



**NOTICE ANNUELLE 2008**  
**(Exercice terminé le 31 mars 2008)**

Le 18 juin 2008

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

## TABLE DES MATIÈRES

1.	STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CAE.....	4
1.1	Dénomination sociale, adresse et constitution.....	4
1.2	Liens intersociétés.....	4
2.	ÉVOLUTION GÉNÉRALE DE LA SOCIÉTÉ.....	4
2.1 a)	Généralités.....	4
2.1 b)	Historique.....	5
2.1 c)	Vue d'ensemble et tendances du secteur.....	10
3.	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS.....	18
3.1	Généralités.....	18
3.1 a)	Sommaire des activités.....	21
3.1 b)	Fabrication et services.....	30
3.1 c)	Compétences et connaissances spécialisées.....	31
3.1 d)	Concurrence.....	31
3.1 e)	Composantes.....	32
3.1 f)	Actifs incorporels.....	33
3.1 g)	Cycles.....	33
3.1 h)	Protection de l'environnement.....	33
3.1 i)	Personnel.....	34
3.1 j)	Activités à l'étranger.....	34
3.2	Facteurs de risque.....	35
4.	DIVIDENDES.....	41
5.	DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL.....	41
6.	MARCHÉ POUR LES TITRES.....	42
6.1	Variation du cours et volume.....	42
7.	ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	43
7.1	Nom et fonctions principales.....	44
7.2	Ordonnances d'interdiction d'opérations, faillites, amendes ou sanctions.....	48
8.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	49
9.	COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	49
9.1	Mandat.....	49
9.2	Composition.....	49
9.3	Approbation de services.....	50
10.	RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES.....	51
	ANNEXE A - FILIALES.....	53
	ANNEXE B – MANDAT DU COMITÉ DE VÉRIFICATION DE CAE.....	56

## RENSEIGNEMENTS INTÉGRÉS PAR RENVOI

Le rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 et les notes y étant afférentes (les « états financiers consolidés ») se trouvent dans le rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 (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 26 des états financiers consolidés. Les renseignements qui sont contenus dans le rapport de gestion ainsi que dans les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 mars 2008, de même que dans les notes y afférentes, 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 2008 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 mars 2008, l'exercice 2007 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007 et l'exercice 2006 désigne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2005 au 31 mars 2006.

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs concernant CAE et ses filiales, qui sont basés sur des hypothèses que CAE a considérées comme raisonnables au moment où elles ont été formulées et qui peuvent comprendre de l'information sur ses marchés, son rendement financier, sa stratégie d'entreprise, ses plans et ses objectifs à venir. De par leur nature, ces énoncés prospectifs comportent des risques et des incertitudes qui pourraient parfois modifier considérablement les résultats qui y sont prévus. Les énoncés précédés des termes « croire », « s'attendre à », « prévoir », « avoir l'intention », « continuer », « estimer », « pouvoir » et les expressions semblables ainsi que les verbes employés au futur ou au conditionnel sont des énoncés prospectifs. CAE avise le lecteur que les hypothèses relatives aux événements futurs, dont bon nombre sont indépendants de la volonté de CAE, pourraient avoir un effet sur la mesure dans laquelle une projection particulière se concrétisera, ou pourraient ultimement être inexactes; par conséquent, le lecteur ne devrait pas accorder une confiance excessive à ces énoncés prospectifs. Les facteurs susceptibles de faire diverger de façon importante les résultats ou les événements réels des prévisions actuelles sont décrits à la rubrique « Facteurs de risque ». La Société précise qu'elle n'a ni l'intention ni l'obligation de mettre à jour ou de réviser des énoncés prospectifs, que ce soit par suite d'une nouvelle information, d'événements futurs ou autrement, 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 en tant que Canadian Aviation Electronics Ltd. En 1965, la Société a pris la dénomination de CAE Industries Ltd. et, en 1993, elle a pris la dénomination CAE inc.

La Société a été prorogée en 1977 sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions (la « LCSA »). En 1979, ses statuts ont été modifiés pour convertir son capital social autorisé en un nombre illimité d'actions ordinaires, et ils 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, chemin de la Côte-de-Liesse, Saint-Laurent (Québec) Canada H4T 1G6; son numéro de téléphone est le 514-341-6780 et son numéro de télécopieur est le 514-340-5530.

### **1.2 Liens intersociétés**

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

## **2. ÉVOLUTION GÉNÉRALE DE LA SOCIÉTÉ**

### **2.1 a) Généralités**

Nous concevons, construisons, fournissons et commercialisons des produits de simulation, et nous fournissons aussi des services de formation et des services associés. Ces produits et services comprennent des solutions intégrées de modélisation, de simulation et de formation destinées aux sociétés aériennes, aux exploitants d'avions d'affaires, aux avionneurs et aux organismes militaires. Nous offrons également, par l'entremise de notre groupe de sociétés Presagis, une gamme de logiciels commerciaux de simulation et de modélisation prêts à l'emploi (COTS), et nous possédons et exploitons 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 bâti une excellente réputation et entretient une relation durable avec ses clients grâce à plus de 60 ans d'expérience, ses solides compétences techniques, son personnel hautement qualifié et son envergure mondiale. Plus de 6 000 employés travaillent à temps plein dans ses installations de production et ses centres de formation répartis dans 20 pays. CAE tire environ 93 % de ses produits d'exploitation annuels d'exportations dans le monde entier et d'activités internationales.

## **2.1 b) Historique**

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 services et des produits intégrés de formation ainsi que des technologies de simulation et de modélisation destinés à l'aviation civile et aux forces armées du monde entier. Nous offrons une gamme complète de services de formation et généraux à tous les secteurs de l'aviation et nous concevons, fabriquons, fournissons et commercialisons du matériel de simulation. Notre réseau international croissant de centres de formation nous permet d'offrir de la formation, tant au sol qu'en vol, à des pilotes, à des techniciens de maintenance et à des membres d'équipage qui travaillent pour d'importants transporteurs aériens commerciaux, des exploitants d'avions d'affaires, des avionneurs et des organismes militaires.

Nos solutions intégrées de formation sont conçues de façon à optimiser la sécurité et l'efficacité des manœuvres. Grâce à une technologie de formation au pilotage de pointe et à des méthodes de formation novatrices, ces solutions créent un environnement d'apprentissage pratique et axé sur les manœuvres destiné aux pilotes, aux techniciens de maintenance et aux membres d'équipage de tous les niveaux.

Dans le cadre de la réorganisation des responsabilités de la direction annoncée en mai 2006, les ventes et la commercialisation de l'équipement de simulation civil et militaire ainsi que la formation et les services associés militaires ont été placés sous la compétence du groupe maintenant dénommé Produits de simulation et Formation et services associés – Militaire qui est dirigé par Marc Parent, président de groupe. Les plus grandes priorités des groupes Produits de simulation – Civil (PS/C) et Produits de simulation – Militaire (PS/M) sont la satisfaction de la clientèle, les résultats financiers, la réduction des frais de fabrication et de la durée des cycles de fabrication et la mise au point de technologies efficaces et innovatrices qui améliorent davantage nos produits de simulation et aident CAE à demeurer un chef de file du créneau de la simulation tant sur le marché civil que militaire.

De plus, CAE a formé un groupe Innovation sous la direction de Jeff Roberts, président de groupe, qui est également responsable du secteur Formation et services associés – Civil (FS/C). Employé à explorer les moyens de miser sur nos solides acquis et à trouver et à exploiter de nouveaux marchés ou des marchés émergents ou adjacents au nôtre pour y investir, ce groupe se concentre sur l'exploitation de nos compétences clés dans des secteurs comme les services

aéronautiques et les transports, et plus particulièrement l'application de la technologie et de l'expertise en matière de simulation pour le secteur des soins de santé.

CAE investit dans les innovations en matière de logiciels et de matériel informatique qui visent à soutenir cette technologie de pointe et renforceront ses services de formation au vol pour ses centres de formation ainsi que pour d'autres clients. Comme exemples d'innovations au cours des dernières années, mentionnons les nouveaux simulateurs de vol Série CAE 5000, la série de dispositifs de formation au pilotage et de dispositifs de formation sur PC CAE Simfinity<sup>MC</sup> de nouvelle génération, les générateurs d'images CAE Tropos-6000<sup>MC</sup> et CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000, le système de mouvement électrique CAE True<sup>MC</sup>, l'outil de simulation CAE True<sup>MC</sup> Environment, offrant une simulation de contrôle de la circulation aérienne plus réaliste et CAE True<sup>MC</sup> Airport, un nouveau service par abonnement conçu pour assurer la mise à jour des bases de données visuelles des clients pour tenir compte des environnements aéroportuaires en constante évolution.

Le secteur FS/C continue d'investir dans la formation et les services destinés aux pilotes, aux techniciens de maintenance et aux membres d'équipage. La croissance constante de notre réseau de formation, qui compte actuellement plus de 120 simulateurs de vol dans 24 emplacements répartis sur quatre continents, prouve l'engagement de CAE visant à rapprocher physiquement les outils de formation des clients. CAE mise également sur ses compétences clés et offre dorénavant une gamme plus étendue de services de formation et généraux. CAE continue à offrir ses services à tous les secteurs de l'aviation à l'échelle internationale, ce qui comprend l'expansion de nos plateformes de formation pour avions d'affaires dans nos quatre centres de formation pour exploitants d'avions d'affaires situés en Europe, au Moyen-Orient et aux États-Unis et l'introduction de nos services aux pilotes et de formation dans de nouveaux marchés.

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 :

- 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 attire également des centres de formation exploités par des tiers de la région. La participation de CAE dans la coentreprise est de 80 %. Les installations actuelles comportent 10 FFS à Barajas.
- CAE a réalisé un deuxième agrandissement, ce qui porte à douze le nombre de simulateurs à son centre de formation de Burgess Hill, au Royaume-Uni, et elle a annoncé son intention d'ajouter trois autres simulateurs d'ici la fin de l'année civile 2009, ce qui en portera le total à 15. Le centre de Burgess Hill exploite actuellement neuf FFS.
- 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. La liste de clients de CAE continue de s'allonger,

puisque'elle a décroché des contrats avec Ryanair, Jazeera Airways, Kingfisher Airlines, Indigo and Wizz Air.

