



2015
NOTICE ANNUELLE
(Exercice clos le 31 mars 2015)

SIÈGE SOCIAL

8585, chemin de la Côte-de-Liesse

Saint-Laurent (Québec)

Canada H4T 1G6

Le 11 juin 2015

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|------|---|-----------|
| 1. | STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CAE | 4 |
| 1.1 | Dénomination sociale, adresse et constitution | 4 |
| 1.2 | Liens intersociétés | 4 |
| 2. | VUE D'ENSEMBLE ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE CAE..... | 4 |
| 2.1 | Vue d'ensemble | 4 |
| 2.2 | Emplacements géographiques et produits des activités ordinaires par secteur | 5 |
| 2.3 | Vision de CAE | 8 |
| 2.4 | Notre stratégie et proposition de valeur | 8 |
| 2.5 | Vue d'ensemble et tendances de l'industrie | 10 |
| 2.6 | Recherche et développement (« R-D ») | 11 |
| 2.7 | Fabrication et services | 12 |
| 2.8 | Compétences et connaissances spécialisées | 13 |
| 2.9 | Concurrence | 13 |
| 2.10 | Composantes | 14 |
| 2.11 | Actifs incorporels..... | 15 |
| 2.12 | Cycles | 15 |
| 2.13 | Responsabilité environnementale | 16 |
| 2.14 | Personnel..... | 16 |
| 2.15 | Activités à l'étranger..... | 16 |
| 3. | DESCRIPTION DES SECTEURS D'ACTIVITÉ | 17 |
| 3.1 | Solutions de formation pour l'aviation civile (« aviation civile »)..... | 17 |
| 3.2 | Tendances et perspectives du marché pour le secteur de l'aviation civile | 19 |
| 3.3 | Défense et sécurité (« Défense ») | 21 |
| 3.4 | Tendances et perspectives du marché de la défense..... | 22 |
| 3.5 | Contrats de défense..... | 25 |
| 3.6 | Soins de santé | 26 |
| 4. | FACTEURS DE RISQUE | 28 |
| 4.1 | Risques liés à l'industrie | 28 |
| 4.2 | Risques propres à la Société | 31 |
| 4.3 | Risques liés au marché..... | 34 |
| 5. | DIVIDENDES | 35 |
| 6. | DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL | 36 |
| 7. | MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES | 36 |
| 7.1 | Cours et volume des opérations | 36 |
| 8. | ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS..... | 37 |
| 8.1 | Nom et fonctions principales..... | 37 |
| 8.2 | Ordonnances d'interdiction d'opérations, faillites, amendes ou sanctions | 42 |
| 9. | AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES | 43 |
| 10. | COMITÉ D'AUDIT | 43 |
| 10.1 | Mandat..... | 43 |
| 10.2 | Composition..... | 43 |
| 11. | APPROBATION DE SERVICES | 43 |
| 12. | RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES..... | 44 |
| | GLOSSAIRE | 46 |
| | ANNEXE A – FILIALES ET AUTRES INVESTISSEMENTS | 48 |
| | ANNEXE B – MANDAT DU COMITÉ D'AUDIT | 52 |

RENSEIGNEMENTS INTÉGRÉS PAR RENVOI

Le rapport de gestion de CAE ainsi que nos états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2015 et les notes y afférentes (« états financiers consolidés ») se trouvent dans le rapport annuel remis aux actionnaires pour l'exercice clos le 31 mars 2015 (« rapport annuel »). Les états financiers consolidés ont été établis conformément à la Partie 1 du Manuel de CPA Canada, connu sous le nom de normes IFRS. Les renseignements qui sont contenus dans le rapport de gestion et dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2015, 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 des présentes.

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

L'exercice 2015 désigne la période allant du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015, l'exercice 2014 désigne la période allant du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014 et l'exercice 2013 désigne la période allant du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013.

La présente notice annuelle contient des énoncés de nature prospective concernant nos activités, les événements et les faits nouveaux qui pourraient selon nous avoir lieu à l'avenir. Il s'agit par exemple d'énoncés concernant notre vision, nos stratégies, les tendances et perspectives commerciales, nos produits des activités ordinaires futurs, nos dépenses d'investissement en immobilisations, nos expansions et initiatives nouvelles, nos obligations financières et nos ventes futures. Les énoncés prospectifs contiennent normalement des verbes comme croire, compter que, s'attendre à, prévoir, envisager, continuer de, estimer, pouvoir, devoir, stratégie, futur et des formulations analogues.

