	6,91 \$	6,18 \$	1 480 800
Novembre 2005	7,08 \$	6,44 \$	646 300
Décembre 2005	7,96 \$	6,82 \$	1 734 700
Janvier 2006	8,59 \$	7,13 \$	850 800
Février 2006	8,51 \$	7,80 \$	806 500
Mars 2006	8,57 \$	7,63 \$	1 536 300

7. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Les administrateurs de la Société sont élus à l'assemblée annuelle des actionnaires et leur mandat se poursuit jusqu'à l'assemblée annuelle suivante des actionnaires ou jusqu'à l'élection ou la

nomination de leur successeur. Les nom et lieu de résidence des administrateurs et des dirigeants de la Société à la date des présentes, leur poste au sein de la Société, leurs fonctions principales au cours des cinq dernières années et l'année où ils sont devenus administrateurs sont présentés ci-dessous. On trouvera d'autres renseignements sur les administrateurs de CAE dans la circulaire de sollicitation de procurations datée du 17 mai 2006, relativement à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 21 juin 2006. En plus de se conformer aux exigences légales, le conseil d'administration supervise et révisé (i) les plans et stratégies d'exploitation, les budgets et le rendement réel par rapport à ces plans et budgets; (ii) les principaux risques et la pertinence des systèmes et des procédés utilisés pour gérer ces risques; (iii) les politiques en matière de rémunération et d'avantages sociaux; (iv) le perfectionnement des dirigeants et la planification de la relève; (v) les mesures d'expansion des affaires; (vi) les activités et les politiques en matière de communication, notamment avec les actionnaires; (vii) l'intégrité des systèmes de contrôle internes et d'information de gestion; (viii) la surveillance du système de régie d'entreprise et (ix) le rendement du président et chef de la direction.

Le conseil d'administration de la Société compte un comité de vérification, un comité de gouvernance, un comité des ressources humaines et un comité exécutif.

7.1 Nom et fonctions principales

ADMINISTRATEURS

**Nom, lieu de résidence et année
d'entrée en fonction**

Fonctions principales

BRIAN E. BARENTS
Andover (Kansas), États-Unis
(2005)

M. Barents est administrateur de Kaman Corporation, d'Eclipse Aviation Corporation, de Nordam Group et d'Aerion Corporation et il fait partie du conseil de la Flight Safety Foundation. Ancien brigadier général de la Garde nationale aérienne et pilote actif. De 1997 à 2001, il a été président, chef de la direction et cofondateur de Galaxy Aerospace Company, LP et, de 1989 à 1996, président et chef de la direction de Learjet, Inc.

**Nom, lieu de résidence et année
d'entrée en fonction**

Fonctions principales

ROBERT E. BROWN
Westmount (Québec), Canada
(2004)

M. Brown est président et chef de la direction de la Société et membre du comité exécutif. Avant de se joindre à CAE, il a été président du conseil d'administration d'Air Canada de mai 2003 à octobre 2004 et président et chef de la direction de Bombardier Inc. de février 1999 à décembre 2002. Il est administrateur de Corporation Nortel Networks, de Nortel Networks Limitée, de Gestion ACE Aviation Inc. et d'Aéropian; il est aussi fiduciaire du Fonds de revenu Jazz Air. M. Brown a également été président du conseil de Lyrtech Inc. et d'Allen-Vanguard Corporation et a été administrateur d'autres sociétés ouvertes.

JOHN A. (IAN) CRAIG
Ottawa (Ontario), Canada
(2000)

M. Craig est expert-conseil en administration des affaires et membre du conseil de Bell Canada International Inc., d'Arris International et de l'Institut de cardiologie d'Ottawa. Il est membre du comité de vérification.

H. GARFIELD EMERSON, c.r.
Toronto (Ontario), Canada
(1992)

M. Emerson est président du conseil du cabinet juridique pancanadien Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l. et il a été président et chef de la direction de NM Rothschild & Sons Canada Limitée, banque d'investissement. Il est également administrateur de la Société d'assurance-dépôts du Canada, de Wittington Investments, Limited et de Sentry Select Société financière. Il est membre du comité de gouvernance.