- Cette année, CAE a également percé le marché en Inde. Notre premier centre de formation à la qualification de type devrait ouvrir ses portes à Bangalore à l'automne 2008. CAE a également signé des contrats avec le gouvernement indien pour offrir des services de formation de pilotes dans deux écoles de pilotage nationales. CAE s'est vu confier la direction de l'école de pilotage Indira Gandhi Rashtriya Uran Akademi (IGRUA), située à Rae Bareilly, et a également conclu avec l'Autorité aéroportuaire indienne (AAI) un accord de coentreprise pour la création du Rajiv Gandhi National Flying Training Institute (RGNFTI), qui sera situé à Gondia et devrait ouvrir ses portes au cours de l'exercice 2009.
- CAE a officiellement ouvert son nouveau centre de formation du Nord-Est des États-Unis près de l'aéroport de Morristown, dans le New Jersey, en juin 2007. Ce centre à l'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 450/550, l'hélicoptère Sikorsky S76C+/B et le Hawker 800xpi. CAE agrandit le centre, qui devrait passer de six à quinze baies de simulateurs pour permettre l'installation d'un plus grand nombre de FFS.
- En réponse à la croissance soutenue de l'aviation en Chine, ZFTC (la coentreprise de CAE avec China Southern Airlines, à Zhuhai, en Chine) a élargi ses activités avec la construction d'un nouveau centre conçu pour abriter huit simulateurs. Le centre agrandi est entré en service cette année et offre de la formation sur l'A320 et l'A330, et le Boeing 737. Nous avons également annoncé l'ajout de deux FFS A320, qui entreront en service au début de 2009, ce qui portera à 15 le nombre total de simulateurs exploités par ZFTC.
- Nous avons signé une convention de coentreprise de dix ans avec Embraer pour fournir de la formation sur ses nouveaux avions à réaction légers et très légers, le Phenom 300 et le Phenom 100, et nous avons continué de travailler à la mise en œuvre de la nouvelle société de formation. Nous prévoyons commencer la formation sur le Phenom au début de 2009.
- En 2006, CAE a lancé un programme de services d'affaires 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 livraison. La conclusion de conventions 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 militaire par l'intermédiaire de ses secteurs PS/M et FS/M. Entre autres :

- CAE a acquis une position dominante dans le programme d'hélicoptères NH90, soit le plus grand programme d'hélicoptères lancé en Europe, qui prévoit des commandes fermes pour plus de 500 hélicoptères. En décembre 2004, le gouvernement allemand a

conclu avec un consortium industriel un contrat portant sur une initiative de financement privé (PFI) qui confie le soin au consortium de former les équipages d'hélicoptères NH90. Ce consortium est composé de CAE, de Thales, d'Eurocopter et de Rheinmetall Defence Electronics, et chacune de ces sociétés est propriétaire à 25 % de Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS). HFTS sera chargée de former les équipages d'hélicoptères NH90 des forces armées allemandes jusqu'en 2022 ainsi que deux autres clients sur une base contractuelle. Le premier de trois centres de formation sur le NH90 en Allemagne ouvrira en 2008 à Bueckeburg; les deux autres centres de formation devraient ouvrir à Fassberg et à Holzdorf en 2009.

La conception, la mise au point et la fabrication des moyens de formation pour le NH90, notamment les simulateurs de missions NH90 (FMS), destinés aux trois centres de formation en Allemagne ont été menées par Helicopter Training Media International (HTMI), coentreprise appartenant à parts égales à CAE et à Thales. Celles-ci ont travaillé ensemble sur le programme NH90 dans le but d'offrir des moyens de formation par la simulation de classe mondiale pour les hélicoptères NH90.

CAE est également le principal maître d'œuvre chargé de fournir deux simulateurs d'entraînement au vol et aux missions (FFMS) MRH90, des centres de formation et des services techniques et de soutien complets au gouvernement australien.

- La flotte d'hélicoptères de la Marine américaine est parmi les plus grandes au monde à accomplir des missions aussi variées que la lutte anti-sous-marine, la lutte antinavire et les missions de recherche et de sauvetage. La Marine acquiert plus de 500 des deux versions de l'hélicoptère MH-60 Seahawk : le MH-60S Sierra et le MH-60R Romeo. Au cours des dernières années, CAE a gagné plusieurs appels d'offres visant la conception et la mise au point de systèmes de formation et de répétition de missions variés pour les hélicoptères MH-60S et MH-60R. CAE met au point des entraîneurs au vol opérationnel et des entraîneurs à l'utilisation tactique de l'armement et, tout récemment, elle a remporté un appel d'offres pour la mise au point d'entraîneurs à la maintenance de l'avionique MH-60R.
- CAE occupe une position dominante bien établie quant à la conception et au développement de systèmes de formation pour les appareils Hercules C-130. Au cours de la dernière année, CAE a remporté un autre appel d'offres concernant les C-130 lorsque la Société a été choisie pour développer un FMS C-130H et un FMS pour l'avion ravitailleur KDC-10 pour permettre aux Forces aériennes royales néerlandaises (RNLAf) de s'entraîner au pilotage et aux missions. Les deux simulateurs seront certifiés au niveau D, le niveau le plus élevé dans la classification des simulateurs de vol, par la Netherlands Militaire Luchtvaart Autoriteit (autorité de l'aviation militaire). Ils seront livrés et mis en service au cours de l'année 2009, auquel moment CAE fournira des services de soutien et de maintenance complets.
- CAE a été sélectionnée par Alenia Aermacchi (AAEM) à titre de fournisseur privilégié de simulateurs de missions pour l'appareil M-346, l'avion-école d'introduction de nouvelle génération d'AAEM. Dans le cadre du système global de formation au sol M-346, CAE concevra et construira d'abord un dispositif d'entraînement au vol (FTD) M-

346 prototype. Le FTD M-346 sera équipé d'une réplique haute fidélité du poste de pilotage M-346 et d'un générateur d'images CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000 avec écran dôme doté de projecteurs à cristaux liquides sur silicium (LCoS). CAE fournira également un environnement de validation et de développement fondé sur la simulation afin que les ingénieurs et les pilotes d'essai d'AAEM puissent effectuer une série d'essais au fur et à mesure que le M-346 termine son développement. Cette relation avec AAEM positionne avantageusement CAE dans le marché croissant des avions-écoles d'introduction évolués.

- CAE développe un FFMS polyvalent de ravitaillement en vol et de transport A330, un nouveau centre de formation et un système d'entraînement aux missions Simfinity<sup>MC</sup> pour les forces armées australiennes. Lorsque le FFMS A330 sera livré à la base de la Royal Australian Air Force d'Amberley en 2009, CAE offrira pendant cinq ans des services de soutien pour les systèmes de formation pour l'avion polyvalent de ravitaillement en vol et de transport A330. La prestation de ces services de soutien fera partie du contrat MSAAS dont CAE est déjà titulaire pour la gestion et le soutien des simulateurs d'aéronefs des forces armées australiennes.
- La base de données commune (CDB) conçue et développée par CAE pour le Special Operations Command (SOCOM) des États-Unis est maintenant en service. Après le développement de l'architecture de la CDB, CAE était chargée de la mise en œuvre de la CDB sur deux simulateurs de missions de combat pour le 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment-Airborne des forces d'opérations spéciales des États-Unis. Le premier simulateur muni d'une CDB était le Chinook MH-47G, qui est entré en service en 2007. Le deuxième simulateur muni d'une CDB était le Black Hawk MH-60L, que CAE a livré au début de 2008. La CDB joue un rôle important dans l'atteinte du critère du SOCOM des États-Unis concernant les capacités améliorées permettant de réduire les délais de répétition de missions au moyen de la simulation haute fidélité. D'autres forces armées dans le monde examinent également comment la CDB peut répondre à leurs besoins en matière de formation et de répétition de missions synthétiques.

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

- Le développement d'un produit révolutionnaire, le simulateur de vol Série CAE 5000, conçu spécialement pour les 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). Au cours de l'exercice 2008, CAE a livré les premiers FFS de Série CAE 5000 : un A320 au centre de formation de CAE à Burgess Hill (Royaume-Uni) et un B737 à Qantas (Australie). L'A320 de Série CAE 5000 destiné au centre de formation de Burgess Hill (Royaume-Uni) a obtenu la certification de niveau D en février 2008.
- Le lancement de CAE True Environment pour la gamme de simulateurs de vol et de dispositifs de formation au pilotage de CAE. CAE True Environment procure un

environnement dynamique et complet de contrôle du trafic aérien (ATC). CAE s'est associée à Adacel, chef de file de la simulation ATC, pour conjuguer avec la représentation de mouvements nombreux, en l'air et au sol, l'émission de communications vocales réalistes et cohérentes produites grâce à une technologie évoluée de reconnaissance de la parole et de synthèse vocale. Ces communications automatisées couvrent la gamme des échanges qui ont lieu entre les pilotes à l'entraînement et les entités simulées telles que les autres avions, les contrôleurs de l'aéroport et les véhicules évoluant au sol. Interactif et entièrement intégré au simulateur de vol, CAE True Environment met en totale cohérence ce que les pilotes disent et entendent avec ce qu'ils voient dans le visuel du simulateur. CAE True Environment réduit également la charge de travail des instructeurs et des évaluateurs en les dispensant de jouer le rôle de la tour de contrôle.

