



**NOTICE ANNUELLE 2007**  
**(Exercice terminé le 31 mars 2007)**

Le 27 juin 2007

*SIÈGE SOCIAL*  
*8585, ch. 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 .....  | 36 |
| 5.    | DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL.....                                   | 37 |
| 6.    | MARCHÉ POUR LES TITRES .....  | 37 |
| 6.1   | Variation du cours et volume.....   | 37 |
| 7.    | ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS .....   | 38 |
| 7.1   | Nom et fonctions principales .....  | 39 |
| 7.2   | Ordonnances d'interdiction d'opérations, faillites, amendes ou sanctions..... | 43 |
| 7.3   | Conflits d'intérêts.....  | 43 |
| 8.    | AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES                |    |
|       | 44  |    |
| 9.    | COMITÉ DE VÉRIFICATION .....  | 44 |
| 9.1   | Mandat .....  | 44 |
| 9.2   | Composition.....  | 44 |
| 9.3   | Approbation de services.....  | 44 |
| 10.   | RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES .....  | 45 |
|       | ANNEXE A – FILIALES .....   | 47 |
|       | ANNEXE B – MANDAT DU COMITÉ DE VÉRIFICATION DE CAE .....                      | 50 |

## RENSEIGNEMENTS INTÉGRÉS PAR RENVOI

Le rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et les notes y étant afférentes (les « états financiers consolidés ») se trouvent respectivement aux pages 29 à 78 et 81 à 134 du rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 (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 28 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 2007 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007, l'exercice 2006 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2005 au 31 mars 2006 et l'exercice 2005 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2005.

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 renfermer 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, sauf dans la mesure où les lois ou les règlements le prévoient. 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 a 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<sup>er</sup> 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, ch. 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.

Actuellement, CAE est un chef de file mondial dans le domaine des technologies de simulation et de modélisation et des produits et services intégrés de formation destinés à l'aviation civile et aux forces de défense du monde entier.

Nous concevons, construisons, fournissons et commercialisons du matériel de simulation, et nous fournissons aussi des services de formation et des services associés. Ce matériel et ces services comprennent, d'une part, des solutions intégrées de modélisation, de simulation et de formation destinées aux compagnies aériennes, aux exploitants d'avions d'affaires, aux avionneurs et aux organismes militaires et, d'autre part, un réseau international de centres de formation destinés aux pilotes, aux agents de bord et aux techniciens de maintenance.

Nos simulateurs de vol complets (FFS) recréent le comportement des appareils dans toute une gamme de situations et de conditions ambiantes. Leurs systèmes visuels très perfectionnés reproduisent des centaines d'aéroports de tous les pays, ainsi qu'une vaste gamme de pistes d'atterrissage et d'environnements de vol. Ajoutant le mouvement et les effets sonores à cette

simulation visuelle, les simulateurs plongent les pilotes et les équipages de tous niveaux dans un environnement d'entraînement réaliste.

CAE s'est bâtie une excellente réputation et entretient une relation durable avec ses clients grâce à ses 60 ans d'expérience, ses solides compétences techniques, son personnel hautement qualifié et son envergure mondiale. Environ 5 500 employés travaillent à temps plein dans ses installations de production et ses centres de formation répartis dans 19 pays. CAE tire environ 90 % de ses produits d'exploitation annuels d'exportations dans le monde entier et d'activités internationales.

## **2.1b) Historique**

Au cours des trois derniers exercices, CAE a procédé à une cession afin de mieux se centrer sur ses activités fondamentales. 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.

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 militaire et services associés qui est dirigé par Marc Parent, président de groupe. Les plus grandes priorités des groupes PS/C et PS/M consistent à réduire les coûts 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.

De plus, CAE a formé un groupe Innovation dirigé par Jeff Roberts, président de groupe. M. Roberts est également responsable de la division Formation civile et services associés. Le groupe Innovation est composé de personnes clés qui s'emploient à explorer les moyens de miser sur nos solides acquis et à trouver et exploiter de nouveaux marchés ou des marchés émergents ou adjacents au nôtre en vue d'y investir pendant l'année. Les occasions d'exploiter nos compétences clés sont concentrées dans six secteurs : la simulation médicale, les transports, les services aéronautiques, les jeux et le divertissement, ainsi que le matériel aéronautique.

CAE investit dans les innovations en matière de logiciels et de matériels informatiques qui visent à soutenir cette technologie de pointe et à renforcer ses services de formation au vol pour ses centres de formation ainsi que pour d'autres clients. Comme exemples d'innovations, mentionnons les simulateurs de vol complets de la nouvelle Série CAE 5000, la série de dispositifs de formation au pilotage et de dispositifs de formation sur PC de nouvelle génération CAE Simfinity<sup>®</sup>, les générateurs d'images CAE Tropos<sup>®</sup>-6000 et CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000 ainsi que le système de mouvement électrique CAE True<sup>MC</sup>.

Au cours des trois dernières années, CAE a continué d'investir dans la formation des pilotes et d'accroître son accès aux marchés militaires américains et européens. 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 donner de la formation aux pilotes de LAN en vertu d'un accord de dix ans. Depuis l'acquisition, CAE a ajouté un A320 et un B767-300 à ses appareils, pour un total de trois FFS.
- CAE et Iberia Lineas Aereas de España, 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. Iberia forme environ 2 000 pilotes dans son centre de formation en coentreprise, qui offre également la formation à des tiers. La participation de CAE dans la coentreprise est de 80 %. En 2006, CAE a agrandi le centre de Barajas et a fermé le premier centre d'Alcalá. Les installations actuelles comportent 11 FFS à Barajas.
- En août 2005, CAE a signé avec la compagnie aérienne britannique Virgin Atlantic Airways un contrat de dix ans portant sur la formation de l'ensemble de ses pilotes d'Airbus A340-600 et de Boeing 747-400. En plus de ce contrat, la croissance soutenue des programmes easyJet et Dassault appuie la croissance de Burgess Hill. CAE en est au stade final d'un deuxième agrandissement, ce qui porte le nombre total de simulateurs à douze. En décembre 2006, CAE a commencé la formation sur le 900EX EASy et le 2000EX EASy de Dassault et, au milieu de l'année 2007, la formation commencera sur le 7X. Le centre de Burgess Hill exploite actuellement huit FFS. Les quatre simulateurs restants seront mis au service des clients clés.
- 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 clé en main qui comprend le recrutement et la formation de pilotes pour les compagnies aériennes. En plus de sa clientèle de base en Europe (Ryanair, Vueling, etc.), CAE fournit désormais des pilotes aux transporteurs indiens et chinois, et poursuit également sa croissance en Asie du Sud-Est, au Moyen-Orient et en Amérique du Sud.
- CAE a officiellement ouvert son nouveau centre de formation du Nord-Est près de l'aéroport de Morristown, dans le New Jersey, en juin 2007. Ce centre d'avant-garde est le premier à offrir la formation sur le Falcon 7X de Dassault et offre aussi la formation sur le Falcon 900 EX/EASy, le Falcon 2000 EX/EASy, le Gulfstream IV et l'hélicoptère Sikorsky S76C+/B. Le nouveau centre héberge six simulateurs. CAE a annoncé son projet d'agrandissement du centre, qui devrait faire passer la capacité de six à douze simulateurs pour permettre l'installation d'un plus grand nombre de FFS (notamment le Gulfstream G450/G550 qui sera installé à la fin de 2007).
- En réponse à la croissance soutenue de l'aviation en Chine, ZFTC (la coentreprise de CAE avec China Southern Airlines, à Zhuhai, en Chine) s'agrandit avec la construction d'un nouveau centre pouvant accueillir huit simulateurs. Le centre sera prêt pour la formation au milieu de l'année 2007 et offrira de la formation sur l'A320, l'A330 et le Boeing 777, ce qui portera à 13 le nombre total de FFS construits par CAE et exploités

par ZFTC, qui continue ainsi d'être le plus grand fournisseur de services de formation au pilotage indépendant de Chine.

- Au cours de l'exercice 2007, CAE a continué d'agrandir son réseau de formation mondial et a conclu plus de 50 nouvelles conventions aéronautiques d'affaires, en grande partie avec des sociétés Fortune 500, ainsi que 20 nouvelles conventions de formation aéronautique avec des compagnies aériennes comme Indigo Airlines, Avanti Air, Pinnacle Airlines, Air Atlanta, Air Madagascar, Skywest Airlines et Martinair.
- Une convention de coentreprise de dix ans a été conclue avec Embraer pour fournir de la formation sur ses nouveaux jets légers et très légers, le Phenom 300 et le Phenom 100, et nous avons continué de travailler à la conclusion des contrats nécessaires à la mise en œuvre de la nouvelle société de formation.
- En 2006, CAE a lancé un groupe Services visant à exploiter ses compétences clés en formation pour offrir des services supplémentaires à une clientèle plus vaste. Ce projet comprend l'exploitation de centres de formation, la formation de techniciens de maintenance, la création de didacticiels et des services de prestation de formation. La conclusion d'accords de fourniture de services avec Jetblue, Etihad et la FAA constituent des exemples récents de la concrétisation de ce projet.