**Nom, lieu de résidence et année
d'entrée en fonction**

Fonctions principales

ANTHONY S. FELL, O.C.
Toronto (Ontario), Canada
(2000)

M. Fell est président du conseil de RBC Marchés des Capitaux Inc. Il était auparavant président du conseil et chef de la direction de RBC Dominion valeurs mobilières (dont il demeure administrateur) et président délégué du conseil de la Banque Royale du Canada. M. Fell est également président du conseil de La Munich du Canada, Compagnie de Réassurance et administrateur de BCE Inc., de Bell Canada, de Les Compagnies Loblaw limitée et de Télésat Canada. M. Fell est président du comité de gouvernance et membre du comité exécutif.

PAUL GAGNÉ, CA,
Montréal (Québec), Canada
(2005)

M. Gagné est administrateur de diverses sociétés ouvertes et fermées. De 1998 à 2002, il a agi à titre de consultant pour Kruger Inc. et d'administrateur de son groupe des papiers à usages domestiques et industriels du Royaume-Uni. Auparavant, il a été successivement vice-président, Finances, chef de l'exploitation et chef de la direction de Produits forestiers Canadien Pacifique Limitée et d'Avenor Inc. M. Gagné est président du conseil du Fonds de revenu Wajax et préside les comités de vérification des conseils de Textron Inc., de la Corporation minière Inmet et de Papiers Fraser Inc. Il est membre du comité de vérification de CAE.

L'HONORABLE JAMES A. GRANT
C.P., C.M., c.r.
Montréal (Québec), Canada
(1991)

M. Grant est associé du cabinet juridique Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. (Montréal) et administrateur de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, de Shire Pharmaceuticals Group plc et de divers organismes de bienfaisance et d'organisations sociales. Il est membre du comité des ressources humaines et du comité exécutif.

**Nom, lieu de résidence et année
d'entrée en fonction**

Fonctions principales

JAMES F. HANKINSON, CA
Toronto (Ontario), Canada
(1995)

M. Hankinson est président et chef de la direction d'Ontario Power Generation Inc. Il est aussi administrateur de Les Aliments Maple Leaf Inc. et d'Ontario Power Generation Inc. M. Hankinson est président du comité de vérification et membre du comité de gouvernance.

E. RANDOLPH (RANDY) JAYNE II
Tysons Corner (Virginie)
(2001)

M. Jayne est associé principal de Heidrick & Struggles International inc., agence de recrutement de cadres (depuis 1996) et associé directeur du bureau de Tysons Corner en Virginie. Il est membre du comité des ressources humaines.

ROBERT LACROIX, Ph.D.
Montréal (Québec)
(2005)

M. Lacroix est titulaire d'un doctorat en sciences économiques et il est professeur au Département de sciences économiques de l'Université de Montréal depuis 1970; il a été directeur de ce département et directeur du Centre de recherche et développement en économie (CRDE). Il a aussi été recteur de l'Université de Montréal de 1998 à 2005. M. Lacroix est également membre du conseil des gouverneurs de la Conférence de Montréal, membre du conseil de la Fondation Trudeau, membre du Conseil national de la statistique et président du conseil de la Fondation pour les échanges éducatifs entre le Canada et les États-Unis d'Amérique (le programme Fulbright Canada-États-Unis). Il est aussi administrateur d'Industrielle Alliance Inc. et de Pomerleau inc. Il est membre du comité de gouvernance.

JAMES W. McCUTCHEON, c.r.
Toronto (Ontario), Canada
(1979)

M. McCutcheon est conseiller juridique et administrateur de sociétés. Il est administrateur de Canadian Satellite Radio Holdings Inc., de la Compagnie d'assurance générale Dominion du Canada, de l'Empire, Compagnie d'Assurance-Vie, de Guardian Capital Group Limited et de Falconbridge Limitée. Il est membre du comité de vérification.

**Nom, lieu de résidence et année
d'entrée en fonction**

Fonctions principales

LAWRENCE N. STEVENSON
Philadelphie (Pennsylvanie),
États-Unis
(1998)

M. Stevenson est chef de la direction de Pep Boys, société américaine d'entretien automobile inscrite à la NYSE. Il est aussi administrateur du Groupe SNC-Lavalin Inc. Il préside le comité des ressources humaines.

LYNTON R. WILSON, O.C.
Oakville (Ontario), Canada
(1997)

M. Wilson préside le conseil de la Société, le conseil consultatif canadien de DaimlerChrysler ainsi que celui d'Allergen NCE inc. Il est administrateur de DaimlerChrysler AG. Il préside le comité exécutif et fait partie du comité des ressources humaines et du comité de gouvernance.