- Le service CAE True Airport offre aux compagnies aériennes et aux organismes de formation qui utilisent les systèmes visuels de CAE des scènes aéroportuaires qui concordent avec la réalité dans les bases de données visuelles utilisées pour la formation au pilotage. CAE tient à jour les bases de données visuelles des aéroports choisis par le client, et ce dernier peut les télécharger à partir d'un portail Web convivial. Ces bases de données sont compatibles avec les générateurs d'images CAE Tropos-6000 et CAE Tropos II, et sont certifiées au niveau D en fonction des exigences fixées par la Federal Aviation Administration (FAA) et les Joint Aviation Authorities (JAA) européennes. Les clients s'abonnent au service CAE True Airport chaque année, et reçoivent un avis automatique lorsqu'une nouvelle version d'un aéroport qu'ils ont choisi pourra être téléchargée. Grâce à des outils évolués de développement de bases de données, CAE met à jour les bases de données aéroportuaires chaque fois que des changements sont apportés à un environnement, comme la construction de nouvelles pistes, de tours de contrôle ou d'autres établissements proéminents.

### **2.1 c) Vue d'ensemble et tendances du secteur**

Les marchés civil et militaire que CAE dessert sont influencés par des facteurs qui leur sont propres. CAE croit que le marché civil est beaucoup plus sensible au produit intérieur brut (PIB) mondial, qui à son tour a une incidence sur les voyages aériens, qui sont mesurés en fonction des passagers-kilomètres payants (PKP). On doit satisfaire aux besoins créés par ces PKP en livrant des aéronefs qui viennent s'ajouter à la flotte actuelle, puis en tenant compte de l'attrition. Enfin, des facteurs ont une incidence directe sur l'offre totale, comme la nature, la taille et la composition des flottes d'aéronefs, les calendriers de livraison des aéronefs, l'évolution de l'effectif chez les pilotes, les exigences en matière d'attestations de compétence et la demande du marché pour le trafic aérien d'affaires et commercial, qui subit particulièrement l'influence des bénéfices des sociétés. 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 de la formation par simulation et des solutions de répétition de missions par la simulation en guise de solution de rechange à l'entraînement en situation réelle, comme le vol en appareil ou l'utilisation d'armes véritables.

## **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 épargnes importantes que fournit la formation sur simulateur comparée au vol réel. L'utilisation de reproductions des aéroports en images de synthèse et de l'imagerie satellitaire rehausse encore plus l'efficacité de la formation par simulation. Les simulateurs sont également utilisés par les pilotes pour compléter le temps de vol réel afin de conserver leur qualification. Les simulateurs de vol civils actuels les plus perfectionnés sont classés au niveau D par la FAA ou à un niveau équivalent par les autorités de réglementation dans d'autres pays, ce qui signifie qu'un pilote est en mesure d'obtenir sa qualification sur un type d'aéronef en faisant toute sa formation sur simulateur. Les simulateurs de vol permettent aussi aux pilotes de pratiquer des procédures d'urgence qui ne peuvent être réalisées en sécurité sur l'appareil réel.

L'équipement de simulation est acheté par les principales compagnies aériennes, les compagnies régionales, les avionneurs et des fournisseurs indépendants de services de formation. Un nombre restreint de sociétés fabriquent des simulateurs et ceux-ci sont vendus selon des critères de qualité, de soutien à la clientèle, de livraison, de réputation du fournisseur, de prix et de coût du cycle de vie du matériel. Au cours de l'exercice 2008, CAE a vendu 37 FFS à des tiers et à des coentreprises dans lesquelles CAE investit. Les prix courants 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, et la fourniture d'installations, d'outils ainsi que de programmes de formation et de matériel didactique visant un aéronef précis pour les pilotes et les techniciens de maintenance. La formation est offerte aux pilotes et techniciens de compagnies aériennes commerciales et régionales, aux exploitants d'avions d'affaires et aux exploitants d'aéronefs et d'hélicoptères généraux. Actuellement, environ la moitié de tous les moyens de formation du monde appartiennent à de grandes sociétés aériennes commerciales qui les utilisent pour former leurs propres pilotes. La plupart de ces installations de formation sont situées en Amérique du Nord et en Europe. Les sociétés aériennes commerciales ont également recours à des fournisseurs de formation indépendants pour compléter leurs programmes de formation. Par le passé, les petits exploitants ont eu recours à des fournisseurs de formation indépendants ou aux avionneurs pour la formation. Certains avionneurs forment des partenariats avec des fournisseurs de formation indépendants tiers pour étendre la portée de leurs infrastructures de formation à l'échelle internationale, tandis que d'autres, comme Boeing, ont mis sur pied une division de formation interne.

À l'exception de certains exploitants en copropriété, la grande majorité des exploitants d'avions d'affaires possèdent un très petit parc aérien. Par conséquent, ils ont recours aux avionneurs ou à des fournisseurs de formation indépendants pour l'ensemble de leurs besoins en matière de formation.

Les fournisseurs de formation tiers ont d'importants obstacles à franchir pour pénétrer le marché puisqu'ils doivent concevoir et fabriquer à l'interne des simulateurs de vol pour arriver à être concurrentiels, et certains d'entre eux ne disposent pas de ressources suffisantes pour investir. En raison d'une demande négligeable, peu de services de formation ou d'infrastructures étaient en place à l'extérieur des États-Unis pour l'aviation d'affaires. Toutefois, ce secteur connaît une croissance rapide à l'extérieur des États-Unis et accroît donc le besoin en matière de services de formation pour les avions d'affaires.

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

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

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

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

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

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

#### *Grande demande de pilotes qualifiés*

Le processus de formation visant l'obtention de la licence de pilote en équipage multiple (*Multi-crew Pilot License* [MPL]) a pour objet de répondre à la grande demande de pilotes dans

un avenir rapproché. Le processus MPL fait une plus large place à la simulation dans la formation des stagiaires débutants pour en faire des copilotes d'avions de ligne modernes. La 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.

En outre, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) établit de nouvelles normes de qualification visant les simulateurs de vol. C'est la première fois depuis plusieurs années que les membres de l'industrie, les organismes de réglementation et les compagnies aériennes révisent en profondeur les règlements visant les dispositifs d'entraînement dans le but de faire concorder les règlements sur le matériel de simulation avec les tâches réelles associées à la formation et les progrès techniques. Cette initiative devrait avantager les clients, les organismes de réglementation, les fabricants de matériel de simulation et l'industrie dans son ensemble.

#### *Expansion et diversification des parcs d'aéronefs*

L'introduction de nouveaux aéronefs et l'expansion et la diversification des flottes font augmenter les besoins en matière de formation des pilotes. La formation par simulation constitue maintenant un élément essentiel de la formation des pilotes et des équipages pour les marchés représentés par les gros porteurs commerciaux, et les aéronefs régionaux et d'affaires. Un pilote chevronné nécessite habituellement entre 15 et 40 heures à bord d'un simulateur pour assimiler les subtilités d'un nouvel appareil. CAE estime qu'il faut environ un simulateur pour 15 à 25 gros porteurs commerciaux en fonction, ce ratio passant à environ 30 pour les avions commerciaux à fuselage étroit, à entre 30 et 50 pour les jets régionaux et les avions à turbopropulseurs et à plus de 100 pour les aéronefs d'affaires.

Les livraisons de nouveaux aéronefs constituent un moteur important pour ce marché. Selon les constructeurs d'avions, les sources de l'industrie et CAE, les livraisons devraient passer à 1 400 aéronefs commerciaux par année pour les cinq prochaines années.

L'industrie a rapporté un niveau de commandes record de 3 439 aéronefs pour l'année civile 2007, et le carnet de commandes indique actuellement des commandes pour environ 7 800 aéronefs. Selon les niveaux de production annoncés par les constructeurs d'avions, il faudra 5,7 années pour livrer ces commandes.

CAE est d'avis que l'augmentation de la demande de formation par simulateur pour des aéronefs d'affaires sera tributaire de la croissance dans les ventes d'aéronefs d'affaires neufs et de l'accroissement des vols nolisés en copropriété et non planifiés. Selon les constructeurs d'avions, les sources de l'industrie et CAE, les demandes de livraison annuelles devraient excéder 1 200 à 1 400 aéronefs d'affaires par année pour les cinq prochaines années, au minimum. Au cours de l'année civile 2007, nous avons assisté à la première livraison de plus de 1 000 aéronefs d'affaires, record stimulé en partie par l'introduction de nouveaux modèles de jets très légers (VLJ), comme l'Eclipse 500 et le Cessna Mustang.

Au cours des cinq prochaines années, l'aviation commerciale devrait afficher des taux de production élevés, avec une croissance marquée dans le créneau de l'aviation d'affaires, ce qui suscitera une demande soutenue pour la technologie et la formation par la simulation

commerciales ainsi qu'une demande accrue pour les services de formation sur des avions d'affaires.

### *Évolution des effectifs chez les membres d'équipage*

Selon les dernières données d'AIR Inc., en 2007, plus de 13 000 pilotes ont été engagés aux États-Unis. On prévoit que plus de 14 000 postes de pilote seront vacants aux États-Unis en 2008, et ce nombre pourrait augmenter en fonction de l'économie nationale et internationale ainsi que de trois autres facteurs principaux : le départ à la retraite de pilotes, la croissance des entreprises de transport aérien et la demande de pilotes américains à l'étranger. Les offres d'emploi proviennent principalement des compagnies aériennes à bas tarifs, ainsi que des compagnies régionales et nationales. La hausse d'embauche de pilotes découle principalement des conditions suivantes auxquelles doivent faire face les transporteurs aériens : les départs à la retraite de pilotes âgés de 60 ans ont connu un sommet en 2007; de plus longs horaires de vol; une expansion internationale; la demande de pilotes d'avions d'affaires, de vols en copropriété et de VLJ; la demande de pilotes américains outre-mer. 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.

### **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, les avions de ravitaillement 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'engins 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. Par exemple, la base de données commune (CDB) mise sur pied par CAE pour le Special Operations Command (SOCOM) des États-Unis est maintenant fonctionnelle et en service sur un simulateur de mission de combat Chinook MH-47G utilisé par le 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment de l'Armée des États-Unis. La CDB entrera également en service plus tard en 2008 sur un simulateur de combat Black Hawk MH-60L récemment livré pour le 160<sup>th</sup> SOAR(A). En fin de compte, grâce à la CDB, la création, la modification et la corrélation de la durée d'exécution des bases de données seront calculées en termes de minutes ou d'heures au lieu de jours, de semaines ou de mois. Qui plus est, ces changements peuvent être effectués très rapidement au moyen des derniers renseignements et des dernières données de base disponibles, rendant possible l'utilisation de la simulation pour les répétitions de missions.