Au cours des dernières années, CAE a obtenu de nombreux succès sur le marché de la formation et des services militaires par l'intermédiaire de ses secteurs PS/M et FS/M. Entre autres :

- CAE dirigera la conception et la mise au point des entraîneurs à la maintenance virtuelle d'hélicoptères NH90 destinés aux forces armées allemandes. CAE met au point le logiciel de formation à la maintenance virtuelle des NH90 (VMT), un didacticiel de formation à la maintenance basé sur la simulation, des postes d'instructeurs et des systèmes de gestion de la formation. Le VMT des NH90 reposera sur la technologie du Simfinity<sup>®</sup> de CAE. Le VMT du NH90 comprendra une représentation virtuelle de tous les systèmes de bord de sorte que le personnel de maintenance puisse s'entraîner à diagnostiquer des problèmes de maintenance. Le programme de formation à la maintenance virtuelle du NH90 s'ajoute aux responsabilités préalablement annoncées de CAE dans le cadre du programme du NH90 avec l'Allemagne. CAE fait partie d'un consortium à qui un programme important de financement privé a été confié en 2005 pour la formation des forces armées allemandes sur le NH90. Évalué à 488 millions d'euros, Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS), dans lequel CAE est actionnaire à 25 %, offrira de la formation sur l'hélicoptère NH90 dans des centres de formation privés. Les centres de formation, qui devraient ouvrir plus tard en 2008, seront les premiers destinés au NH90. De plus, pour la conception et la fabrication des simulateurs NH90 et des systèmes de formation connexes, CAE et Thales se sont associées pour être les maîtres d'œuvre et les autorités en matière de conception pour la production des 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. CAE offre aussi le générateur d'images CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000, a la responsabilité générale de l'intégration et du déploiement, et gère la construction des centres de formation.
- CAE concevra un simulateur d'entraînement aux missions de l'ensemble de l'équipage EH101 (FCMS) destiné à la Marina Militare Italiana (Marine italienne). Le

FCMS EH101 comprendra le simulateur d'entraînement aux missions (FMFS) des pilotes d'EH101 et le simulateur d'entraînement de l'équipage arrière (RCT) à l'utilisation des systèmes tactiques, de systèmes capteurs et des systèmes d'armement de l'appareil. CAE effectue également une série de mises à niveau sur le système d'entraînement Merlin EH101 de la Marine royale britannique construit par CAE à titre de sous-traitant de Lockheed Martin UK. Dans le cadre du Merlin Capability Sustainment Programme (MCSP), CAE mettra à niveau le simulateur dynamique de poste de pilotage Merlin (simulateur de mission complet), le simulateur aux procédures du poste de pilotage et deux simulateurs d'entraînement de l'équipage arrière en service à la base aérienne de la Marine royale britannique située à Culdrose. CAE a renforcé ses liens avec la société European Aerospace Defence and Space (EADS) au cours des dernières années. CAE a conclu un contrat avec EADS Amérique du Nord pour concevoir et fabriquer le premier entraîneur aux procédures du poste de pilotage du Lakota UH-72A pour l'Armée américaine. L'Armée prévoit acquérir jusqu'à concurrence de 322 hélicoptères UH-72A au cours de la prochaine décennie. CAE a également conclu un contrat avec EADS CASA et le gouvernement australien portant sur la fourniture de services de formation clés en main et de cinq ans de services de soutien pour le nouvel avion polyvalent de ravitaillement en vol et de transport A330 de la Royal Australian Air Force (RAAF). CAE est également le fournisseur de formation privilégié pour l'avion de transport tactique C-295 et détient actuellement un contrat de conception et de fabrication de deux simulateurs de vol C-295.

- CAE USA continue de consolider sa relation avec le 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment- Airborne SOAR(A), unité d'élite de l'Armée de terre américaine connue sous le nom de Night Stalkers. Au cours des dernières années, CAE USA a remporté des contrats portant sur la conception et la mise au point d'une gamme de systèmes de répétition de missions et de formation pour ce client. La mise au point de la base de données innovatrice environnement commun/base de données commune (CE/CDB), qui devrait réduire considérablement les délais de répétition de mission nécessaires à la production de bases de données extrêmement précises, compte parmi les travaux effectués pour cette unité. Le CE/CDB est intégré au simulateur de mission de combat Chinook MH-47G récemment livré et sera intégré au simulateur de combat Black Hawk MH-60L que CAE livrera à l'unité en 2008.
- CAE a remporté un appel d'offres portant sur la conception et la fabrication d'entraîneurs aux vols tactiques et opérationnels (TOFT) MH-60R et SH-60B destinés à la Marine américaine. Au départ, CAE mettra au point un TOFT MH-60R et un TOFT SH-60B pour ces hélicoptères de la Marine américaine, avec une option pour la mise au point de deux TOFT MH-60R supplémentaires. Le premier TOFT MH-60R sera livré à la base navale de Mayport, en Floride, à la fin de 2008, tandis que le TOFT SH-60B sera livré à la base aéronavale du corps des Marines de Kaneohe Bay, à Hawaï, en 2009. Un TOFT est composé de deux dispositifs de formation : l'entraîneur aux vols opérationnels (OFT) qui sert à entraîner le pilote et le copilote, et l'entraîneur à l'utilisation tactique de l'armement (WTT) qui sert à entraîner les opérateurs de capteurs et les équipages arrière. Lorsqu'ils sont mis en réseau, l'OFT et le WTT forment l'entraîneur aux vols tactiques et opérationnels, qui permet l'entraînement de l'ensemble de l'équipage aux missions. Les TOFT MH-60R et SH-60B pourront être mis en réseau avec d'autres éléments de formation de la Marine pour permettre un entraînement aux missions en mode distribué. CAE est également le principal maître d'œuvre du programme de formation sur l'hélicoptère MH-60S de la Marine américaine. Depuis juin 2004, la

Marine américaine a conclu des contrats de conception et de fabrication de quatre TOFT MH-60S et de quatre WTT MH-60S avec CAE, le premier TOFT ayant été livré dans les délais prévus et déclaré prêt pour la formation sur la base aéronavale de Norfolk en 2006. Les contrats conclus par CAE avec la Marine américaine pour les systèmes de formation MH-60S et MH-60R ont totalisé plus de 125 millions de dollars canadiens au cours des trois dernières années.

- CAE USA poursuit la mise en œuvre d'un programme de l'Armée américaine appelé Synthetic Environment Core (SE Core)-Database Virtual Environment Development (DVED). Aux termes de ce programme, CAE élabore l'architecture des bases de données communes ainsi que le processus et les outils pour la production rapide de bases de données. Elle crée également 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) de l'Armée, entièrement intégré et corrélé sur lequel reposeront l'entraînement virtuel des troupes et la répétition de missions. Le premier de ces centres de production de bases de données devrait ouvrir à Orlando, en Floride, à l'automne 2007.
- Rotorsim, le consortium qui appartient à parts égales à CAE et AgustaWestland, une société de Finmeccanica, a ouvert officiellement pour la formation en été 2006. La première classe d'étudiants a reçu des formations initiales et périodiques adaptées à l'hélicoptère A109 Power. De plus, les simulateurs A109 et AW139 de Rotorsim ont obtenu le niveau de certification D de la Federal Aviation Administration.

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, de performances et de caractéristiques additionnelles qui améliorent la sécurité et l'efficacité. Voici quelques faits nouveaux :

- Le lancement d'un produit révolutionnaire, le simulateur de vol complet Série CAE 5000, conçu spécialement pour répondre aux besoins de formation sur les avions de ligne à fuselage étroit de grande diffusion comme le Boeing 737 et l'Airbus A320, ainsi que sur les avions d'affaires, y compris ceux du segment émergent des jets très légers (VLJ). Le FFS de série 5000 est le résultat direct de la réflexion des comités consultatifs de clients et des comités techniques de CAE, des formateurs de CAE et d'une étroite coordination avec les organismes de réglementation du monde entier. Les clients souhaitent que la qualité, la fiabilité et la fidélité de CAE soient mises au service d'un produit qui les aiderait à mieux contrôler leurs coûts et à répondre à certains besoins précis en matière de formation, concernant notamment :
  - la formation initiale et périodique sur les avions à fuselage étroit;
  - la formation sur avions d'affaires, y compris le segment émergent des VLJ;
  - les organismes de formation tiers, notamment les programmes de formation à la licence de pilote en équipages multiples (MPL) destinés à remédier à la pénurie internationale de pilotes.
- Le lancement du système de mouvement électrique CAE True<sup>MC</sup> et la certification de ce système sur quatre simulateurs de vols complets de CAE (FFS) au niveau D, le niveau de

performance le plus élevé pour du matériel de formation au pilotage accordée par l'Autorité conjointe de l'aviation européenne (JAA) et le Bureau japonais de l'aviation civile (JCAB). Il s'agit de la première certification de niveau D pour un FFS équipé du système de mouvement électrique destiné à l'Airbus A320 et au Boeing B737NG. Les quatre simulateurs sont : deux Boeing 737-800, un Airbus A320 destiné à la société Flight Simulation et un Boeing 737-800 destiné à Japan Airlines.