DIRIGEANTS

Nom et lieu de résidence

Poste chez CAE et fonctions principales⁽¹⁾

DONALD W. CAMPBELL
Ottawa (Ontario), Canada

Vice-président exécutif; auparavant président de groupe, Simulation militaire et formation; auparavant, vice-président exécutif, Simulation militaire et formation, de 2000 à 2002; sous-ministre des Affaires étrangères du Canada et représentant personnel du Premier ministre canadien aux sommets économiques, de 1997 à 2000; ambassadeur du Canada au Japon, de 1993 à 1997.

MARC PARENT
Blainville (Québec), Canada

Président de groupe, Produits de simulation et Formation militaire et services associés de CAE; auparavant, vice-président et directeur général des programmes Challenger et des usines de Dorval de Bombardier Aéronautique, de 2004 à 2005; vice-président et directeur général, Exploitation – États-Unis, de 2003 à 2004 chez Bombardier Aéronautique et vice-président et directeur général de l'Exploitation de l'établissement de Toronto (anciennement De Havilland), de 2001 à 2003.

Nom et lieu de résidence	Poste chez CAE et fonctions principales⁽¹⁾
JEFFREY G. ROBERTS Hudson (Québec), Canada	Président de groupe, Formation civile et services associés et Innovation de CAE Inc.; il s'est joint à l'équipe de CAE en 2001; auparavant chef de la direction de SimuFlite Training International Inc., de 1999 à 2001.
ALAIN RAQUEPAS, CA Saint-Lambert (Québec), Canada	Vice-président, Finances et chef de la direction financière; auparavant, vice-président, Finances, Simulation militaire et formation, de 2001 à 2005.
HARTLAND J.A. PATERSON Westmount (Québec), Canada	Vice-président, Services juridiques, avocat général et secrétaire depuis 2001.
GUY BLANCHETTE, CA, CMA Saint-Bruno (Québec), Canada	Vice-président et trésorier depuis 2004; auparavant, chef des finances d'Alstom Canada Inc.; vice-président, Finances et Planification stratégique au sein de Les Technologies industrielles SNC Inc. avant de devenir vice-président, trésorier et directeur général de SNC-Lavalin Equity.
ERIC GEMME, CA, CPA, CBV Saint-Hubert (Québec), Canada	Vice-président et contrôleur depuis 2005; auparavant directeur financier, Simulation civile et formation; de 2001 à 2003 il a rempli les fonctions de directeur, Fusions et acquisitions, puis de vice-président des finances et trésorier de Cognicase Inc.

⁽¹⁾ L'année 2001 marque le début de la période des cinq dernières années mais n'indique pas nécessairement la date à laquelle la personne a débuté les fonctions en cause.

En date des présentes, les administrateurs et hauts dirigeants de la Société, en tant que groupe, détiennent en propriété véritable, directement ou indirectement, des actions ordinaires représentant 1,2 % des actions ordinaires en circulation de la Société, ou exercent un contrôle ou ont la haute main sur celles-ci.

7.2 Ordonnances d'interdiction d'opérations, faillites, amendes ou sanctions

Aucun administrateur de CAE ne fait ou n'a fait au cours des dix dernières années l'objet d'une ordonnance d'interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable, sauf comme indiqué ci-après.

Depuis le 31 mai 2004 jusque vers le 21 juin 2005, il a été interdit à MM. Wilson et Brown, respectivement à titre de président du conseil et d'administrateur de Corporation Nortel Networks (NNC) et de Nortel Networks Limitée (NNL) d'effectuer des opérations sur les titres de NNC et de NNL aux termes d'ordonnances rendues par la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario (la CVMO) et certaines autres autorités provinciales en valeurs mobilières en raison du retard du dépôt de certains états financiers de ces sociétés. Les ordonnances ont été levées lorsque les autorités de réglementation ont reçu les documents que Nortel devait déposer.

M. Brown, à nouveau à titre d'administrateur de NNC et de NNL, fait actuellement l'objet de la part de la CVMO d'une ordonnance d'interdiction d'opérations datée du 10 avril 2006 qui interdit à tous les administrateurs actuels de NNC et de NNL, ainsi qu'à certains autres initiés, d'effectuer des opérations sur les titres de celles-ci jusqu'à deux jours ouvrables après réception par la CVMO de la totalité des documents de Nortel qui doivent être déposés en vertu de la législation en valeurs mobilières de l'Ontario. Le 27 mars 2006, l'Autorité des marchés financiers du Québec a rendu une ordonnance semblable applicable à M. Brown et à d'autres dirigeants et administrateurs de NNC et de NNL.