### **Formation et services associés – Militaire (FS/M)**

Étant donné les restrictions des budgets et des ressources de la défense, les gouvernements et les forces armées 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 armées 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 2008 s'établit à environ 481 milliards de dollars américains, sans compter le financement supplémentaire d'environ 190 milliards de dollars américains exigé par la guerre en Iraq et en Afghanistan. Pour l'exercice 2009, le Président a proposé un budget de 541 milliards de dollars américains et un financement supplémentaire de 70 milliards de dollars américains pour les premiers mois de l'exercice 2009. Le budget du ministère de la Défense américain a augmenté de plus de 60 % depuis 2001. Dernièrement, les dépenses militaires du gouvernement américain représentaient près de la moitié des dépenses militaires mondiales connues, et cette proportion devrait se maintenir au cours de la décennie. À l'exception des dépenses consacrées à la défense, on note des efforts marqués en matière de sécurité dans la plupart des pays occidentaux en réponse à la menace du terrorisme. CAE s'attend à ce que certaines de ces dépenses soient consacrées à de nouvelles technologies et à de nouveaux types de formation dans le cadre des activités antiterroristes.

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

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

Les développements accélérés dans les technologies informatique et visuelle permettent d'obtenir des appareils offrant une plus grande fidélité et favorisent la prolifération de technologies de simulation. Plus particulièrement, l'évolution rapide au cours des dernières années de technologies graphiques de grande diffusion a redéfini substantiellement le rapport prix/rendement de l'équipement visuel. Les systèmes visuels fournissent des représentations géospécifiques 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.

La croissance constatée sur le marché militaire est grandement tributaire de l'achat de nouveaux aéronefs, comme des avions de ravitaillement, des hélicoptères, des avions de transport et de patrouille maritime et des aéronefs d'entraînement, ainsi que de l'impartition de services de formation. Comme par le passé, ces marchés sont tous importants pour CAE. 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. Par exemple, CAE occupe une place de choix sur des plateformes clés et a conclu de nombreuses ententes de construction d'avions à l'égard d'appareils dont les antécédents de livraison s'échelonnent sur plusieurs années et dont les modèles continuent d'être modernisés et commandés en grande quantité, comme les avions de transport C-130 et C-295, les hélicoptères de série CH-47, NH-90 et H-60, le nouvel avion de patrouille maritime P-8A et l'avion de ravitaillement A330.

Le marché des simulateurs évolués et d'introduction pour avions chasseurs d'entraînement a également connu une croissance considérable, qui devrait se poursuivre au cours de la prochaine décennie au rythme des décisions en matière d'approvisionnement prises par bon nombre de pays en ce qui a trait à une plateforme d'entraînement de pilotage. CAE bénéficie de positions solides relativement au Hawk 128 de BAE Systems et à l'Aermacchi M-346, soit deux des principaux avions chasseurs d'entraînement. CAE dispose également d'une forte position relativement à la fourniture de systèmes visuels et de logiciels de simulation pour le programme Eurofighter Aircrew Synthetic Training Aids (ASTA).

#### *Rôle en évolution de la formation par simulation*

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

## *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 des supports de formation connexes qui seront utilisés 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. Comptant 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. Avec une part de marché de plus de 70 %, elle est le premier fournisseur au monde de simulateurs de vol civils dans un marché avec appels d'offres dans lequel on octroie des contrats par un processus d'adjudication et est le deuxième plus important fournisseur indépendant de services aéronautiques civils et de services de formation compte tenu du nombre de simulateurs en exploitation.

CAE compte plus de 6 000 employés à temps plein dans des installations de fabrication et des centres de formation situés dans 20 pays répartis dans le monde. Les produits d'exploitation consolidés de la Société provenant des activités d'exploitation poursuivies sur les exercices 2007 et 2008 s'élevaient respectivement à 1,251 milliard et à 1,424 milliard de dollars et sont répartis comme suit :

**Produits d'exploitation par gamme de produits (%)**

	<b>2008</b>	<b>2007</b>
PS/C	30	28
FS/C	27	27
PS/M	27	28
FS/M	16	17
	<b>100</b>	<b>100</b>

**Répartition géographique des produits d'exploitation (%)**

	<b>2008</b>	<b>2007</b>
États-Unis	33	32
Allemagne	11	12
Autres pays d'Europe	10	10
Canada	7	11
Pays-Bas	7	7
Royaume-Uni	7	8
Autres pays d'Asie	6	6
Australie	6	2
Chine	5	5
Émirats arabes unis	4	4
Autres pays	4	3
	<b>100</b>	<b>100</b>

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

<b><i>Emplacement</i></b>	<b><i>PS/C</i></b>	<b><i>PS/M</i></b>	<b><i>FS/C</i></b>	<b><i>FS/M</i></b>
<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)		✓	✓	✓
Base de la RAF, Oxfordshire (Royaume-Uni)				✓
Evora (Portugal)			✓	
Madrid (Espagne)			✓	
Stolberg (Allemagne)		✓		✓
<b><i>États-Unis</i></b>				
Denver (Colorado)			✓	
Dallas (Texas)			✓	
Fort Worth (Texas)			✓	
Richardson (Texas)		✓		
Tampa (Floride)		✓		✓
<b><i>Autres pays</i></b>				
Bangalore (Inde)	✓	✓	✓	
Dubaï (Émirats arabes unis)			✓	
Melbourne (Australie)				✓
Sydney (Australie)		✓		✓
São Paulo (Brésil)			✓	
Santiago (Chili)			✓	
Zhuhai Guangdong (Chine)			✓	

### **3.1 a) 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 2008, CAE a obtenu 37 commandes de FFS avec appel d'offres, obtenant ainsi environ 70 % des appels d'offres pour les FFS destinés à l'aviation civile. Depuis sa création, CAE a livré plus de 780 FFS et dispositifs d'entraînement à plus de 100 compagnies aériennes commerciales, avionneurs et centres de formation de tiers situés dans 47 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 continus qu'elle déploie pour réduire les frais et raccourcir les cycles de livraison. CAE compte améliorer ses délais de production, ses coûts, la qualité de ses produits et sa réputation d'excellence grâce à des améliorations opérationnelles et à des programmes de recherche et de développement.

La capacité de CAE d'offrir de la formation interactive par simulation, notamment grâce à son système ultramoderne CAE Simfinity<sup>MC</sup>, consolide ses compétences depuis longtemps reconnues en matière de FFS et de FTD. Au cours de l'exercice 2008, CAE a vendu 25 dispositifs d'entraînement CAE Simfinity<sup>MC</sup>, des entraîneurs intégrés aux procédures (IPT), des entraîneurs pour la transition des pilotes d'Airbus (APT) et des entraîneurs pour la formation du personnel de maintenance d'Airbus (ACT). Ajoutée à son réseau toujours plus vaste de centres de formation, cette série complète de matériel et de produits de formation axés sur la simulation permet à CAE d'offrir aux compagnies aériennes et aux exploitants de jets d'affaires un éventail complet de solutions de formation.

CAE offre aussi une gamme complète de services de soutien, dont le soutien technique, les ventes de pièces détachées, les mises à niveau et les réaffectations de simulateurs.

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

## **Formation et services associés – Civil (FS/C)**

En 2001, CAE a fait son entrée dans l'industrie de la formation des pilotes civils en ouvrant des centres de formation, à São Paulo, au Brésil et à Toronto, au 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 2008, elle avait un parc de plus de 120 FFS destinés à l'aviation civile dans 24 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 108 unités NESAs (nombre équivalent de simulateurs actifs) qui ont généré des produits pour la Société au cours de l'exercice 2008.

CAE continue d'étendre son réseau mondial de centres de formation stratégiquement situés. Parmi ses clients de ces centres de formation pour l'aviation civile, on compte des compagnies aériennes nationales, régionales et à bas tarifs qui choisissent d'impartir une partie de la formation de leurs pilotes et des membres de l'équipage en ayant recours soit aux instructeurs de CAE, soit à leur personnel de formation. Les centres de formation sont utilisés par plus de 3 000 clients (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.

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. La réorganisation étant terminée, FS/C continue 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 sur différents aéronefs militaires, notamment des chasseurs, des hélicoptères, des avions de ravitaillement 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 radars.

CAE a livré des produits de simulation et fourni des services de formation aux forces armées de plus 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 aux forces armées de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie, de la Norvège, de la Finlande, de la Lituanie et de l'Irlande. L'utilisation du système visuel CAE Medallion<sup>MC</sup> destiné au prestigieux programme Eurofighter Aircrew Synthetic Training Aids (ASTA) fait du système visuel CAE Medallion<sup>MC</sup> un générateur d'images de premier ordre pour les applications de simulation de missions de jets rapides. De plus, le générateur d'images CAE Medallion<sup>MC</sup> est bien établi en ce qui a trait aux applications de base à voilure tournante comme en fait foi son utilisation dans les simulateurs de missions de combat A/MH-6, MH-47 et MH-60 du 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment des forces d'opérations spéciales des États-Unis.