- Le lancement du dernier venu de la famille de systèmes visuels Tropos<sup>®</sup> de CAE appelé CAE Tropos-6000. La nouvelle série CAE Tropos-6000 combine la qualité de l'image et la haute fidélité aux derniers logiciels graphiques en temps réel prêts à l'emploi (COTS). De plus, le générateur d'images Tropos-6000 de CAE utilise la nouvelle technologie de projecteurs à cristaux liquides sur silicium (LCoS) qui permet une solution visuelle d'un réalisme inégalé. CAE Tropos-6000 utilise la dernière génération des processeurs graphiques d'ATI et est disponible en trois configurations : Tropos-6100, Tropos-6200 et Tropos-6400. Le processeur Tropos-6400 haut de gamme de CAE est conçu pour satisfaire les fortes exigences de la formation de niveau D grâce à l'emploi de quatre unités de traitement graphique par projecteur LCoS procurant un champ de vision de 200° sur 43° pour une configuration de trois canaux. Le simulateur Tropos-6200 de CAE est conçu pour les simulateurs de vol complets et les dispositifs de formation au pilotage qui n'exigent pas de certification de niveau D et utilise deux unités de traitement graphique par projecteur. Le Tropos-6100 de CAE est idéal pour les applications figurant dans les ordinateurs portables ou les ordinateurs de bureau, comme la familiarisation avec les aéroports, et il n'utilise qu'une seule unité de traitement graphique.

### **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 estime 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 de certification 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 de coûts que fournit la formation sur simulateur comparativement 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 sur simulateur. 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 de façon sécuritaire 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 2007, CAE a vendu 34 FFS. Les prix catalogues de l'équipement de simulation pour avions civils partent à 1 million de dollars américains pour les entraîneurs aux procédures et varient entre 2 et 5 millions de dollars américains pour les dispositifs d'entraînement au vol (FTD) et entre 8 et 16 millions de dollars américains pour les FFS, ce qui comprend les données, les pièces et le matériel provenant du 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'assurer la maintenance et de réparer les aéronefs et pour former le personnel de cabine. La formation est fournie aux compagnies aériennes commerciales et régionales, aux exploitants d'avions d'affaires et aux organismes aéronautiques généraux. Actuellement, environ la moitié de toutes les capacités de formation du monde appartiennent à de grandes compagnies aériennes commerciales, qui s'en servent pour former leurs pilotes. Celles-ci ont cependant aussi recours à des fournisseurs 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 compagnies utilisent principalement les services des fournisseurs de formation indépendants. La totalité de la formation sur les avions d'affaires est donnée par des fournisseurs de formation indépendants.

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

CAE estime 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 principaux aéroports civils du monde et d'évoluer dans différentes conditions météorologiques. L'économie réalisée par les exploitants d'aéronefs est

substantielle compte tenu du fait que la formation sur simulateur est de cinq à dix fois moins dispendieuse 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.

### *Exigences en matière de licence et de qualification professionnelle des pilotes*

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 lb, 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 de qualification et 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 et les nouvelles lignes directrices concernant la qualification à la licence de pilote en équipages multiples (*Multi-crew Pilot License* (MPL)), mis au point par l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI), qui seront achevés plus tard cette année et étudiés par chacun des organismes nationaux. Le processus MPL accorde une place plus importante à la simulation dans la formation des stagiaires débutants pour en faire des copilotes d'avions de ligne modernes. La licence MPL devrait être largement adoptée 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 à combler de la manière la plus efficace possible.

### *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 sur simulateur 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 de vol 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 service, ce ratio passant à 30 pour les avions commerciaux à fuselage étroit, à 40 pour les jets régionaux et à 80 pour les avions d'affaires.

Les livraisons de nouveaux aéronefs constituent un moteur important pour ce marché. Le rapport intitulé « *The World Market for Large Commercial Jet Transports* » publié par Forecast International/DMS inc. prévoit que 8 184 gros jets commerciaux seront produits au cours des dix prochaines années (2007 à 2016). Au cours de la même période, Forecast International/DMS inc. prévoit qu'environ 4 000 avions régionaux seront construits.

Au cours de l'année civile 2006, Airbus et Boeing ont annoncé la commande de 824 et 1 058 aéronefs respectivement qui, à la livraison, devraient avoir un effet favorable sur la demande en simulateurs et en services de formation.

CAE est d'avis que l'augmentation de la demande de formation sur simulateur représentant des avions d'affaires sera tributaire de la croissance des ventes d'avions d'affaires neufs et de l'accroissement des vols nolisés en copropriété et non planifiés. Selon Forecast International/DMS inc., la production d'aéronefs d'affaires devrait s'élever à un total de 12 000 appareils au cours des dix prochaines années, dont 4 000 (ou environ un tiers), seront des jets très légers (VLJ) comme l'Eclipse 500, l'Embraer Phenom 100 et le Cessna Mustang.

La croissance à long terme du trafic aérien civil stimulera vraisemblablement 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 membres d'équipage*

Selon les dernières données d'AIR inc., 8 256 pilotes ont été embauchés aux États-Unis en 2006 et 8 500 devraient l'être en 2007. Les offres d'emploi proviennent principalement des compagnies aériennes à bas tarifs, ainsi que des compagnies régionales et nationales. Les pilotes sont assujettis à la retraite obligatoire, ce qui nécessite une formation continue des autres pilotes pour remplacer les retraités. 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, ce qui 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 aéronefs 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, de techniciens de maintenance et de membres d'équipage de cabine 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, Alteon Training L.L.C., la filiale de Boeing pour la formation au pilotage, prévoit qu'en Chine, pour les pilotes seulement, 2 000 nouveaux postes supplémentaires devront être comblés tous les ans jusqu'en 2025.

#### **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 aéronefs militaires, notamment les chasseurs, les hélicoptères et les avions de transport et de patrouille maritime. Ils permettent aux équipages d'aéronefs 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 aéronefs, 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. CAE a mis au point une architecture de base de données d'environnement commun/base de données commune (CE/CDB) nouvelle et innovatrice pour le Special Operations Command (SOCOM) des États-Unis. L'architecture CE/CDB a été mise en place pour la première fois sur le simulateur de mission de combat Chinook MH-47G que CAE a récemment livré au 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment de l'Armée des États-Unis. Le CE/CDB promet d'améliorer de façon importante les capacités de répétition de mission grâce aux caractéristiques des bases de données rapides et corrélées. Grâce à l'amélioration continue de ses technologies de pointe et au développement de nouvelles solutions d'entraînement par la simulation, CAE vise à conserver 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 2007 s'établit à environ 439 milliards de dollars américains, sans compter le financement supplémentaire d'environ 93 milliards de dollars américains exigé par la guerre en Iraq et en Afghanistan. Pour l'exercice 2008, le Président a proposé un budget de 481 milliards de dollars américains et un financement supplémentaire de 141 milliards de dollars américains. 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 asymétriques 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 asymétriques 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/performance 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 plateformes d'armes, ainsi que la modernisation et le prolongement de la durée de vie des aéronefs et plateformes 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'hélicoptère NH90 offriront de vastes occasions d'affaires en matière 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 multimission P-8A de la Marine américaine, l'hélicoptère léger polyvalent de l'Armée de terre américaine, l'avion cargo conjoint de l'Armée de terre et de l'Armée de l'air 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 la 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 sur simulateur 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 sur simulateur est également plus économique que la formation du personnel avec de l'équipement réel. Troisièmement, la formation sur simulateur comprend un degré moindre de risques d'accidents occasionnant des blessures et des dommages à l'équipement. Finalement, CAE estime 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 plus 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 et fourni des services de formation à des organismes militaires de près de 50 pays. Elle est le premier fournisseur au monde de simulateurs de vol civils sur le marché et est le deuxième plus important fournisseur indépendant de services de formation pour l'aviation civile compte tenu du nombre de simulateurs en exploitation.

CAE compte environ 5 500 employés à temps plein 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 2006 et 2007 s'élevaient respectivement à 1,107 milliard et à 1,251 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> |            |            |
|--|------------|------------|---|------------|------------|
|  | 2007       | 2006       |   | 2007       | 2006       |
| PS/C   | 28         | 23         | États-Unis  | 32         | 35         |
| FS/C   | 27         | 29         | Allemagne   | 12         | 14         |
| PS/M   | 28         | 30         | Canada  | 11         | 9          |
| FS/M   | 17         | 18         | Pays-Bas  | 7          | 9          |
|  | <b>100</b> | <b>100</b> | Royaume-Uni   | 8          | 7          |
|  |            |            | Chine   | 5          | 5          |
|  |            |            | Émirats arabes unis   | 4          | 6          |
|  |            |            | Autres pays d'Asie  | 6          | 5          |
|  |            |            | Autres pays   | 5          | 6          |
|  |            |            | Autres pays européens   | 10         | 4          |
|  |            |            |   | <b>100</b> | <b>100</b> |

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> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b><i>Canada</i></b>                      |             |             |             |             |
| Montréal (Québec)                         | ✓           | ✓           | ✓           | ✓           |
| Toronto (Ontario)                         |             |             | ✓           |             |
| Ottawa (Ontario)                          |             |             |             | ✓           |
| <b><i>Europe</i></b>                      |             |             |             |             |
| Amsterdam (Pays-Bas)                      |             |             | ✓           |             |
| Bruxelles (Belgique)                      |             |             | ✓           |             |
| Burgess Hill (Royaume-Uni)                |             | ✓           | ✓           | ✓           |
| Evora (Portugal)                          |             |             | ✓           |             |
| Madrid (Espagne)                          |             |             | ✓           |             |
| Base de la RAF, Oxfordshire (Royaume-Uni) |             |             |             | ✓           |
| Stolberg (Allemagne)                      |             | ✓           |             | ✓           |
| <b><i>États-Unis</i></b>                  |             |             |             |             |
| Dallas (Texas)                            |             |             | ✓           |             |
| Denver (Colorado)                         |             |             | ✓           |             |
| Fort Worth (Texas)                        |             |             | ✓           |             |
| Tampa (Floride)                           |             | ✓           |             | ✓           |
| <b><i>Autres pays</i></b>                 |             |             |             |             |
| Bangalore (Inde)                          | ✓           |             |             |             |
| Dubaï (Émirats arabes unis)               |             |             | ✓           |             |
| São Paolo (Brésil)                        |             |             | ✓           |             |
| Santiago (Chili)                          |             |             | ✓           |             |
| Sydney (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 d'AgustaWestland, de Bell Helicopter, de Boeing, d'Eurocopter et de Sikorsky. Au cours de l'exercice 2007, CAE a obtenu 34 des 49 commandes de FFS avec appel d'offres, soit 69 % des appels d'offres. Depuis sa création, CAE a livré plus de 700 FFS et FTD à plus de 100 compagnies aériennes, avionneurs et centres de formation situés dans 45 pays. Grâce à plus de 50 ans d'expérience dans la conception et la fabrication de FFS et d'autres dispositifs de

formation au pilotage, CAE a su établir une relation à long terme avec les principales compagnies aériennes du monde.