Du 28 août au 20 novembre 1998, il a été interdit à M. Emerson, à titre d'administrateur de Livent Inc., d'effectuer des opérations sur les titres de Livent aux termes d'une ordonnance d'interdiction d'opérations rendues par la CVMO en raison du retard du dépôt de certains de ses états financiers. M. Emerson a démissionné à titre d'administrateur de Livent en novembre 1998; dans l'année qui a suivi sa démission, Livent a déclaré faillite.

M. Brown s'est joint au conseil d'Air Canada deux semaines avant que celle-ci se place sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* le 1^{er} avril 2003 pour aider à gérer la crise financière dans laquelle se trouvait la société.

7.3 Conflits d'intérêts

Le cabinet juridique Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., dont M. Grant est associé, a fourni des services juridiques à la Société au cours de l'exercice 2006 et continue de les lui fournir. La rémunération que la Société paie au cabinet juridique s'élève à moins de 2 % des produits d'exploitation bruts consolidés annuels du cabinet juridique. M. Grant ne fournit pas ces services personnellement.

Au cours de l'exercice 2006, la Banque Royale du Canada, société mère de RBC Dominion valeurs mobilières inc. (dont le conseil est présidé par M. Fell) a fourni à la Société des services courants non consultatifs en matière de prêt et de change et continue de les lui fournir. Les honoraires demandés par la Banque représentent moins de 2 % des produits d'exploitation bruts consolidés annuels de celle-ci.

8. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

La Société n'a émis que des actions ordinaires. Son agent des transferts est la Société de fiducie Computershare du Canada, située au 100 University Avenue, 9th Floor, Toronto (Ontario) M5J 2Y1.

9. COMITÉ DE VÉRIFICATION

9.1 Mandat

Le mandat du comité de vérification de CAE est présenté à l'annexe B ci-jointe.

9.2 Composition

Les membres du comité de vérification du conseil d'administration sont :

M. James F. Hankinson (président)
M. James W. McCutcheon, c.r.
M. John A. (Ian) Craig
M. Paul Gagné

Chacun de ces membres est indépendant et compétent dans le domaine financier.

M. Hankinson est comptable agréé et titulaire d'un M.B.A. de McMaster University. Outre ses activités actuelles indiquées dans le tableau des administrateurs présenté plus haut, il a été président et chef de la direction de New Brunswick Power Corporation de 1996 à 2002. En 1973, il est entré chez Canadian Pacific Limited où il a occupé, entre 1990 et 1995, le poste de chef de l'exploitation. M. Hankinson est aussi membre du comité de vérification du conseil d'administration de Les Aliments Maple Leaf Inc.

M. McCutcheon possède une vaste expérience des conseils d'administration. Il est conseiller juridique et administrateur de diverses sociétés et de divers organismes de bienfaisance. Il est aussi membre des comités de vérification des conseils d'administration de Noranda Inc. et de L'Empire, Compagnie d'Assurance-Vie.

M. Craig possède une vaste expérience des conseils d'administration. Il est également membre des comités de vérification des conseils d'administration de Bell Canada International Inc. et d'ARRIS Group Inc.

M. Gagné est comptable agréé. Outre ses activités actuelles indiquées dans le tableau des administrateurs présenté plus haut, il préside aussi les comités de vérification des conseils d'administration de Textron Inc., de la Corporation minière Inmet et de Papiers Fraser Inc. Le Conseil de CAE a établi que ce service simultané ne nuit pas à la capacité de M. Gagné de bien s'acquitter de son mandat au comité de vérification de CAE.

9.3 Approbation de services

Le comité de vérification est responsable de la nomination et de la rémunération du vérificateur indépendant ainsi que du maintien des services de ce dernier et de la supervision de son travail. Le comité de vérification doit préautoriser tous les services de vérification ou autres effectués par PricewaterhouseCoopers LLP (PwC), le vérificateur de la Société, ou encore, l'entente relative à de tels services doit être conclue conformément aux politiques et procédures établies par le comité. Conformément à ces politiques, le comité de vérification autorise CAE et ses sociétés apparentées à faire appel chaque année au vérificateur pour assurer des services fiscaux et consultatifs financiers ainsi que d'autres services de vérification connexes, moyennant des honoraires qui ne doivent pas dépasser les montants précisés. Après réflexion, le comité de

vérification est arrivé à la conclusion que la prestation de ces services par PwC est compatible avec le respect de l'indépendance de PwC. La politique du comité de vérification précise aussi les services qu'il est interdit à PwC d'offrir à la Société.