CAE continue de concentrer ses efforts de croissance auprès de ses clients militaires dans le monde, et ce, particulièrement aux États-Unis. La Société croit pouvoir profiter de son expérience, de sa compétence et de sa visibilité accrue auprès de clients militaires qu'elle a acquis en décrochant et en réalisant d'importants contrats. CAE poursuivra son engagement envers le service après-vente en s'attachant à prévoir les besoins de ses clients militaires en matière d'équipement et de formation hautement personnalisés et à répondre à ces besoins. CAE croit que sa capacité, grâce à CAE USA Inc., d'agir à titre de maître d'œuvre aux États-Unis, en plus des solides liens qui la lient, à titre de fournisseur, aux principaux industriels du secteur de la défense aux États-Unis, lui permettront de pénétrer encore plus le marché américain de la simulation militaire et de la formation. CAE entend continuer d'encourager le partenariat avec les fabricants clés d'équipement d'origine et les maîtres d'œuvre. Par exemple, Aermacchi a choisi CAE à titre de fournisseur privilégié de simulateurs de mission complète pour l'avion-école évolué M-346. CAE a également établi une relation avec Korean Aerospace Industries (KAI) au cours de la dernière année et conçoit actuellement un simulateur générique d'étude des qualités de vol d'hélicoptère qui servira à KAI dans le cadre de sa fabrication d'un nouvel hélicoptère. EADS CASA a choisi CAE à titre de fournisseur privilégié de systèmes de formation pour ses appareils C-295 et 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. CAE continue d'élargir ses relations avec Israël Aircraft Industries (IAI) pour mettre au point des solutions pour les systèmes UAV 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.

Presagis (composée de Presagis Canada Inc., Presagis USA Inc. et Presagis Europe (S.A.)) a été établie au cours de l'exercice 2008 suivant l'acquisition par CAE de trois sociétés : Engenuity Technologies, MultiGen-Paradigm et TERREX. En intégrant les produits créés par ces sociétés, Presagis étend sa base de connaissances et offre à ses clients des solutions novatrices et intégrées. Les normes OpenFlight, VAPS et TerraPage, ainsi que la norme de communication HLA sont des produits classiques de longue date de ces sociétés et continueront d'être l'assise du

catalogue de produits de Presagis. Forte d'une technologie de base conforme aux normes de l'industrie, Presagis est en voie de créer la première entreprise véritablement unifiée de logiciels de simulation prêts à l'emploi au monde, lui permettant d'offrir à ses clients une gamme de solutions sur mesure pour la visualisation, la simulation et les applications intégrées. Presagis aide ses clients des secteurs de l'aéronautique, de l'automobile et de la défense dans le cadre de leurs activités de création, de formation, de simulation et de visualisation.

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 degré élevé de réalisme et de la diminution appréciable des coûts par rapport à ceux de la formation sur appareil. CAE compte améliorer ses délais de production, ses coûts, la qualité de ses produits et sa réputation d'excellence en poursuivant l'amélioration opérationnelle et les programmes de recherche et de développement. Grâce à des solutions technologiques de pointe, CAE pourra tirer parti des programmes militaires au Canada, aux États-Unis, en Europe, au Royaume-Uni, en Inde, en Asie et en Australie ainsi que conclure des ententes de collaboration ou de partenariat dans d'autres pays.

Au cours de l'exercice 2008, 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 :

- la conception et la construction de l'entraîneur au vol opérationnel (OFT) prototype pour le P-8A Poseidon. L'appareil P-8A Poseidon est un nouvel avion long-courrier de lutte anti-sous-marine et antinavire actuellement en développement pour la Marine américaine par Boeing. Le P-8A, un dérivé de l'avion 737-800 de prochaine génération de Boeing, servira aux opérations maritimes et côtières. La Marine américaine prévoit faire l'acquisition de 108 avions P-8A pour remplacer sa flotte actuelle d'avions P-3C Orion. Aux termes du contrat initial avec Boeing, CAE concevra et construira le matériel de l'OFT P-8A selon les normes de certification de niveau D, la plus élevée dans la classification des simulateurs de vol. L'OFT P-8A sera équipé du système de mouvement électrique CAE True<sup>MC</sup>, nouveau système ultramoderne entièrement électrique qui fournit des sensations d'un très grand réalisme aux pilotes en formation. CAE fournira également le référentiel et le laboratoire d'expérimentation des logiciels fondés sur la simulation de l'OFT 737-800 qui serviront aux activités de développement et d'intégration du P-8A;
- la conception et la construction de simulateurs d'hélicoptères Seahawk S-70B et Super Puma AS332 pour la Force aérienne de la République de Singapour (RSAF). CAE développera un simulateur de mission complète (FMS) doté de la conception révolutionnaire du simulateur à postes de pilotage interchangeables de CAE, qui permet à un simulateur de reproduire plusieurs modèles d'hélicoptères différents. Pendant que l'un sera utilisé sur le FMS, l'autre sera connecté à un poste d'accueil au sol pour former un dispositif d'entraînement à base fixe. CAE développera aussi un poste d'entraînement de l'équipage de mission (MCS) S-70B pour reproduire la partie arrière de l'hélicoptère nécessaire à la formation des opérateurs de capteurs de la Marine. Le FMS et le MCS S-70B peuvent être mis en réseau pour fournir un système complet d'entraînement au pilotage et aux missions tactiques sur le S-70B. Le FMS S-70B/AS332 sera conçu selon

les normes de certification de niveau D, la plus élevée dans la classification des simulateurs de vol, et sera livré en 2010. Le simulateur sera doté de la solution visuelle de nouvelle génération de CAE qui inclut le système visuel CAE Medallion<sup>MC</sup>-6000 et des projecteurs à cristaux liquides sur silicium (LCoS) pour procurer une image collimatée du monde extérieur couvrant un champ de vision de 220 degrés sur 60. De plus, le simulateur sera doté d'une plateforme vibrante à trois axes (3-DOF) sur le système de mouvement à six axes pour donner aux équipages les sensations exactes de mouvement et de vibration;

- CAE-Macmet a obtenu du ministère indien de la Défense une série de contrats pour fournir des systèmes de simulation à la Marine et aux Forces aériennes indiennes. CAE-Macmet fournira à la Marine indienne un simulateur tactique vitesse réelle (STVR) et aux Forces aériennes, deux simulateurs de vol Dornier DO-228 et un simulateur à base fixe MiG-21M. CAE-Macmet a été constituée en 2007 à la suite de l'acquisition par CAE de Macmet Technologies (Inde).

### **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 la logistique de 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. 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. 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 Australie, CAE fournit une gamme de services de soutien à la formation, notamment 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 fournit également 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 l'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 2008, CAE a été choisie comme maître d'œuvre. En cette qualité, elle a la responsabilité générale de fournir deux simulateurs d'entraînement au vol et aux missions complets (FFMS) MRH90, des centres de formation et des services d'ingénierie et de soutien complets pour les forces armées australiennes. Les FFMS MRH90 seront livrés en 2012 aux nouveaux centres de formation qui sont en cours de construction au centre aéronautique de l'Armée de terre australienne (Australian Army Aviation Training Centre) à Oakley et au 5<sup>th</sup> Aviation Regiment de l'Armée australienne situé sur la base de Townsville de la Royal Australian Air Force (RAAF). Après la livraison des FFMS MRH90, CAE fournira des services

de soutien complets pour une période de deux ans aux termes du contrat MSAAS dont CAE est déjà titulaire pour la gestion et le soutien du parc de simulateurs d'aéronefs des forces armées australiennes. À titre de maître d'œuvre et d'organisme technique agréé (Authorised Engineering Organisation) pour le gouvernement australien, CAE fournira des services complets de gestion de projets, de soutien technique des systèmes et de soutien logistique intégré.

Également au cours de l'exercice 2008, le gouvernement du Canada a avisé CAE que sa réponse à la demande d'expression d'intérêt et de qualification (DEIQ) en vue de trouver un fournisseur de systèmes d'entraînement opérationnel (FSEO) était la seule jugée conforme. La demande pour un FSEO vient appuyer l'achat par le Canada de nouveaux aéronefs C-130J et CH-47. Au cours de l'année civile 2008, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) devrait présenter à CAE une demande de propositions en vue de l'achat d'équipement et de services de formation des équipages pour les futures flottes d'aéronefs tactiques et d'hélicoptères de transport du Canada.

Le groupe FS/M bénéficie de revenus soutenus de ses contrats de services de formation à long terme, comme celui du centre de formation des équipages d'hélicoptères moyens de soutien (MSHATF) de la base aérienne britannique de Benson, au Royaume-Uni, ainsi que les contrats de maintenance et de services visant le soutien de la quasi-totalité des simulateurs de vol des forces armées allemandes. La formation dispensée au MSHATF est représentative de la tendance des forces militaires à faire appel à la simulation pour l'entraînement en réseau à des activités comme la préparation de missions. 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.

### **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 liées 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, la Société a 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. La Société a 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). 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. La Société compte tout mettre en œuvre pour se défendre. Le CVA plafonne à 25 millions de dollars américains le montant qui peut être réclamé.

## *Systèmes forestiers*

Le 16 août 2002, la Société a vendu la quasi-totalité de l'actif de la division Matériel pour scieries de son secteur Systèmes forestiers. La vente prévoyait la perception par la Société 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, les acheteurs ont avisé la Société que, selon eux, le rendement d'exploitation fixé comme niveau à partir duquel serait déclenché le paiement supplémentaire n'avait pas été atteint. La Société a alors examiné les documents comptables des acheteurs et, en janvier 2006, a intenté une poursuite en recouvrement du montant qu'elle estime lui être dû. Au cours des troisième et quatrième trimestres de l'exercice 2008, la Société a comptabilisé des frais relatifs au processus d'évaluation et à la poursuite totalisant 1,2 million de dollars (après une économie d'impôts de 0,2 million de dollars). Pendant les exercices 2007 et 2006, la Société a engagé des frais de 0,9 million de dollars (après une économie d'impôts de 0,2 million de dollars) et de 0,2 million de dollars (après une économie d'impôts de 0,1 million de dollars), respectivement.

Jusqu'à récemment, ce litige faisait l'objet d'un arbitrage et en était à l'étape de la divulgation de la preuve. Une perte de 8,5 millions de dollars (après une économie d'impôts de 1,5 million de dollars) a été enregistrée pendant l'exercice 2008, car l'acheteur faisait l'objet d'une mise sous séquestre et avait été jugé insolvable après la date du bilan.

## **Recherche et développement**

CAE se démarque en fournissant des services et des produits supérieurs qui reposent sur une technologie la plus avant-gardiste possible, d'où son engagement de longue date envers la recherche et le développement (RD). On encourage chaque secteur d'activités à appliquer la RD à toute la gamme de ses activités, du développement de produits aux processus et techniques de production.