CAE prévoit maintenir sa position dominante dans les systèmes de simulation civils 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 soutenus 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.

La capacité de CAE d'offrir de la formation interactive par simulation, notamment grâce à son système ultramoderne CAE Simfinity<sup>®</sup>, consolide ses compétences depuis longtemps reconnues en matière de FFS et de FTD. Au cours de l'exercice 2007, CAE a vendu 19 dispositifs tridimensionnels CAE Simfinity<sup>®</sup> comprenant des FTD, des entraîneurs intégrés aux procédures (IPT) et des dispositifs d'entraînement au vol et à la maintenance (M/FTD). En s'ajoutant à son réseau toujours plus vaste de centres de formation, cet ensemble complet 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 de rechange, les mises à niveau et les réaffectations de simulateurs.

Le groupe Produits de simulation regroupe toutes les activités de fabrication et englobe l'ingénierie, la gestion des programmes, les approvisionnements mondiaux, le marketing 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 le réseau mondial de centres de formation 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 des centres de formation, à São Paulo (Brésil) et à Toronto (Canada), et en acquérant Schreiner Aviation Training BV et SimuFlite Training International, inc. 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 2007, elle avait un parc de 110 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 99 équivalents de simulateurs actifs (NESA) qui ont généré des produits pour la Société au cours de l'exercice 2007.

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 propre personnel de formation. Les centres de formation sont utilisés par plus de 3 000 clients (compagnies aériennes et sociétés) 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 fournisseur 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, aux techniciens de maintenance et au personnel naviguant. Dans le cadre de ce contrat, CAE a obtenu la certification sur le premier simulateur Falcon 7X du monde dans le centre de formation du Nord-Est et a commencé à offrir un programme de formation complet qui intégrera la technologie de formation CAE Simfinity®.

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 terminé au cours de l'exercice 2007 le regroupement des centres de formation qui faisaient double emploi et réaffecté un certain nombre de simulateurs pour en augmenter le rendement au maximum. Bien que la réorganisation soit terminée, FS/C continuera de rechercher des moyens d'optimiser son réseau de NESAs, notamment au moyen de la vente ou de l'achat de FFS usagés. 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 fournit également des services de formation militaire clés en main par l'entremise de son MSHATF au Royaume-Uni, son centre de formation des équipages de C-130 à Tampa, en Floride et le centre de formation Rotorsim en Italie. CAE et AgustaWestland sont propriétaires de Rotorsim à parts égales.

CAE a livré des produits de simulation et fourni des services de formation aux forces armées de près de 50 pays. 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 de CAE

un système de premier ordre pour les applications de simulation de missions. En outre, le système Medallion 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 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment de l'Armée de terre américaine. Le générateur d'images Medallion de CAE équipe également les simulateurs nouvellement construits, entre autres les simulateurs de missions de combat MH-47G et MH-60L pour le 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment de l'Armée de terre américaine, le simulateur AW139 pour AgustaWestland, l'entraîneur aux vols opérationnels E-6B pour la Marine américaine et le simulateur d'entraînement aux missions de l'ensemble de l'équipage EH101 pour la Marine italienne.

CAE continue de concentrer ses efforts de croissance auprès de ses clients militaires dans le monde, et ce, particulièrement aux États-Unis. La Société estime 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 prévoyant les besoins de ses clients militaires en matière d'équipement et de formation hautement personnalisés et en répondant à ces besoins. CAE estime 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 constructeurs OEM et les maîtres d'œuvre. Par exemple, EADS CASA a choisi CAE à titre de fournisseur privilégié de systèmes de formation pour ses appareils C-295. Nous sommes en train de mettre au point des simulateurs C-295 pour le centre de formation espagnol d'EADS CASA et pour l'Armée de l'air brésilienne. Nous collaborons en outre avec EADS CASA à la fourniture d'autres systèmes de formation visant les C-295 ailleurs dans le monde. Boeing a également choisi CAE comme fournisseur de systèmes de formation pour les C-130 Hercules de l'Armée de l'air américaine qui font l'objet d'un programme de modernisation de leur avionique et, au cours de l'exercice 2007, Boeing a également remis à CAE son prix « Outstanding Supplier » pour l'exemplarité et la promptitude de son soutien dans le développement de nouveaux projets. 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 plateformes 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 haut niveau 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 2007, le groupe PS/M a obtenu une gamme de nouveaux contrats auprès de forces militaires dans le monde. En plus des principaux PS/M mentionnés précédemment à l'alinéa 2.1b) intitulé « Historique », des contrats ont été obtenus pour :

- Concevoir un nouveau simulateur de tactique opérationnelle P-3C (OTT) pour la Marine allemande. Ce simulateur sera utilisé par la Marine allemande pour la formation des opérateurs de capteurs de l'équipage arrière de l'avion P-3C Orion. Une fois que le simulateur sera mis en réseau avec l'entraîneur aux vols opérationnels (OFT), que CAE met actuellement à niveau, la Marine allemande disposera d'un simulateur de mission complet P-3C qui servira à former les pilotes et les opérateurs de capteurs à toutes les missions effectuées dans ce type d'avion.
- Fournir à l'Armée britannique 36 simulateurs de tirs au canon sur tourelles pour les véhicules de combat d'infanterie (VCI). Ces simulateurs serviront à entraîner l'équipage et les chefs de char de l'Armée britannique aux opérations de tir au canon sur les VCI. Les quatre premiers simulateurs ont été livrés à l'école de mitrailleurs des véhicules blindés de combat (VBC) à Lulworth au Royaume-Uni. CAE met actuellement au point 32 autres simulateurs qui seront livrés tout au long de l'année 2007 aux unités d'infanterie blindées de l'Armée britannique déployées au Royaume-Uni et en Allemagne. De plus, les simulateurs de tir au canon sur tourelles pour les VCI pourront être mis en réseau, pour permettre l'entraînement au niveau du peloton.
- Aux termes d'un contrat avec la société Boeing, concevoir et mettre au point des mises à niveau et de nouveaux dispositifs de formation dans le cadre du programme de modernisation de l'avionique des C-130 de l'Armée de l'air américaine. Au départ, CAE doit mettre à niveau un entraîneur aux systèmes d'armement du C-130H, et elle livrera un simulateur mis à niveau dans une configuration C-130AMP au début 2009. CAE met également à niveau, dans la configuration C-130AMP, un dispositif de familiarisation avec le cockpit du C-130, un entraîneur aux procédures du poste de pilotage, ainsi qu'un entraîneur pour les arrimeurs largueurs existants, et elle concevra et fabriquera le nouvel entraîneur partiel à l'avionique du C-130AMP. Grâce au C-130AMP, l'Armée de l'air américaine prévoit convertir plus de 200 appareils C-130H à la configuration AMP. Cette mise à niveau rendra les C-130 conformes aux normes de sécurité et de navigation actuelles, améliorera la fiabilité et réduira les coûts de cycle de vie des appareils.

### **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 sur simulateur dans plus de 60 emplacements dans le monde. CAE fournit le soutien à la maintenance pour la plupart des simulateurs de vol des forces armées canadiennes et la plupart des simulateurs de vol exploités par les forces terrestres, aériennes et navales d'Allemagne. Aux États-Unis, CAE fournit une gamme de services dans plusieurs bases, notamment la formation des opérateurs du drone Predator à la base de l'Armée de l'air de Creech au Nevada. CAE soutient également les systèmes de formation et de répétition de missions utilisés par le 160<sup>th</sup> 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). En 2006, CAE a commencé à donner de la formation sur appareil (aéroportée) aux équipages des C-130J et des transports tactiques sur C-130H de la Royal Australian Air Force (RAAF). Le personnel de CAE a déjà fourni des simulateurs et de la formation en classe ainsi que des services de soutien et de maintenance à la base de la RAAF de Richmond, qui abrite le Airlift Group de la

RAAF. CAE offre aussi différents services de soutien aux installations 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 2007, le groupe FS/M a remporté une grande victoire stratégique lorsque CAE a remporté un appel d'offres pour fournir au Corps des Marines des États-Unis (USMC) des services de soutien technique aux dispositifs de formation de deux avions, l'AV-8B et le KC-130. En tant que maître d'œuvre auprès du In-Service Engineering Office (ISEO), CAE assurera le soutien technique sur place et l'exécution des modifications techniques à apporter aux entraîneurs AV-8B et KC-130 dont l'USMC dispose sur ses bases aériennes (MCAS) de Cherry Point, en Caroline du Nord et de Yuma, en Arizona. Une autre étape clé de l'exercice 2007 a été l'ouverture officielle du centre de formation Rotorsim en Italie. Le groupe FS/M bénéficie de revenus provenant 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. Par exemple, la RAF organise 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. D'autres 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 à la base de l'Armée de l'air de Creech. Au cours de l'exercice 2007, 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, notamment un contrat de soutien aux dispositifs de formation des hélicoptères Merlin de la Marine royale à sa base aéronavale de Culdrose.