Le tableau ci-dessous indique tous les honoraires versés par la Société et ses filiales à PwC au cours du dernier exercice et des exercices précédents, par catégorie de services (description générale seulement).

CATÉGORIE D'HONORAIRES	2006	2005
	(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
1. Honoraires de vérification	2,3	2,3
2. Honoraires pour services liés à la vérification	0,3	0,7
3. Honoraires pour services fiscaux	0,6	0,3
	3,2	3,3

1. Les honoraires de vérification comprennent les honoraires facturés pour des services professionnels liés à la vérification des états financiers annuels de CAE et des services qui sont normalement rendus par PwC dans le cadre des dépôts obligatoires et réglementaires.
2. Les honoraires pour services liés à la vérification comprennent ceux liés aux travaux exécutés dans le cadre des cessions de la Société.
3. Les honoraires pour services fiscaux sont ceux facturés pour les services rendus en matière de conformité fiscale.

10. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Des renseignements supplémentaires, notamment des renseignements sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants, sur les prêts consentis à ces derniers, sur les principaux porteurs de titres de la Société, sur les options d'achat de titres et sur les intérêts des initiés dans des opérations importantes, s'il y a lieu, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations en date du 17 mai 2006 relative à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 21 juin 2006. Des renseignements financiers supplémentaires, y compris les états financiers vérifiés consolidés comparatifs et le rapport de gestion, sont donnés dans le rapport annuel de la Société à l'intention des actionnaires pour l'exercice terminé le 31 mars 2006. On peut obtenir un exemplaire de ces documents en s'adressant à la vice-présidente, Communications mondiales ou au secrétaire de la Société, ou bien en visitant le site Web www.sedar.com ou celui de la Société (www.cae.com).

En outre, la Société remettra à quiconque en fait la demande à la vice-présidente, Communications mondiales ou au secrétaire de la Société les documents indiqués ci-dessous :

- a) Lorsque les titres de la Société font l'objet d'un placement conformément à un prospectus provisoire simplifié ou à un prospectus simplifié :

- (i) un exemplaire de la notice annuelle de la Société ainsi qu'un exemplaire des documents ou des pages pertinentes des documents intégrés à cette notice annuelle par renvoi;
 - (ii) un exemplaire des états financiers comparatifs de la Société pour son dernier exercice complet avec le rapport des vérificateurs s'y rapportant, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires les plus récents de la Société visant une période postérieure à son dernier exercice complet;
 - (iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de la Société relativement à la dernière assemblée annuelle des actionnaires au cours de laquelle les administrateurs ont été élus;
 - (iv) un exemplaire des autres documents qui sont intégrés par renvoi au prospectus simplifié provisoire ou au prospectus simplifié et qui ne sont pas exigés aux termes des sous-alinéas (i) à (iii) ci-dessus;
- b) À tout autre moment, un exemplaire des autres documents mentionnés aux sous-alinéas (i), (ii) et (iii) ci-dessus; cependant, la Société peut exiger le paiement des frais raisonnables si la demande est présentée par une personne ou une société qui n'est pas porteuse de titres de la Société.

ANNEXE A - FILIALES

Le tableau suivant présente les filiales directes et indirectes de la Société. Toutes les sociétés sont détenues en propriété exclusive sauf indication contraire.

Dénomination sociale	Territoire de constitution
<i>Canada</i>	
4025164 Canada Inc.	Canada
CAE International Holdings Limited	Canada
CAE Machinery Ltd.	Colombie-Britannique
CAE Railway Ltd.	Canada
CAE Simulator Services Inc.	Québec
Greenley & Associates Incorporated.....	Canada
<i>États-Unis</i>	
CAE (US) Inc.	Delaware
CAE (US) LLC.....	Delaware
CAE USA Inc.	Delaware
CAE SimuFlite Inc.	Texas
Civil Aviation Training Solutions Inc.	Floride
Terrain Experts, Inc.	Californie
<i>Europe</i>	
Academia Aeronautica De Evora S.A. (56 %).....	Portugal
B.V. Nationale Luchtvaartschool	Pays-Bas
CAE Aircrew Training Services plc (78 %).....	Royaume-Uni
CAE Aviation Training B.V.....	Pays-Bas
CAE Beyss Grundstücksgesellschaft GmbH	Allemagne
CAE Center Amsterdam B.V.	Pays-Bas
CAE Center Brussels N.V.	Belgique
CAE Center Maastricht B.V.....	Pays-Bas
CAE Elektronik GmbH	Allemagne
CAE Euroco S.à.r.l.	Portugal
CAE Holdings BV.....	Pays-Bas
CAE Holdings Limited.....	Royaume-Uni
CAE International Capital Management Hungary LLC.....	Hongrie
CAE Investments S.à r.l.	Luxembourg
CAE Training Aircraft B.V.	Pays-Bas
CAE (UK) plc.....	Royaume-Uni
CAE Verwaltungsgesellschaft mbH.....	Allemagne
CityLine Canadair Simulator und Training GmbH (15 %).....	Allemagne
CVS Leasing Limited (13,39 %).....	Royaume-Uni