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

En novembre 2005, CAE a annoncé le lancement du Projet Phoenix, dans le cadre duquel elle prévoit investir 630 millions de dollars dans un programme de RD d'une durée de six ans. Ce projet est destiné à favoriser le perfectionnement continu des technologies de pointe actuelles et la mise au point de nouvelles technologies, dans le but de conforter CAE dans sa position de chef de file mondial de la simulation, de la modélisation, de la formation et des services qui leur sont associés. Relativement à ce programme, le gouvernement du Canada a consenti pour l'exercice 2006 une aide à hauteur de 30 % de la valeur du programme de RD de CAE (soit un montant de 189 millions de dollars), au moyen d'un financement par Partenariat technologique Canada (PTC). Le gouvernement du Québec a convenu d'investir au cours de l'exercice 2007 jusqu'à 31,5 millions de dollars dans le Projet Phoenix par l'intermédiaire d'Investissement Québec. Ces

aides financières de PTC et d'Investissement Québec seront remboursables sous la forme de redevances dont le calcul est fait sur la base des revenus à partir de l'exercice 2012. La Société a déjà bénéficié ces dernières années du concours de PTC pour d'autres programmes de RD concernant des systèmes visuels et des technologies avancées de simulation pour applications civiles et de simulation en réseau pour applications militaires.

Les dépenses totales de RD comprennent les dépenses en RD de base de même que les dépenses de développement relatives à un programme. Au cours de l'exercice 2008, les dépenses en RD de base internes étaient en grande partie liées au développement continu de la nouvelle génération de simulateurs de vol Série CAE 5000 et Série CAE 7000, à la nouvelle architecture modulaire de simulation avionique et d'aéronef et au cadre bien intégré caractérisant les percées en matière de normalisation logicielle et de convivialité des dispositifs d'entraînement pour les avions d'affaires de nouvelle génération se trouvant dans les centres de formation de CAE. De plus, des améliorations ont été apportées aux applications STRIVE<sup>MC</sup> de CAE ainsi qu'à la fidélité des images et à la convivialité du système de simulation Série CAE 6000, y compris la technologie de projection LCoS en haute définition. Une nouvelle technologie de génération de contenu d'environnement synthétique et un nouvel ensemble d'outils ont été mis au point pour héberger les technologies de génération d'images et de projection de nouvelle génération ainsi que la technologie environnement commun/base de données commune (CE/CDB). Cet ensemble d'outils automatise bon nombre d'opérations qui devaient autrefois être effectuées manuellement. Une nouvelle technique générique de synthétisation du contenu, appelée *Motif Compositing*, a été partiellement développée. Elle permet à la base de données de contenir davantage d'images et d'offrir un guidage accru à plus faible coût de production. De plus, CAE a réalisé d'importants progrès relatifs à de nouveaux produits introduits au cours de l'exercice précédent. 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>MC</sup> dans un environnement opérationnel.

Au cours de l'exercice 2009, les dépenses en recherche et développement de base seront principalement affectées à l'achèvement de la transition pour la mise en service des nouveaux simulateurs d'avions destinés aux plateformes Série CAE 5000 et Série CAE 7000, y compris des systèmes de mouvement électriques pour de nouveaux types d'aéronefs, à l'amélioration de la technologie CE/CDB, notamment la réalisation de la nouvelle technique générique de synthétisation du contenu, ainsi qu'au soutien du large déploiement pour tous les produits civils et militaires de CAE d'un système de génération d'images de nouvelle génération visant à permettre une utilisation complète des technologies de génération accrue de contenu et la production du système de commandement et de contrôle pour les systèmes visioniques avancés et d'UAV ainsi que des systèmes de formation connexes.

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

#### **Fabrication**

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

Le processus de fabrication des simulateurs de CAE est complexe et nécessite la coordination d'environ 250 000 pièces et de millions de lignes de programmes. La fabrication d'un simulateur civil comprend six étapes majeures : la conception, la fabrication et l'assemblage, les essais, l'expédition, l'installation sur place et les essais finaux sur place. Les simulateurs militaires sont plus complexes et perfectionnés 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 (tôlerie, usinage, assemblage de précision et hydraulique, assemblage de structures et assemblage 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 dans les établissements de Tampa, Burgess Hill, Bangalore et Stolberg. Le centre 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**

Les centres de formation et de services de CAE se trouvent à différents endroits dans le monde. Bien que notre siège se trouve à Montréal, au Canada, CAE offre de la formation et des services dans plus de 30 emplacements situés en Amérique du Sud, en Amérique du Nord, en Europe, au Moyen-Orient, en Inde, en Chine, en Russie et en Asie du Sud-Est.

Parmi ces emplacements, on compte des organisations concernant la formation pertinente à la qualification de type offrant de la formation à des pilotes, à des techniciens de maintenance et à des membres d'équipage d'exploitants d'avions d'affaires et commerciaux; des centres de formation pour débutants offrant de la formation à la licence de pilote pour avions commerciaux pour de futurs pilotes dans le cadre de l'Académie mondiale CAE; de nombreux emplacements à partir desquels CAE offre des services de soutien technique aux centres de formation aéronautique.

L'élaboration du matériel didactique de CAE se fait à partir de ses bureaux au Canada, aux États-Unis et en Inde, et ses solutions de données de vol, offertes par Flightscape, proviennent du Canada.

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.

### **3.1 c) 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.

### **3.1 d) Concurrence**

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

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

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

Les principaux concurrents de CAE sur le marché de la simulation et de la formation aéronautiques militaires comprennent Lockheed Martin, L-3 Communications Link Simulation

and Training, Boeing, Rockwell Collins, Indra Systems, 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, Opinicus 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, GCAT et PanAm International Flight Academy sont ses principaux concurrents dans le secteur de la formation de pilotes civils.

### **3.1 e) Composantes**

CAE traite avec une variété de 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 du rendement d'un produit ou d'un système qui sont nécessaires pour que CAE puisse reproduire leur fonctionnement sur ses simulateurs. La Société ne peut garantir qu'elle pourra obtenir ces données à des conditions raisonnables, ni même qu'elle pourra les obtenir. Les fabricants de ces produits et systèmes pourraient refuser que CAE simule des composantes ou la totalité de leurs produits ou de leurs systèmes, ou pourraient demander des droits de licence si élevés que la marge de profit de CAE en serait considérablement réduite.

La majeure partie des matières premières utilisées dans la fabrication, comme la tôlerie, 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.

### **3.1 f) 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, 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 concurrents de désosser une invention et les coûts engagés pour conserver et défendre les brevets, CAE croit qu'une certaine propriété intellectuelle est convenablement protégée soit lorsque CAE en fait un secret commercial, soit lorsqu'elle en divulgue assez pour empêcher les concurrents de prétendre en être l'auteur.

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

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

### **3.1 g) 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.

### **3.1 h) Protection de l'environnement**

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

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

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

### **3.1 i) Personnel**

CAE s'efforce de mettre en œuvre des politiques et des pratiques qui visent à susciter un plus grand niveau d'engagement de la part du personnel. Les résultats du sondage effectué par CAE en juin 2007 ont révélé une amélioration considérable de l'engagement de la part du personnel par rapport au sondage de 2004. Les résultats obtenus en 2007 ont positionné CAE au-delà des repères normatifs. En outre, l'excellent taux de participation des employés a démontré encore davantage la volonté de ceux-ci de continuer à contribuer au succès continu de CAE. Ces efforts ont été reconnus cette année puisque CAE a été désignée comme l'un des 100 meilleurs employeurs au Canada (2008), l'un des 15 meilleurs employeurs de Montréal (2008), l'un des meilleurs employeurs pour les nouveaux Canadiens (2008) et l'un des 10 meilleurs employeurs par le *Financial Post* (2008), d'après les auteurs du classement des « 100 meilleurs employeurs au Canada ».

Actuellement, la Société emploie plus de 6 000 employés à temps plein, dont environ 850 sont syndiqués et visés par 10 conventions collectives. Une convention collective a été ratifiée au cours de l'exercice 2008. Au début de l'exercice 2009, CAE entamera des négociations pour le renouvellement de quatre conventions collectives. La convention collective pour 600 employés à Montréal a été renouvelée au début de l'exercice 2009 pour cinq ans de plus et restera en vigueur jusqu'en juin 2013. 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.

### **3.1 j) Activités à l'étranger**

Au cours de l'exercice financier clos le 31 mars 2008, les ventes à l'étranger ont représenté approximativement 93 % 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 fluctuations monétaires;
- les changements aux exigences de réglementation;
- les changements aux politiques gouvernementales locales et à l'étranger, y compris aux exigences de dépenses d'une portion de tout financement localement et aux exigences gouvernementales en matière de coopération industrielle;
- la complexité et la nécessité d'utiliser des représentants et des conseillers à l'étranger;
- l'imposition d'embargo ou de frais de douanes, d'un contrôle sur les exportations, y compris en matière d'exportation d'armes aux États-Unis, au Canada et à l'étranger, d'un contrôle et de restrictions en matière de conversion des devises et d'autres restrictions commerciales touchant les pays dans lesquels CAE offre ses produits et services;
- la difficulté qu'entraînent la gestion et l'exploitation d'une entreprise faisant affaire dans plusieurs pays;
- la conformité avec les lois étrangères;
- la conjoncture économique et géopolitique générale, y compris les hostilités internationales, l'inflation, les relations commerciales et militaires et les alliances politiques.

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

### **3.2 Facteurs de risque**

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 annuels de planification stratégique et d'établissement du budget. 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 de même que par l'évolution des normes de l'industrie. 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'attirer de nouveaux clients, 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 2008, par exemple, les ventes des groupes PS/M et FS/M ont ainsi représenté 43 % 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 quelques lignes aériennes principales continuent d'éprouver des difficultés financières, la reprise des commandes d'appareils neufs s'est maintenue en 2008, ce qui est positif. La plupart de ces appareils sont destinés à des transporteurs du Moyen-Orient et d'Asie. La plupart des compagnies aériennes nord-américaines et certaines en Europe éprouvent actuellement une légère contraction quant à leur capacité.