### **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 liés 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, nous avons conclu avec L-3 Communications Corporation (L-3) la vente des éléments importants du secteur Contrôles navals pour une contrepartie en espèces de 238,6 millions de dollars. Ce montant était assujetti à l'approbation par L-3 du fonds de roulement net du secteur Contrôles navals. Les discussions à ce propos ont abouti à un accord au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2007 et L-3 a reçu un paiement correspondant à la différence sur le fonds de roulement net. Nous avons reçu de L-3, au cours de l'exercice 2007, des avis de demande d'indemnisation aux termes du contrat de vente et d'achat (CVA), selon lesquels nous aurions notamment manqué à certaines déclarations et garanties fournies dans le CVA. Il est impossible pour le moment de prévoir quelle sera l'issue de ces questions et encore moins d'établir le montant des dédommagements qui pourraient éventuellement être versés. Nous comptons tout mettre en œuvre pour nous défendre. Le CVA plafonne à 25 millions de dollars américains le montant qui peut être réclamé.

## *Systemes forestiers*

Le 16 août 2002, CAE a vendu la quasi-totalité de l'actif de la division Matériel pour scieries de son secteur Systemes 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 parties ont convenu de soumettre certains éléments du différend à l'arbitrage, lequel est en cours.

### **Technologies de nettoyage et autre**

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 la technologie la plus avant-gardiste possible, d'où son engagement de longue date envers la recherche et le développement (R-D). On encourage chaque secteur d'activités à appliquer la R-D à toute la gamme de ses activités, du développement de produits aux processus et techniques de production.

La stratégie de R-D 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 R-D 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 R-D 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 R-D 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 R-D 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 R-D 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 à partir de l'exercice 2012.

Les dépenses totales de R-D comprennent les dépenses en R-D de base de même que les dépenses de développement relatives à un programme. Au cours de l'exercice 2007, les dépenses en R-D de base internes étaient en grande partie liées au développement des simulateurs de vol complet des séries 5000 et 7000, du cadriciel CAE-STRIVE<sup>MC</sup> et des applications hébergeant l'architecture CAE NeTTS<sup>MC</sup>, la nouvelle génération de la plateforme et du système de formation CAE Simfinity<sup>®</sup> et des systèmes visuels CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000 et Tropos<sup>®</sup>-6000, y compris la technologie de projection LCoS et une nouvelle génération de contenu de base de données et d'outils de déploiement (Database-on-Demand and Motif Compositing<sup>TM</sup>) fondées sur la technologie environnement commun/base de données commune (CE/CDB) mise au point pour les forces spéciales des États-Unis. De plus, CAE a investi dans un certain nombre de nouveaux produits qui exploitent la valeur des technologies clés de CAE, notamment STRIVE<sup>®</sup>, CE/CDB et la technologie de visualisation. Ces produits comprennent le système visionique avancé (AVS), un système de navigation pour les hélicoptères qui intègre l'environnement synthétique et un capteur de données qui procure une visibilité dans des situations où celle-ci est réduite, le système d'entraînement intégré Airborne (AETS) qui transpose le système d'entraînement synthétique dans le réel, et un système d'UAV C4I (commande, contrôle, communication, ordinateurs et intelligence) qui transpose le cadre de simulation STRIVE<sup>®</sup> dans un environnement opérationnel. Au cours de l'exercice 2008, les dépenses en recherche et développement de base seront principalement affectées à la mise au point de nouveaux simulateurs d'avions destinés aux plateformes des séries 5000 et 7000, à l'amélioration de produits existants, aux travaux préliminaires sur une nouvelle série 5000 haut de gamme (plateforme dérivée pour divers aéronefs et mise au point et déploiement de systèmes visioniques avancés et de systèmes d'entraînement intégrés de démonstration et d'un système de validation de principe d'UAV C4I).

### **3.1b) Fabrication et services**

#### **Fabrication**

Les établissements de fabrication et d'assemblage de CAE sont situés à Montréal (Canada), à Tampa (États-Unis), à Burgess Hill (Royaume-Uni) et à Stolberg (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 codes de logiciel. La fabrication d'un simulateur civil comprend six étapes majeures : la conception, la fabrication et l'assemblage, les essais, l'expédition, l'installation sur place et les essais finaux 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.

La majeure partie de nos activités de fabrication destinées aux systèmes de simulation civils et militaires est menée aux installations de CAE à Montréal, tandis que les travaux connexes d'intégration et de mise à niveau sont réalisés aux installations de Tampa, de Burgess Hill et de Stolberg. L'établissement de Tampa réalise la majorité des activités d'intégration des systèmes militaires et des activités d'essai du matériel de simulation destinées à honorer les contrats conclus avec l'Armée américaine.

## **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 propose 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, la performance 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, BAE Systems, Thales, Flight Safety International, 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.

Les principaux concurrents de CAE sur le marché de l'équipement de simulation civile comprennent Thales, Rockwell Collins, Flight Safety International, ainsi que des participants de plus petite taille comme : Mechtronix Systems 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 tandis que d'autres offrent un portefeuille de produits plus étendu. Flight Safety International, Alteon Training, la société récemment créée GCAT et PanAm International Flight Academy sont ses principaux concurrents dans le secteur de la formation de pilotes civils.

### **3.1e) Composantes**

CAE traite avec divers fournisseurs de biens et services dans ses divers secteurs d'activité. Bien que CAE ne dépende pas totalement d'un seul fournisseur pour des composantes ou des services essentiels à la fabrication, ses produits 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 de la performance 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 estime 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, mais les niveaux de commandes peuvent varier de façon importante d'un trimestre à l'autre en raison de l'irrégularité des commandes des gouvernements. 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 estime 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 5 500 employés à temps plein, parmi lesquels environ 800 sont syndiqués et visés par 11 conventions collectives. Cinq conventions collectives ont été ratifiées au cours de l'exercice 2007. Au cours de l'exercice 2008, 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 2007, les ventes à l'étranger ont représenté approximativement 89 % 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 présence physique de CAE 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.

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'incidence 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**

Nous exerçons nos activités dans plusieurs secteurs industriels qui comportent divers éléments de risque et d'incertitude. La direction et le conseil se penchent sur les principaux risques liés à nos activités, particulièrement dans le cadre des processus de planification stratégique et d'établissement du budget annuels. Les éléments de risque et d'incertitude sont décrits ci-après.

La direction s'efforce d'atténuer les risques susceptibles d'influer sur notre rendement futur. 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.

#### *Durée du cycle de vente*

Le cycle de vente de nos produits et services est long et imprévisible, allant de six à 18 mois pour les applications dans le domaine de l'aviation civile, et de six à 24 mois ou plus pour les applications militaires. Pendant que les clients évaluent nos produits et services, nous pouvons être tenus d'engager des dépenses et de déployer des efforts de gestion. Les dépenses pour lesquelles il n'y a aucun produit d'exploitation correspondant dans un trimestre toucheront nos résultats d'exploitation et pourraient augmenter la volatilité du cours de nos actions.

#### *Évolution des produits*

Les marchés militaires et de l'aviation civile dans lesquels nous évoluons sont caractérisés par des changements des exigences des clients, par l'arrivée de nouveaux modèles d'aéronefs

(comme le Boeing 787 et l'Airbus A350) de même que par l'évolution des normes de l'industrie, comme en témoigne notre série CAE 5000 FFS lancée récemment. Si nous ne prévoyons pas précisément les besoins de nos clients actuels et éventuels et ne développons pas des produits améliorés qui répondent à l'évolution des normes et des technologies, nous pourrions perdre nos clients actuels et être incapables d'en attirer de nouveaux, ce qui pourrait diminuer nos produits d'exploitation. L'évolution de la technologie pourrait également influencer sur la valeur de notre parc de FFS.

#### *Niveau des dépenses liées à la défense*

Une partie importante de nos produits d'exploitation provient des ventes aux clients du secteur militaire dans le monde entier. Au cours de l'exercice 2007, par exemple, les ventes des groupes PS/M et FS/M ont ainsi représenté 45 % de nos produits d'exploitation. Nous agissons à titre de maître d'œuvre ou de sous-traitant pour le compte de divers programmes gouvernementaux canadiens, américains et européens et d'autres gouvernements étrangers. Si le financement d'un programme gouvernemental est réduit, nous pourrions perdre des produits d'exploitation futurs, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos activités. En outre, une réduction importante des dépenses militaires dans les pays avec lesquels nous avons des contrats pourrait avoir une incidence négative marquée sur nos ventes et notre bénéfice.