Dénomination sociale	Territoire de constitution
Helicopter Training Media International GmbH.....	Allemagne
HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH.....	Allemagne
Invertron Simulators plc.....	Royaume-Uni
Landmark Operations Limited.....	Royaume-Uni
Landmark Training Limited.....	Royaume-Uni
NLS Amsterdam B.V.	Pays-Bas
Rotorsim (Consortium) (50 %) ¹	Italie
SAGO Grünstucks-Verwaltungsgesellschaft mbH (51 %).....	Allemagne
SAGO Grünstucks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG (95 %).....	Allemagne
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. (80 %).....	Espagne
Simubel N.V. (société de formation appartenant à CAE).....	Belgique
SIV Ops Training, S.L.	Espagne
ZFB Zentrum für Flugsimulation Berlin GmbH (17 %).....	Allemagne

Autre

CAE Australia Pty Ltd.	Australie
CAE Aviation Training Chile Limitada ²	Chili
CAE Aviation Training International Ltd.	Île Maurice
CAE Dubai LLC (49 %).....	Dubai
CAE Labuan Inc.	Malaisie
CAE South America Flight Training do Brasil Ltda.....	Brésil
CAE Visual Software Private Limited	Inde
Flight Training Device (Mauritius) Limited.....	Île Maurice
Zhuhai Xiang Yi Aviation Technology Company Limited (49 %).....	Chine

FILIALES ABANDONNÉES OU INACTIVES

Dénomination sociale	Territoire de constitution
CAE Beteiligungsgesellschaft mbH.....	Allemagne
CAE CT Inc.....	Californie
CAE MRAD Pty Ltd.	Australie
CAE Pederson Ltd. (49 %).....	Colombie-Britannique
CAE Screenplates AB.....	Suède
CAE Screenplates SA.....	France
ISDAT Simulation SDN BHD (20 %).....	Malaisie

¹ Partenariat

² Partenariat

ANNEXE B – MANDAT DU COMITÉ DE VÉRIFICATION DE CAE

RÔLE ET COMPOSITION

Le comité de vérification (« le Comité ») doit relever du conseil d'administration.

Le Comité doit être composé d'un minimum de quatre (4) administrateurs, dont l'un agira à titre de président. Tous les membres du Comité doivent être des administrateurs indépendants et leur nomination par le Conseil doit se faire dans le respect des lois, des règlements et autres exigences applicables à ces nominations. Chaque membre doit réaffirmer annuellement son indépendance face à CAE, conformément aux normes d'indépendance fixées par les organismes de réglementation et les bourses et ainsi que dans les autres lois, règlements et exigences applicables. Chaque membre doit être en mesure de lire et de comprendre les états financiers (bilan, état des résultats, état de l'évolution de la situation financière) qui présentent un niveau de complexité comptable généralement comparable à celui qu'on peut raisonnablement attendre des états financiers de CAE, ou doit être en mesure de les lire et de les comprendre dans un délai raisonnable durant la période qui fait suite à son entrée au comité de vérification. Un membre doit avoir de l'expérience en finance ou en comptabilité ou toute autre expertise financière. La composition du comité, y compris les compétences de ses membres, doit être conforme aux exigences des organismes de réglementation et des bourses ainsi que des autres lois, règlements et exigences applicables, étant donné que de telles exigences peuvent être modifiées de temps à autre.

Le président et les membres du Comité doivent être élus annuellement par le conseil d'administration à la suite des recommandations émises par le comité de gouvernance et le président du Conseil. Si le président désigné n'est pas en mesure de participer à une réunion du comité, les membres du Comité qui y sont présents peuvent élire un remplaçant qui présidera la réunion.