La fluctuation des prix du carburant a également eu des conséquences importantes sur la rentabilité de nombreuses compagnies aériennes. Les effets de cette fluctuation ont été davantage ressentis sur le marché nord-américain, où certains transporteurs traditionnels ont cessé d'être protégés contre leurs créanciers en vertu du *Chapter 11* tandis que d'autres transporteurs ont déposé une demande de protection en vertu de cette loi. Si le prix du carburant devait rester élevé 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.

En outre, les changements subis par le marché du crédit depuis le milieu de l'année 2007 reflètent les contraintes imposées sur la disponibilité de crédit en général. Si la situation persiste, la capacité des compagnies aériennes, notamment, d'acheter de nouveaux appareils pourrait être compromise, 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 de nouveaux participants apparaissent et d'autres se positionnent de manière à profiter de la conjoncture favorable 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 fabricants d'aéronefs, 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 livrons également concurrence à Alteon Training L.L.C., filiale de Boeing, qui pourrait jouir de certains avantages concurrentiels, notamment en ce qui concerne l'établissement des prix, par rapport à CAE en raison de son statut au sein du groupe de sociétés de Boeing.

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 93 % de nos produits sont libellés en devises étrangères et continueront de l'être à l'avenir. Par contre, une plus grande 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 divers programmes de couverture afin de neutraliser partiellement ce risque. 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 davantage, 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 plus de 20 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 2008. 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.

Il se peut que nos activités de couverture de risque de change n'atténuent pas les risques de change.

#### *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 lié à l'intégration des produits et à la gestion des programmes*

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 à l'avenir accès à cet appui financier, il se peut que nous ne soyons pas admissibles à d'autres types de programmes gouvernementaux de

partage des risques et que nous ne soyons pas en mesure de maintenir nos résultats financiers ni nos activités de recherche et de développement.

#### *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 au rendement 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 (y compris le prix), 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 dans le cadre de certaines de nos activités abandonnées ou vendues. D'anciens exploitants de certains de nos sites 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 environnementales 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, découlant :

- d'accidents ou de désastres mettant en cause de l'équipement de formation que nous avons vendu ou des aéronefs pour lesquels nous avons fourni de l'équipement ou des services de formation;
- de notre programme de dotation en pilotes;
- de nos activités de formation au pilotage en situation réelle.

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 de l'aviation*

Nous devons nous conformer à la réglementation imposée par les autorités du secteur de l'aviation, 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, ce qui pourrait 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 plusieurs de nos produits est assujéti à des contrôles réglementaires qui peuvent nous empêcher de vendre à certains pays et nous obliger à obtenir auprès d'un ou de plusieurs gouvernements 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, l'expertise et l'expérience appropriées. Notre politique de rémunération vise à atténuer ce risque.

#### *Intégration des entreprises acquises*

La réussite de nos acquisitions dépend de notre capacité à cristalliser les synergies, autant pour la commercialisation réussie de notre offre de produits élargie que pour l'intégration efficiente des activités des entreprises acquises à nos activités existantes.

#### *Progiciel de gestion intégré (ERP)*

Nous investissons temps et argent dans un 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. Nous pourrions être incapables de réaliser la valeur prévue du système, ce qui pourrait influencer négativement sur nos activités, notre rentabilité et notre réputation.

## **4. DIVIDENDES**

CAE a récemment annoncé la hausse de son dividende trimestriel, qui passera de 0,01 \$ à 0,03 \$ par action ordinaire à compter de juin 2008, et son intention de maintenir le montant de celui-ci à long terme. Toutefois, à l'avenir, toute décision concernant la déclaration et le paiement des dividendes sera prise au gré du conseil d'administration, compte tenu des résultats financiers, des besoins en capital et d'autres facteurs jugés pertinents par les administrateurs. Les ententes conclues avec Partenariat technologique Canada interdisent à CAE de payer tout dividende si un tel paiement empêchait la Société de s'acquitter de toute redevance due aux termes des contrats.

En vertu du programme de réinvestissement des dividendes (le « PRD ») de la Société, les actionnaires résidant au Canada ont le choix de recevoir des dividendes en actions ordinaires plutôt que des dividendes en espèces. Au cours des exercices 2006, 2007 et 2008, CAE a émis 42 997, 21 124 et 25 460 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 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 2008 et le 31 mai 2008, 253 969 836 et 254 551 580 actions ordinaires étaient respectivement 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, Cours de l'action à la TSX Exercice 2008</b>			
<b>Mois</b>	<b>Max.</b>	<b>Min.</b>	<b>Volume total</b>
Avril 2007	13,88 \$	12,86 \$	13 899 187
Mai 2007	14,20 \$	12,52 \$	16 524 523
Juin 2007	14,85 \$	13,41 \$	26 465 279
Juillet 2007	15,25 \$	13,72 \$	16 516 751
Août 2007	14,10 \$	12,03 \$	20 400 983
Septembre 2007	13,86 \$	12,88 \$	14 021 311
Octobre 2007	13,59 \$	12,35 \$	28 313 621
Novembre 2007	12,77 \$	11,03 \$	27 130 769
Décembre 2007	13,44 \$	11,50 \$	14 402 080
Janvier 2008	13,27 \$	9,92 \$	13 161 253
Février 2008	12,91 \$	11,13 \$	12 760 533
Mars 2008	12,40 \$	10,94 \$	12 026 555

<b>CAE inc.</b>			
<b>Cours de l'action à la NYSE</b>			
<b>Exercice 2008</b>			
<b>Mois</b>	<b>Max.</b>	<b>Min.</b>	<b>Volume total</b>
Avril 2007	11,99 \$	11,21 \$	875 200
Mai 2007	13,20 \$	11,31 \$	835 222
Juin 2007	13,92 \$	12,64 \$	1 271 401
Juillet 2007	14,55 \$	12,88 \$	1 463 700
Août 2007	13,45 \$	11,27 \$	1 999 100
Septembre 2007	13,52 \$	12,49 \$	1 162 000
Octobre 2007	13,91 \$	12,61 \$	875 900
Novembre 2007	13,67 \$	11,09 \$	1 935 511
Décembre 2007	13,65 \$	11,36 \$	1 236 400
Janvier 2008	13,38 \$	9,79 \$	2 525 232
Février 2008	12,81 \$	11,03 \$	1 266 285
Mars 2008	12,50 \$	10,68 \$	1 108 700

## **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 18 juin 2008, relativement à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société qui se tiendra le 13 août 2008. 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 de direction.

## 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)

Robert E. Brown est président et chef de la direction de CAE et membre du comité de direction. M. Brown est également président du conseil de Commandité Gestion Aéroplan. Avant de se joindre à CAE, il a été, de mai 2003 à octobre 2004, président du conseil d'administration d'Air Canada et, de février 1999 à décembre 2002, président et chef de la direction de Bombardier inc. Il a également été administrateur d'autres sociétés ouvertes. M. Brown est membre du comité de direction.

---

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

M. Craig est président de Lanzsmirn Investments, une société de placement indépendante, administrateur de sociétés et vice-président du conseil de l'Institut de cardiologie de l'Université d'Ottawa. Il est membre du comité de vérification.

---

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

**Fonctions principales**

---

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

M. Emerson est dirigeant d'Emerson Advisory, cabinet indépendant de services-conseils commerciaux et financiers, et administrateur de sociétés. Il est président du conseil de First Calgary Petroleums Ltd. et administrateur de La Société Canadian Tire Limitée, Sentry Select Société financière, Pelmorex Investments Inc. et Wittington Investments, Limited. M. Emerson était président national de Fasken Martineau DuMoulin, S.E.N.C.R.L., s.r.l. (2001 à 2006). Il a aussi été président et chef de la direction de NM Rothschild & Sons Canada Limitée (1990 à 2001), banque d'investissement, président du conseil non membre de la direction de Rogers Communications inc. (1993 à 2006) et associé principal de Davies. Ward & Beck . Il a également été administrateur de diverses sociétés. M. Emerson est membre du comité de gouvernance.

---

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

M. Fell est administrateur de sociétés et était auparavant président du conseil de RBC Marchés des Capitaux inc., président du conseil et chef de la direction de RBC Dominion valeurs mobilières inc. 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 de direction.

---

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

M. Gagné est administrateur de diverses sociétés ouvertes et fermées. Il est président du conseil du Fonds de revenu Wajax et préside les comités de vérification de Textron inc., de la Corporation minière Inmet et de Papiers Fraser inc. Il est membre du comité de vérification.

---

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

**Fonctions principales**

---

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

M. Hankinson est président et chef de la direction d'Ontario Power Generation Inc. Il est président du comité de vérification et membre du comité de gouvernance.

---

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

M. Jayne est associé directeur de Global Aerospace, Defense and Aviation Practice chez Heidrick & Struggles International, Inc. Il est membre du comité des ressources humaines.

---

ROBERT LACROIX, Ph.D., CM, O.Q.,  
MSRC  
Montréal (Québec), Canada  
(2005)

M. Lacroix est titulaire d'un doctorat en sciences économiques et il est professeur au Département des sciences économiques de l'Université de Montréal depuis 1970 et professeur émérite depuis 2006. Il a été directeur de ce département, directeur du Centre de recherche et développement en économie (CRDE) et, de 1998 à 2005, recteur de l'Université de Montréal. M. Lacroix est aussi membre du conseil de la Fondation Trudeau, membre du conseil national de la statistique du Canada et membre du conseil de la Fondation d'Amérique Fulbright Canada-États-Unis. Il est actuellement professeur émérite à l'Université de Montréal et administrateur de Pomerleau inc. M. Lacroix est membre du comité de gouvernance.