#### *Secteur de l'aviation civile*

Une partie importante de nos produits d'exploitation provient de la vente de matériel et de services de formation à l'aviation commerciale et d'affaires.

Même si les principales lignes aériennes continuent d'éprouver des difficultés financières, nous avons observé une reprise des commandes d'appareils neufs en 2007, ce qui est encourageant. La plupart de ces appareils sont destinés à des transporteurs du Moyen-Orient et d'Asie.

La fluctuation des prix du carburant a également eu des conséquences importantes sur la rentabilité de nombreuses compagnies aériennes. Si les prix du carburant devaient rester élevés pendant une longue période, cela pourrait entraîner des retards ou des annulations dans les livraisons de nouveaux appareils, ce qui aurait des conséquences défavorables sur la demande visant notre matériel et nos services de formation.

De plus, les comptes débiteurs nous exposent au risque de crédit associé à nos clients, mais nous avons adopté des politiques qui visent à nous éviter d'être exposés à un risque important lié à un seul client. Nos politiques prévoient l'analyse de la situation financière de nos clients et l'examen régulier de leur solvabilité. Nous souscrivons également, de temps à autre, de l'assurance crédit, et dans certains cas, nous exigeons une lettre de crédit bancaire.

#### *Concurrence*

Nous vendons nos équipements de simulation ainsi que nos services de formation sur des marchés hautement concurrentiels, et les nouveaux participants se positionnent de manière à profiter des perspectives favorables du marché. Certains de nos concurrents sont de plus grande envergure que nous 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 aviateurs, des compagnies aériennes et des gouvernements, ce qui pourrait leur donner un avantage lorsqu'ils nous font concurrence pour réaliser des projets avec ces organisations.

Nous obtenons la plupart de nos contrats grâce à un processus d'appel d'offres qui fait que nous devons consacrer beaucoup de temps et d'énergie aux soumissions pour des contrats qui pourraient ne pas nous être attribués. Nous ne pouvons affirmer que nous continuerons de remporter des contrats octroyés par appel d'offres aussi régulièrement que nous l'avons fait par le passé.

#### *Change*

Environ 90 % de nos produits sont libellés en devises étrangères et continueront de l'être dans l'avenir. Par contre, une proportion de nos charges d'exploitation sont libellées en dollars canadiens. Par conséquent, tout changement important de valeur du dollar canadien entraînera la volatilité de nos résultats d'exploitation, de nos flux de trésorerie et de notre situation financière d'une période à l'autre. Nous avons mis sur pied divers programmes de couverture des flux de trésorerie afin de neutraliser partiellement ce risque pour les activités déjà prévues par le carnet de commandes. L'appréciation du dollar canadien a également entraîné une hausse de nos coûts liés à nos activités de fabrication au Canada. Si la valeur du dollar canadien augmente, cela aura des conséquences négatives sur nos résultats financiers et notre position concurrentielle par rapport à d'autres constructeurs de matériel dans des pays où les charges d'exploitation sont moins élevées.

#### *Activités à l'étranger*

Nous exerçons nos activités dans plusieurs pays et vendons nos produits et services à des clients du monde entier. Les ventes à la clientèle à l'extérieur du Canada et des États-Unis ont représenté environ 60 % des produits d'exploitation pour l'exercice 2007. Nous nous attendons à ce que les ventes à l'extérieur du Canada et des États-Unis continuent de représenter une importante partie de nos produits d'exploitation dans un avenir prévisible. De ce fait, nous sommes exposés aux risques de faire affaire à l'échelle internationale.

Ces risques comprennent le risque de change dont il est fait mention ci-dessus, ainsi que le risque de modification des lois et des règlements des pays hôtes, lequel pourrait avoir un effet sur :

- les coûts liés au recours à des représentants et à des consultants à l'étranger et la complexité s'y rattachant;
- les tarifs douaniers, les embargos, les contrôles ou d'autres restrictions qui pourraient entraver 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;
- l'évolution générale de la conjoncture économique et de la situation géopolitique.

Nos activités de couverture de risque de change servent à protéger la marge de profit sur les commandes prévues. Les variations des taux de change pourraient avoir des répercussions sur la marge de profit des contrats futurs pour lesquels nous sommes en compétition.

#### *Contrats d'approvisionnement à prix fixe et à long terme*

Nous fournissons nos produits et services principalement en vertu de contrats à prix fixe qui nécessitent que nous absorbions le dépassement des coûts, malgré la difficulté à estimer tous les coûts associés à ces contrats et la difficulté de prévoir exactement le chiffre des ventes que nous pourrions finalement atteindre. De plus, bon nombre de contrats de fourniture d'équipement et de services à des compagnies aériennes sont des contrats à long terme pouvant aller jusqu'à 20 ans. Même si ces contrats peuvent faire l'objet d'ajustements pour tenir compte de l'inflation et de

l'augmentation des coûts, ces ajustements peuvent être insuffisants pour absorber les augmentations, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos résultats d'exploitation.

#### *Risque d'intégration*

Nos activités pourraient également subir un préjudice en cas d'échec de l'intégration ou du fonctionnement de nos produits avec d'autres logiciels, matériels, systèmes informatiques et systèmes de communications sophistiqués, qui sont également en constante évolution. Si nous éprouvons des difficultés dans le cadre d'un projet ou n'atteignons pas certaines étapes, nous pourrions être contraints de consacrer plus de ressources que nous ne l'avions prévu à l'origine, notamment en ingénierie. Bien que nous estimions que nous avons inscrit un montant de provisions pour pertes sur contrats à prix fixe approprié, nous pourrions subir des pertes supplémentaires qui dépassent nos obligations découlant des modalités des contrats.

#### *Programmes militaires financés par le gouvernement*

Comme pour la plupart des sociétés qui fournissent des produits et des services aux gouvernements, il se peut que nous fassions l'objet de vérifications et de contrôles à l'occasion. Les ajustements qui découlent des vérifications et des contrôles gouvernementaux pourraient nuire à nos résultats d'exploitation. Certains frais pourraient ne pas être remboursés ou admis dans la négociation de contrats à prix fixe. Nous pourrions également courir un risque plus élevé en ce qui concerne les actions en justice et la responsabilité que les entreprises qui traitent uniquement avec le secteur privé, ce qui pourrait nuire à nos activités.

Si nous ne nous conformons pas aux règlements ou aux exigences du gouvernement, cela pourrait entraîner la suspension ou la perte de notre qualité de maître d'œuvre ou de sous-traitant pour le gouvernement pendant une certaine période, ce qui aurait une incidence négative sur nos produits d'exploitation et notre rentabilité, ainsi que sur notre réputation et notre capacité d'obtenir d'autres contrats gouvernementaux.

#### *Activités de recherche et développement*

Nous avons mené certaines de nos initiatives en recherche et développement à l'aide de l'appui financier d'organismes gouvernementaux, notamment celui du gouvernement du Canada et de son programme Partenariat technologique Canada, et celui du gouvernement du Québec, au moyen d'Investissement Québec. Si nous n'avons plus accès à l'avenir à cet appui financier, nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir d'autres types d'aides.

#### *Protection des droits de propriété intellectuelle*

Nous dépendons en partie de secrets commerciaux et de restrictions contractuelles comme des contrats de confidentialité et des licences pour établir et protéger nos droits de propriété, ce qui pourrait être insuffisant pour prévenir une utilisation abusive de notre technologie ou pour empêcher autrui de développer des technologies semblables. Il pourrait être difficile d'acquérir ou de faire respecter nos droits de propriété intellectuelle dans certains pays.

#### *Propriété intellectuelle*

On trouve dans nos produits des logiciels et des systèmes informatiques complexes qui nous sont fournis par des tiers et il se peut que nous ne puissions pas toujours les obtenir. Notre fabrication de simulateurs dépend souvent de la réception de données confidentielles ou exclusives relatives aux fonctions, à la conception et à la performance d'un produit ou d'un système dont nos simulateurs visent à reproduire le fonctionnement. Il se peut que nous n'obtenions pas ces données à des conditions acceptables, ou que nous ne les obtenions pas du tout.

Des actions en contrefaçon pourraient être intentées contre nous ou contre nos clients. Nous pourrions 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.

Tout litige relatif à nos droits de propriété intellectuelle pourrait être long et coûteux, et pourrait nuire à nos activités ou à nos résultats financiers, que nous ayons gain de cause ou non.

#### *Responsabilités environnementales*

Nous utilisons, produisons, entreposons, manipulons et disposons de matières dangereuses dans le cadre de nos activités actuelles et nous le faisons dans le passé. D'anciens exploitants de certains de nos établissements exerçaient également ces activités.

De nouvelles lois et de nouveaux règlements, l'application plus rigoureuse des lois et règlements en vigueur, la découverte d'une contamination inconnue, de nouvelles exigences de nettoyage ou des réclamations fondées sur des engagements d'indemniser que nous avons pris pourraient nous contraindre à engager des dépenses importantes qui pourraient avoir une incidence négative marquée sur nos résultats d'exploitation et sur notre situation financière.

Nous avons constitué des provisions au titre des réclamations dont nous connaissons l'existence et des mesures correctives qui pourraient s'avérer nécessaires, mais il existe un risque que ces provisions soient insuffisantes.

De plus, nos activités abandonnées sont en grande partie non assurées contre ces réclamations, de sorte que si une importante réclamation pour dommages à l'environnement liée à une activité abandonnée était faite, cela pourrait réduire notre rentabilité future.