Le quorum est obtenu à la majorité des membres du Comité.

RESPONSABILITÉS

Travailler en étroite collaboration avec les dirigeants et les employés de CAE, ses vérificateurs et/ou autres conseillers compétents, bénéficiant d'un accès à l'information que le Comité juge nécessaire ou recommandable pour s'acquitter de ses tâches et de ses responsabilités, telles qu'elles lui ont été attribuées par le conseil d'administration, relativement aux points suivants :

EXAMEN DES ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS

1. Examiner les états financiers annuels consolidés et vérifiés et faire des recommandations particulières au conseil d'administration. Dans le cadre de ce processus, le Comité doit :
 - examiner la pertinence de tout changement apporté aux principes et pratiques comptables sous-jacents;
 - examiner la pertinence des évaluations, des décisions et du niveau de prudence exercé dans les choix comptables;

- examiner les risques, incertitudes et engagements financiers ainsi que les passifs éventuels et discuter des politiques relatives à l'évaluation des risques financiers et à la gestion du risque.

ENGAGEMENT DE VÉRIFICATEURS EXTERNES

2. Recommander au conseil d'administration la nomination du vérificateur externe, qui rend compte au Conseil et au comité de vérification, tous deux représentants des actionnaires.
3. Examiner et approuver la lettre d'engagement. Dans le cadre de cet examen, le Comité revoit et recommande au conseil d'administration, aux fins d'approbation, les honoraires du vérificateur pour son travail de vérification annuelle. Le comité a la responsabilité de superviser le travail fait par le vérificateur de la Société dans le but de préparer ou de publier un rapport de vérification ou tout travail y afférent, et le vérificateur doit relever directement du comité. Ce dernier doit approuver l'engagement des vérificateurs externes pour les besoins de la vérification, de tout service en rapport avec la vérification, de tout conseil relatif à la fiscalité et de tout autre service autorisé et il doit également approuver les honoraires pour de tels services, y compris les processus d'approbation de tels services qui se conforment aux exigences des organismes de réglementation et des bourses ainsi que dans les autres lois, règlements et exigences applicables, étant donné que de telles exigences peuvent être modifiées de temps à autre, conformément à la politique et à la procédure ci-jointes.
4. Recevoir de la part du vérificateur externe, au moins une fois par année, un rapport écrit faisant la description détaillée de toutes les relations entre le vérificateur et CAE susceptibles d'influer sur l'objectivité et l'indépendance du vérificateur. Examiner avec le conseil d'administration, chaque année, l'indépendance des vérificateurs externes et soit confirmer au conseil d'administration l'indépendance de ces derniers, conformément aux exigences relatives à l'inscription à la cote, lois, règlements et autres règles applicables, soit recommander au conseil d'administration de prendre les mesures appropriées pour s'assurer de leur indépendance. Examiner et approuver les politiques d'engagement de CAE en ce qui a trait aux partenaires et aux employés ainsi qu'aux anciens partenaires et employés de l'actuel et de l'ancien vérificateur externe de CAE.

EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LES VÉRIFICATEURS EXTERNES

5. Examiner, avec les vérificateurs externes et la direction, les plans annuels de vérification externe qui doivent comprendre une évaluation des objectifs, de l'étendue, de l'échéancier, de l'importance et des honoraires.
6. Demander et examiner un rapport annuel, préparé par les vérificateurs externes, faisant état de toutes recommandations importantes dans le but d'améliorer le contrôle interne et répertoriant les mesures prises par la direction pour suivre ces recommandations. Demander et examiner un rapport annuel, préparé par les vérificateurs externes, faisant état de la procédure de contrôle de qualité interne du vérificateur, des questions importantes soulevées par la plus récente révision de contrôle de qualité interne effectuée

par les vérificateurs ou soulevées par toute demande ou enquête de la part des autorités gouvernementales ou professionnelles, au cours des cinq années précédentes, à propos d'une ou de plusieurs vérifications effectuées par les vérificateurs, et faisant état des mesures prises pour apporter des réponses à ces questions. Rencontrer séparément et périodiquement les vérificateurs externes.