---

KATHARINE B. STEVENSON  
Toronto (Ontario), Canada  
(2007)

M<sup>me</sup> Stevenson était auparavant trésorière de Corporation Nortel Networks; avant d'occuper ce poste, elle était vice-présidente, financement de l'entreprise de J.P. Morgan Chase & Co., société mondiale de services financiers. Elle est actuellement administratrice d'OSI Pharmaceuticals, Inc. (et présidente de son comité de vérification) et présidente du conseil des gouverneurs de la Bishop Strachan School. M<sup>me</sup> Stevenson est membre du comité de vérification.

---

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

**Fonctions principales**

---

LAWRENCE N. STEVENSON  
Toronto (Ontario), Canada  
(1998)

M. Stevenson est directeur principal de Callisto Capital, société de capital-investissements de Toronto au service de laquelle il est entré en 2006. 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.

---

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

M. Wilson est président du conseil de CAE et du conseil consultatif canadien de Daimler. Il préside le comité de direction et fait partie du comité des ressources humaines et du comité de gouvernance.

---

**DIRIGEANTS**

**Nom et lieu de résidence**

**Poste chez CAE et fonctions principales<sup>(1)</sup>**

---

MARC PARENT  
Blainville (Québec), Canada

Président de groupe, Produits de simulation et Formation militaire et services associés de CAE; auparavant, vice-président et directeur général des programmes Challenger et des usines de Dorval de Bombardier Aéronautique, de 2004 à 2005; vice-président et directeur général, Exploitation – États-Unis, de 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  
Hudson (Québec), Canada

Président de groupe, Innovation et Formation civile et services associés de CAE inc. depuis 2002.

---

ALAIN RAQUEPAS, CA  
Saint-Lambert (Québec), Canada

Vice-président, Finances et chef de la direction financière; auparavant, vice-président, Finances, Simulation militaire et formation, de 2001 à 2005.

---

HARTLAND J. A. PATERSON  
Westmount (Québec), Canada

Vice-président, Services juridiques, avocat général et secrétaire depuis 2001.

---

<b>Nom et lieu de résidence</b>	<b>Poste chez CAE et fonctions principales<sup>(1)</sup></b>
ANTOINE AUCLAIR, C.A. 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 chez Bombardier Aéronautique (2004 à 2005) et directeur de la comptabilité industrielle chez Bombardier Aéronautique à son établissement de Montréal (auparavant Canadair) (2002 à 2004).
JACQUES FERRARO, CPA Laval (Québec), Canada	Trésorier depuis 2007; auparavant, directeur de la trésorerie et trésorier adjoint de CAE (2003-2007) et trésorier de BCE Emergis inc. (2001-2003).

<sup>(1)</sup> L'année 2003 marque le début de la période des cinq dernières années mais n'indique pas nécessairement la date à laquelle la personne a débuté les fonctions en cause.

En date des présentes, les administrateurs et hauts dirigeants de la Société, en tant que groupe, détiennent en propriété véritable, directement ou indirectement, 2 639 060 actions ordinaires représentant 1,04 % des actions ordinaires en circulation de la Société, ou exercent un contrôle ou ont la haute main sur celles-ci.

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

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

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 et M<sup>me</sup> Stevenson, 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 MM. Brown et Wilson et M<sup>me</sup> Stevenson, 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.

En novembre 2006, M. Gagné a démissionné de son poste d'administrateur de Gemofor Inc., fabricant de matériel de scierie. Dans l'année qui a suivi sa démission, Gemofor Inc. a demandé la protection de la loi sur les faillites.

M. Craig était administrateur de Williams Communications Inc. à Tulsa (Oklahoma) lorsque la société a fait faillite en février 2001. Il était également administrateur de Bell Canada International Inc. lorsque la société a été liquidée sous surveillance judiciaire en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (Canada) en 2003. M. Craig est demeuré l'un des deux administrateurs indépendants qui a surveillé la société de 2003 à 2007 jusqu'à sa liquidation finale.

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.

## **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. John A. (Ian) Craig  
M. Paul Gagné  
M<sup>me</sup> Katherine B. Stevenson

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. Craig possède une vaste expérience des conseils d'administration. Il est également membre du comité de vérification 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 simultanément ne nuit pas à la capacité de M. Gagné de bien s'acquitter de son mandat au comité de vérification de CAE.

M<sup>me</sup> Stevenson a acquis une vaste expérience dans les domaines de la finance et de la comptabilité, notamment auprès de Corporation Nortel Networks, où elle a occupé le poste de trésorière, de J.P. Morgan Chase & Co., société mondiale de services financiers exerçant principalement ses activités à New York, où elle a occupé le poste de vice-présidente, financement de l'entreprise, et d'OSI Pharmaceuticals, Inc., dont elle préside le comité de vérification.

### 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>2008</b>	<b>2007</b>
	<b>(EN MILLIONS DE DOLLARS)</b>	
<b>1. Honoraires de vérification</b>	2,8	3,6
<b>2. Honoraires pour services liés à la vérification</b>	0,2	0,4
<b>3. Honoraires pour services fiscaux</b>	0,8	0,8
<b>Total</b>	<b>3,8</b>	<b>4,8</b>

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 et 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 18 juin 2008 relative à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 13 août 2008. 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 2008. 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 2008. 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>	
BGT BioGraphic Technologies, 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
Flightscape Incorporated .....	Ontario
Presagis Canada Inc. ....	Canada
<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
Embraer CAE Training Services, LLC. (49 %) .....	Delaware
Engenuity Holdings (USA) Inc. ....	Delaware
Presagis USA Inc. ....	Californie
Xtend Inc. ....	Utah
<b><i>Europe</i></b>	
Academia Aeronautica De Evora S.A. (56 %).....	Portugal
B.V. Nationale Luchtvaartschool .....	Pays-Bas
CAE Aircrew Training Services plc (78 %).....	Royaume-Uni
CAE Aviation Training B.V.....	Pays-Bas
CAE Beyss Grundstücksgesellschaft GmbH .....	Allemagne
CAE Center Amsterdam B.V. ....	Pays-Bas
CAE Center Brussels N.V. ....	Belgique
CAE Center Maastricht B.V.....	Pays-Bas
CAE Elektronik GmbH .....	Allemagne
CAE Euroco S.à.r.l. ....	Portugal
CAE Holdings BV.....	Pays-Bas
CAE Holdings Limited.....	Royaume-Uni
CAE International Capital Management Hungary LLC.....	Hongrie
CAE Investments S.à r.l. ....	Luxembourg
CAE Services Italia, S.r.l.....	Italie
CAE Servicios Globales de Instrucción de Vuelo (España) S.L. ....	Espagne

Dénomination sociale	Territoire de constitution
CAE STS Limited .....	Royaume-Uni
CAE Training Aircraft B.V. ....	Pays-Bas
CAE (UK) plc.....	Royaume-Uni
CAE Verwaltungsgesellschaft mbH.....	Allemagne
CityLine Canadair Simulator und Training GmbH (15 %).....	Allemagne
CVS Leasing Limited (13,39 %).....	Royaume-Uni
Helicopter Training Media International GmbH (50 %).....	Allemagne
HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH (25 %).....	Allemagne
Invertron Simulators plc.....	Royaume-Uni
Landmark Operations Limited .....	Royaume-Uni
Landmark Training Limited .....	Royaume-Uni
Presagis Europe (S.A.) .....	France
Rotorsim (Consortium) (50 %) <sup>1</sup> .....	Italie
SAGO Grünstucks-Verwaltungsgesellschaft mbH (51 %) .....	Allemagne
SAGO Grünstucks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG (95 %).....	Allemagne
Servicios de Instrucción de Vuelo, S.L. (80 %) .....	Espagne
Simubel N.V. (société de formation au vol appartenant à CAE) .....	Belgique
SIV Ops Training, S.L.....	Espagne
Virtual Prototypes GmbH.....	Allemagne
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 Flight & Simulator Services Sdn. Bhd. ....	Malaisie
CAE Flight Training (India) Private Limited.....	Inde
CAE Labuan Inc. ....	Malaisie
CAE Professional Services Australia Pty Ltd. ....	Australie
CAE Simulation Technologies Private Limited.....	Inde
CAE South America Flight Training do Brasil Ltda.....	Brésil
Emirates-CAE Training (L.L.C.) (49 %) .....	Dubaï
Flight Training Device (Mauritius) Limited .....	Île Maurice
Hatsoff Helicopter Training Private Limited (50 %) .....	Inde
International Flight School (Mauritius) Ltd. ....	Île Maurice
Macmet Technologies Private Limited (76 %) .....	Inde
Zhuhai Free Trade Zone Xiang Yi Aviation Technology Company Limited.....	Chine
Zhuhai Xiang Yi Aviation Technology Company Limited (49 %).....	Chine

<sup>1</sup> Partenariat

<sup>2</sup> Partenariat

***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 Screenplates AB .....	Suède
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 et/ou autres conseillers compétents, bénéficiant d'un accès à l'information que le Comité juge nécessaire ou recommandable pour s'acquitter de ses tâches et de ses responsabilités, telles qu'elles lui ont été attribuées par le conseil d'administration, relativement aux points suivants :

### **EXAMEN DES ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS**

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

- examiner les risques, incertitudes et engagements financiers ainsi que les passifs éventuels, discuter des politiques relatives à l'évaluation des risques financiers et superviser le fonctionnement et l'efficacité du programme de gestion des risques à l'échelle du groupe de CAE.

#### **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;
  - toutes divergences d'opinion ou tous conflits importants non résolus 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;
  - toutes transactions ou activités pouvant être illégales ou contraires à l'éthique;
  - l'indépendance du vérificateur externe, y compris la nature et les honoraires des services autres que la vérification et rendus par la firme de vérification externe et les membres de son groupe;
  - tout autre sujet souhaité.

#### **EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LES VÉRIFICATEURS INTERNES**

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

## **EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LA DIRECTION**

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

## **EXAMEN D'AUTRES DOCUMENTS PUBLICS**

12. S'assurer que le Comité examine tous les documents publics importants liés au rendement financier de CAE, à sa situation financière ou aux analyses qui s'y rapportent, y compris les états financiers, le rapport de gestion, les communiqués sur les résultats annuels et intermédiaires et la notice annuelle, 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.