#### *Actions en responsabilité fondées sur des pertes découlant de sinistres*

Compte tenu de la nature de nos activités, nous pourrions être visés par des actions en responsabilité, notamment des actions pour des préjudices physiques importants ou des décès, à la suite d'accidents ou de désastres visant de l'équipement de formation que nous avons vendu ou des aéronefs pour lesquels nous avons fourni l'équipement ou les services de formation. Nous pourrions également être visés par des actions en responsabilité à la suite de dommages causés par du matériel ou des services vendus dans le passé dans le cadre de nos activités abandonnées. Nous ne pouvons affirmer que notre couverture d'assurance sera suffisante pour couvrir une ou plusieurs actions importantes.

#### *Garanties ou autres réclamations*

Nous fabriquons des simulateurs qui sont de nature complexe et perfectionnée. Ils peuvent contenir des défauts difficiles à déceler et à corriger. Si nos produits ne fonctionnent pas correctement ou si des erreurs surviennent, cela 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. Si un produit défectueux est intégré dans l'équipement de nos clients, nous pourrions faire face à une action en responsabilité du fait du produit en raison des dommages causés à l'équipement du client. Tout défaut ou toute action ou erreur pourraient nuire à nos résultats et à nos activités. Nous ne pouvons être certains que notre couverture d'assurance sera suffisante pour couvrir une ou plusieurs actions importantes.

#### *Réglementation imposée par les autorités du secteur aéronautique*

Nous devons nous conformer à la réglementation imposée par les autorités du secteur aéronautique, qui peut changer sans préavis, ce qui pourrait perturber nos ventes et nos 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 signifier que nous devons apporter des modifications imprévues à nos produits et à nos services, entraîner des retards et causer des annulations de ventes. Nous ne pouvons prévoir l'incidence que des changements de loi ou de réglementation pourraient avoir sur nos activités. Tout changement pourrait avoir une incidence négative importante sur nos résultats d'exploitation ou sur notre 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 de nos produits est assujéti à des contrôles réglementaires qui peuvent nous empêcher de vendre à certains pays et nous obliger à obtenir une licence d'exportation ou d'autres autorisations pour vendre certaines technologies, comme les simulateurs liés au domaine militaire ou encore tout matériel d'entraînement, y compris les données militaires et les pièces. Ces règlements changent fréquemment et nous ne pouvons garantir que nous serons autorisés à vendre ou à octroyer sous licence certains produits à des clients, ce qui pourrait entraîner une perte éventuelle de produits d'exploitation. La non-conformité à ces règlements dans des pays où nous exerçons des activités pourrait entraîner une imposition d'amendes ainsi que d'autres sanctions importantes.

#### *Personnel clé*

Notre succès continu dépendra en partie de notre capacité de fidéliser et d'attirer du personnel clé qui possède les compétences, le savoir-faire et l'expérience appropriées. Notre politique de rémunération vise à atténuer ce risque.

#### *Système de gestion intégré*

Nous investissons temps et argent dans un nouveau système ERP. Si ce système ne fonctionne pas de la façon prévue ou au moment prévu, nous pourrions avoir de la difficulté à obtenir un dédommagement ou des mesures de correction du fournisseur et nous pourrions ne pas être en mesure de réaliser la valeur prévue du système, ce qui pourrait influencer négativement sur nos activités, notre rentabilité et notre réputation.

#### *Intégration des entreprises acquises*

La réussite de nos acquisitions dépend de notre capacité à cristalliser les synergies, autant pour élargir notre offre de produits que pour intégrer les activités des entreprises acquises à nos activités existantes.

## **4. DIVIDENDES**

À l'heure actuelle, CAE a l'intention de maintenir son 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 qu'en espèces. Au cours des exercices 2005, 2006 et 2007, CAE a émis 126 901, 42 997 et 21 124 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 2007, 251 960 449 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

| <b>CAE inc,<br/>Cours de l'action à la TSX<br/>Exercice 2007</b> |             |             |                     |
|--|-------------|-------------|---------------------|
| <b>Mois</b>  | <b>Max.</b> | <b>Min.</b> | <b>Volume total</b> |
| Avril 2006   | 9,65 \$     | 9,13 \$     | 17 503 064          |
| Mai 2006   | 9,76 \$     | 9,00 \$     | 16 452 793          |
| Juin 2006  | 9,23 \$     | 8,09 \$     | 20 725 448          |
| Juillet 2006   | 8,99 \$     | 8,28 \$     | 16 728 704          |
| Août 2006  | 9,68 \$     | 8,52 \$     | 15 090 374          |
| Septembre 2006   | 9,67 \$     | 9,13 \$     | 8 364 265           |
| Octobre 2006   | 10,45 \$    | 9,40 \$     | 23 549 952          |
| Novembre 2006  | 10,64 \$    | 9,77 \$     | 19 391 501          |
| Décembre 2006  | 10,90 \$    | 10,08 \$    | 15 348 459          |
| Janvier 2007   | 12,08 \$    | 10,55 \$    | 22 897 558          |
| Février 2007   | 12,69 \$    | 11,35 \$    | 19 099 893          |
| Mars 2007  | 13,35 \$    | 11,43 \$    | 19 690 735          |

| <b>CAE inc.</b>                    |             |             |                     |
|------------------------------------|-------------|-------------|---------------------|
| <b>Cours de l'action à la NYSE</b> |             |             |                     |
| <b>Exercice 2007</b>               |             |             |                     |
| <b>Mois</b>                        | <b>Max.</b> | <b>Min.</b> | <b>Volume total</b> |
| Avril 2006                         | 8,42 \$     | 7,77 \$     | 531 400             |
| Mai 2006                           | 8,88 \$     | 7,90 \$     | 966 700             |
| Juin 2006                          | 8,35 \$     | 7,27 \$     | 1 154 600           |
| Juillet 2006                       | 7,91 \$     | 7,30 \$     | 683 200             |
| Août 2006                          | 8,74 \$     | 7,51 \$     | 1 452 000           |
| Septembre 2006                     | 8,68 \$     | 8,15 \$     | 728 000             |
| Octobre 2006                       | 9,19 \$     | 8,32 \$     | 797 300             |
| Novembre 2006                      | 9,35 \$     | 8,64 \$     | 925 500             |
| Décembre 2006                      | 9,52 \$     | 8,76 \$     | 898 800             |
| Janvier 2007                       | 10,26 \$    | 8,97 \$     | 951 200             |
| Février 2007                       | 10,85 \$    | 9,62 \$     | 1 236 468           |
| Mars 2007                          | 11,53 \$    | 9,74 \$     | 1 003 300           |

## **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 31 mai 2007, relativement à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 28 juin 2007. 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 plusieurs sociétés 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. M. Barents est membre du comité des ressources humaines.

---

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

M. Brown est président et chef de la direction de CAE. 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. M. Brown a également été président du conseil de Lyrtech inc. et d'Allen-Vanguard Corporation et a été administrateur d'autres sociétés ouvertes. M. Brown est membre du comité exécutif.

---

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 directeur d'Emerson Advisory et administrateur de sociétés. Il était auparavant président national de Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l. et président et chef de la direction de NM Rothschild & Sons Canada Limitée, banque d'investissement. Il est également administrateur de diverses sociétés. 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. 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. 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.

---

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

M. Grant est associé du cabinet d'avocats Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. (Montréal) et administrateur de divers organismes de charité et organismes sociaux. M. Grant est membre du comité des ressources humaines et du comité exécutif.

---

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 et associé directeur des bureaux de Tysons Corner en Virginie et à Washington D.C. Il est membre du comité des ressources humaines.

---

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

**Fonctions principales**

---

|   |   |
|---|---|
| <p>ROBERT LACROIX, Ph.D., CM, O.Q.,<br/>MSRC<br/>Montréal (Québec), Canada<br/>(2005)</p> | <p>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 et professeur émérite depuis 2006. Il a aussi été recteur de l'Université de Montréal de 1998 à 2005. M. Lacroix est également membre du conseil de la Fondation Trudeau, membre du Conseil national de la statistique du Canada et membre du conseil de la Fondation Fullbright Canada-États-Unis. Il est actuellement professeur émérite à l'Université de Montréal et administrateur de Pomerleau inc., de l'Industrielle alliance inc. et du Groupe Jean Coutu inc.</p> |
| <p>JAMES W. MCCUTCHEON, C.R.<br/>Toronto (Ontario), Canada<br/>(1979)</p>                 | <p>M. McCutcheon est conseiller juridique et administrateur de sociétés. Il est administrateur de Canadian Satellite Radio Holdings inc., de Compagnie d'assurance générale Dominion du Canada, d'Empire, Compagnie d'assurance-vie et de Guardian Capital Group Limited. M. McCutcheon est membre du comité de vérification.</p>   |
| <p>LAWRENCE N. STEVENSON<br/>Toronto (Ontario), Canada<br/>(1998)</p>                     | <p>M. Stevenson est directeur principal de Callisto Capital, société de capital-investissements de Toronto au service de laquelle il est entré en 2006 et administrateur du Groupe SNC-Lavalin inc. Il était auparavant chef de la direction de Pep Boys, société de vente au détail et d'entretien automobile de Philadelphie. Il préside le comité des ressources humaines.</p>   |
| <p>LYNTON R. WILSON, O.C.<br/>Oakville (Ontario), Canada<br/>(1997)</p>                   | <p>M. Wilson est président du conseil de CAE, du conseil consultatif canadien de DaimlerChrysler ainsi que celui d'Allergen NCE inc. et administrateur de DaimlerChrysler AG. Il préside le comité exécutif et fait partie du comité des ressources humaines et du comité de gouvernance.</p>   |