7. Procéder à une demande précise et directe destinée aux vérificateurs externes et concernant :
 - le rendement des dirigeants engagés dans la préparation des états financiers;
 - toutes restrictions relatives à l'étendue du travail de vérification;
 - le niveau de collaboration dans le cadre de la vérification;
 - l'efficacité du travail de vérification interne;
 - toutes divergences d'opinion ou tous conflits pertinents non résolus entre la direction et les vérificateurs externes;
 - toutes transactions ou activités pouvant être illégales ou contraires à l'éthique;
 - l'indépendance du vérificateur externe, y compris la nature et les honoraires des services autres que la vérification et rendus par la firme de vérification externe et les membres de son groupe;
 - tout autre sujet souhaité.

EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LES VÉRIFICATEURS INTERNES

8. Examiner le plan de vérification interne annuel, y compris l'évaluation du risque de la vérification, les activités planifiées, le niveau et la nature du travail menant au rapport, l'organisation de la vérification et le budget annuel. Rencontrer séparément et périodiquement les vérificateurs internes.
9. Procéder à une demande précise et directe destinée aux vérificateurs internes et concernant :
 - toutes recommandations importantes dans le but d'améliorer le contrôle interne et répertoriant les mesures prises par la direction pour suivre ces recommandations;
 - le degré d'indépendance du vérificateur interne;
 - tout désaccord pertinent avec la direction;
 - tout autre sujet souhaité.

EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LA DIRECTION

10. Examiner et évaluer la pertinence et la qualité de l'organisation et de la dotation en personnel pour les responsabilités en matière de comptabilité et de finance et discuter avec la direction des états financiers vérifiés annuels, des états financiers trimestriels et du vérificateur indépendant, y compris de l'information divulguée par CAE dans le rapport de gestion.
11. Examiner avec la direction le rendement annuel d'une vérification externe et interne.

EXAMEN D'AUTRES DOCUMENTS PUBLICS

12. S'assurer que le Comité examine tous les documents publics importants liés au rendement financier de CAE, à sa situation financière ou aux analyses qui s'y rapportent, y compris les états financiers, le rapport de gestion, les communiqués sur les résultats annuels et intermédiaires et la notice annuelle. Dans certains cas extrêmes de contrainte de temps, le Comité peut confier la responsabilité de cet examen à deux de ses membres. Examiner et contrôler les pratiques et méthodes adoptées par la Société pour assurer leur conformité aux exigences relatives à l'inscription à la cote, lois, règlements et autres règles applicables, et s'il y a lieu, faire des recommandations ou préparer des rapports à l'intention du conseil d'administration. Commenter l'information financière et les consignes en matière du bénéfice net de CAE, s'il y a lieu, ayant été communiquées aux analystes et agences de cotation.
13. Examiner les changements importants aux principes comptables à respecter dans la préparation des comptes de la Société et de ses filiales, leur application et la divulgation d'information financière.
14. Préparer les rapports du Comité que les autorités compétentes en valeurs mobilières peuvent exiger d'inclure dans la circulaire de sollicitation de procurations et les autres documents d'information de la Société.
15. Le Comité doit examiner et approuver les méthodes définies dans la Politique sur la communication d'entreprise et la divulgation et vérifier annuellement que les méthodes adéquates sont en place au sein de la Société pour l'examen de la divulgation de son information financière issue de ses états financiers.

AUTRES RESPONSABILITÉS

16. De temps à autre, le Conseil peut en référer au service d'affaires financières de la Société pour de telles questions, s'il le juge à propos.

RÉUNIONS

17. Le Comité se réunit aux moments jugés opportuns par le conseil d'administration et rend régulièrement compte au Conseil.

RECOURS À DES EXPERTS-CONSEILS

18. Le Comité a l'autorisation de faire appel à des consultants indépendants ou à d'autres conseillers, selon ses besoins, pour mener à bien ses travaux. La Société assurera le financement nécessaire déterminé par le Comité pour l'obtention de tels services.

TRAITEMENT DES PLAINTES

19. Le Comité veillera au maintien de la procédure de réception, de conservation et de traitement des plaintes reçues par la Société en matière de comptabilité, de contrôles comptables internes et de pratiques de vérification, et de signalement anonyme et confidentiel, par les employés de la Société, d'inquiétudes quant à des pratiques comptables ou de vérification discutables.

EXAMEN ANNUEL

20. Le Comité doit examiner et évaluer annuellement la pertinence de son mandat, en faire un compte rendu au conseil d'administration et soumettre à son approbation toute proposition de changement. Il procédera à l'évaluation annuelle de son rendement et en rendra compte au président du comité de gouvernance du conseil d'administration de CAE.