---

## DIRIGEANTS

| <b>Nom et lieu de résidence</b>                         | <b>Poste chez CAE et fonctions principales<sup>(1)</sup></b>  |
|---|---|
| MARC PARENT<br>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 chez Bombardier Aéronautique, de 2003 à 2004 et vice-président et directeur général de l'Exploitation de l'établissement de Toronto (anciennement De Havilland), de 2002 à 2003. |
| JEFFREY G. ROBERTS<br>Hudson (Québec), Canada           | Président de groupe, Innovation et Formation civile et services associés de CAE inc. depuis 2002.   |
| ALAIN RAQUEPAS, CA<br>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<br>Westmount (Québec), Canada    | Vice-président, Services juridiques, avocat général et secrétaire depuis 2001.  |
| ANTOINE AUCLAIR, C.A.<br>Saint-Lambert (Québec), Canada | Vice-président et contrôleur depuis 2006; auparavant vice-président, Finances et contrôleur de Bell Nordiq (2005 à 2006), directeur de la logistique des pièces auprès de Bombardier Aéronautique (2004 à 2005) et directeur de la comptabilité industrielle auprès de Bombardier Aéronautique, établissement de Montréal (auparavant Canadair) (2002 à 2004).  |

<sup>(1)</sup> L'année 2002 marque le début de la période des cinq dernières années mais n'indique pas nécessairement la date à laquelle la personne a commencé 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, plus de 2 756 597 actions ordinaires représentant 1,1 % des actions ordinaires en circulation de la Société.

## **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.

Du 31 mai 2004 jusque vers le 21 juin 2005, certains administrateurs et hauts dirigeants ainsi que certains employés, actuels et anciens, de Corporation Nortel Networks et de Corporation Nortel Networks Limitée, dont MM. Brown et Wilson, ont fait l'objet d'une interdiction d'opérations sur les titres de ces sociétés, interdiction ordonnée à l'égard de la direction par la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario (la « CVMO »), l'Autorité des marchés financiers (l'« AMF ») et certaines autres autorités provinciales en valeurs mobilières (collectivement les « autorités ») en ce qui concerne le retard du dépôt de certains états financiers de ces sociétés. Le 10 avril 2006, les autorités ont rendu à l'égard de la direction une autre ordonnance d'interdiction d'opérations en ce qui concerne le retard du dépôt de certains états financiers de 2005, ordonnance interdisant à certains administrateurs et à certains hauts dirigeants ainsi qu'à certains employés, actuels et anciens, dont M. Brown, d'effectuer des opérations sur les titres de Corporation Nortel Networks et de Corporation Nortel Networks Limitée. Après le dépôt des états financiers exigés, la CVMO et l'AMF ont levé ces ordonnances d'interdiction d'opérations respectivement à compter du 8 juin 2006 et du 9 juin 2006, après quoi les autres autorités ont également levé leur ordonnance d'interdiction d'opérations.

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<sup>er</sup> 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 1 % 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 1 % 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 a assumé la présidence des comités de vérification des conseils d'administration de Noranda inc., de L'Empire, Compagnie d'Assurance-Vie, de Guardian Capital Group et de plusieurs autres.

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).

| <b>CATÉGORIE D'HONORAIRES</b>                      | <b>2007</b>              | <b>2006</b> |
|--|--------------------------|-------------|
|  | (EN MILLIONS DE DOLLARS) |             |
| 1. Honoraires de vérification                      | 3,6                      | 2,3         |
| 2. Honoraires pour services liés à la vérification | 0,4                      | 0,3         |
| 3. Honoraires pour services fiscaux                | 0,8                      | 0,6         |
| Total  | 4,8                      | 3,2         |

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, y compris la vérification des contrôles internes de l'information financière exigée par la législation Sarbanes-Oxley.
2. Les honoraires pour services liés à la vérification comprennent ceux liés aux travaux exécutés dans le cadre des cessions de CAE.
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 31 mai 2007 relative à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 28 juin 2007. 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 2007. 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](http://www.sedar.com) ou celui de la Société ([www.cae.com](http://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 au 31 mars 2007. Toutes les sociétés sont détenues en propriété exclusive sauf indication contraire.

| <b>Dénomination sociale</b>                           | <b>Territoire de constitution</b> |
|---|-----------------------------------|
| <b><i>Canada</i></b>                                  |                                   |
| 4341392 Canada inc. ....                              | Canada                            |
| CAE International Holdings Limited .....              | Canada                            |
| CAE Machinery Ltd. ....                               | Colombie-Britannique              |
| CAE Professional Services (Canada) inc. ....          | Canada                            |
| CAE Railway Ltd. ....                                 | Canada                            |
| Services CAE (Canada) inc. ....                       | Canada                            |
| CAE Simulator Services inc. ....                      | Québec                            |
| <b><i>États-Unis</i></b>                              |                                   |
| CAE (US) inc. ....                                    | Delaware                          |
| CAE (US) LLC.....                                     | Delaware                          |
| CAE USA inc. ....                                     | Delaware                          |
| CAE North East Training inc. ....                     | Delaware                          |
| CAE SimuFlite inc. ....                               | Texas                             |
| Civil Aviation Training Solutions inc. ....           | Floride                           |
| Terrain Experts, inc. ....                            | Californie                        |
| <b><i>Europe</i></b>                                  |                                   |
| Academia Aeronautica De Evora S.A. (56 %).....        | Luxembourg                        |
| B.V. Nationale Luchtvaartschool .....                 | Pays-Bas                          |
| CAE Aircrew Training Services plc (78 %).....         | Luxembourg                        |
| CAE Aviation Training B.V.....                        | Pays-Bas                          |
| CAE Beyss Grundstücksgesellschaft GmbH .....          | Luxembourg                        |
| CAE Center Amsterdam B.V. ....                        | Pays-Bas                          |
| CAE Center Brussels N.V .....                         | Luxembourg                        |
| CAE Center Maastricht B.V.....                        | Pays-Bas                          |
| CAE Elektronik GmbH .....                             | Luxembourg                        |
| CAE Euroco S.à.r.l. ....                              | Luxembourg                        |
| CAE Holdings BV.....                                  | Pays-Bas                          |
| CAE Holdings Limited.....                             | Luxembourg                        |
| CAE International Capital Management Hungary LLC..... | Hongrie                           |
| CAE Investments S.à r.l. ....                         | Luxembourg                        |
| CAE Services Italia, S.r.l.....                       | Italie                            |
| CAE STS Limited .....                                 | Royaume-Uni                       |
| CAE Training Aircraft B.V.....                        | Pays-Bas                          |
| CAE (UK) plc.....                                     | Royaume-Uni                       |

| <b>Dénomination sociale</b>                                      | <b>Territoire de constitution</b> |
|--|-----------------------------------|
| CAE Verwaltungsgesellschaft mbH.....                             | Allemagne                         |
| CityLine Canadair Simulator und Training GmbH (15 %).....        | Allemagne                         |
| CVS Leasing Limited (13,39 %).....                               | Royaume-Uni                       |
| 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                       |
| Rotorsim (Consortium) (50 %) <sup>1</sup> .....                  | Italie                            |
| SAGO Grünstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH (51 %).....          | Allemagne                         |
| SAGO Grünstücks-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 <sup>2</sup> .....         | Chili       |
| CAE Aviation Training International Ltd. ....                   | Île Maurice |
| CAE Dubai LLC (49 %).....                                       | Dubaï       |
| CAE Labuan inc. ....  | Malaisie    |
| CAE Simulation Technologies Private Limited.....                | Inde        |
| CAE South America Flight Training do Brasil Ltda.....           | Brésil      |
| Flight Training Device (Mauritius) Limited.....                 | Île Maurice |
| KESEM International Pty Ltd. ....                               | Australie   |
| Zhuhai Xiang Yi Aviation Technology Company Limited (49 %)..... | Chine       |

#### ***FILIALES ABANDONNÉES OU INACTIVES***

| <b>Dénomination sociale</b>           | <b>Territoire de constitution</b> |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| CAE Beteiligungsgesellschaft mbH..... | Allemagne                         |
| CAE CT inc. ....                      | Californie                        |
| CAE MRAD Pty Ltd. ....                | Australie                         |
| CAE Pederson Ltd. (49 %).....         | Colombie-Britannique              |
| CAE Screenplates AB.....              | Suède                             |

<sup>1</sup> Partenariat

<sup>2</sup> Partenariat

CAE Screenplates SA.....France  
ISDAT Simulation SDN BHD (20 %) .....Malaisie

---

## **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 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 au préalable 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, modifiés de temps à autre.
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;
  - toute divergence d'opinion ou tout conflit important non résolu entre la direction et les vérificateurs externes, et être directement responsable de la surveillance de la résolution des différends entre la direction et les vérificateurs externes à propos de la communication de l'information financière;
  - toute transaction ou activité pouvant être illégale ou contraire 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 :
  - toute recommandation importante dans le but d'améliorer le contrôle interne et répertorier 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 annuels vérifiés, 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, avant leur communication. 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.