De par leur nature, les énoncés prospectifs nous obligent à poser des hypothèses qui sont assujetties à des risques et incertitudes inhérents liés à notre activité, lesquelles pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement des résultats escomptés dans les énoncés prospectifs. Bien que ces énoncés soient fondés sur les attentes et les hypothèses de la direction concernant les tendances historiques, les conditions actuelles et les faits attendus à l'avenir, ainsi que sur d'autres facteurs que nous jugeons raisonnables et appropriés dans les circonstances, nous avisons le lecteur de ne pas se fier outre mesure aux énoncés prospectifs, puisqu'ils risquent de ne pas être fiables.

Les risques importants qui pourraient être à l'origine de différences comprennent notamment des risques liés à l'industrie, comme la concurrence, les budgets de la défense et le calendrier des dépenses à cet égard, les programmes de défense et de sécurité financés par l'État, les contraintes du secteur de l'aviation civile, les règles des organismes de réglementation et le respect de ces règles; des risques propres à CAE, comme l'évolution des produits, les activités de R-D, les contrats d'approvisionnement à prix fixe et à long terme, l'approvisionnement et l'empiétement des constructeurs d'équipement d'origine (« OEM »), les garanties et autres réclamations sur des produits, l'intégration des produits, la protection de notre propriété intellectuelle, la propriété intellectuelle de tiers, la perte de personnel clé, la responsabilité environnementale, les actions en responsabilité consécutives à des dommages, l'intégration des entreprises acquises, notre capacité à pénétrer de nouveaux marchés, les systèmes de technologie de l'information, la durée du cycle de vente et notre dépendance envers la technologie et les tiers fournisseurs; de même que des risques liés au marché, comme les écarts de change, l'instabilité politique, la disponibilité du capital, la capitalisation des régimes de retraite, le fait de faire des affaires à l'étranger et les lois fiscales.

En outre, des différences pourraient découler d'événements susceptibles d'être annoncés ou de survenir après la date de la présente notice annuelle. Vous trouverez plus de renseignements à la rubrique *Facteurs de risque* de la présente notice annuelle. Nous avisons le lecteur que la liste susmentionnée n'est pas nécessairement exhaustive. Nous sommes soumis à d'autres risques et incertitudes inconnus de notre part ou que nous considérons comme négligeables à l'heure actuelle, mais qui pourraient entraver nos activités.

Sauf dans la mesure prévue par la loi, nous rejetons toute intention ou obligation d'actualiser ou de réviser l'un ou l'autre des énoncés prospectifs, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou d'autres facteurs. Les renseignements et énoncés prospectifs figurant dans la présente notice annuelle sont expressément visés par cette mise en garde.

1. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CAE

1.1 Dénomination sociale, adresse et constitution

Le 17 mars 1947, CAE inc. (« **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 CAE Industries Ltd. et, en 1993, elle a pris la dénomination CAE inc.

CAE a été prorogée en 1977 sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (« **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 pouvant être établis par ses administrateurs.

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

Le siège social de CAE 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 investissements ou participations de CAE figurent à l'annexe A des présentes.

2. VUE D'ENSEMBLE ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE CAE

2.1 Vue d'ensemble

CAE est un chef de file mondial des solutions de formation destinées aux secteurs de l'aviation civile, de la défense et de la sécurité, et des soins de santé. Nous concevons et intégrons les solutions de formation les plus complètes de l'industrie, grâce aux connaissances et à l'expertise de nos 8 000 employés, à nos technologies de simulation de calibre mondial et à près de 70 ans d'innovation en matière de services et de technologies.

Notre présence à l'échelle mondiale est la plus importante du secteur, grâce à 160 installations et centres de formation répartis dans 35 pays, y compris les activités que nous exerçons en coentreprise, et au plus important parc de simulateurs de vol dans le monde. Nous assurons chaque année la formation de plus de 120 000 membres d'équipage du secteur civil et du secteur de la défense et de milliers de professionnels de la santé dans le monde.

Nos solutions de formation regroupent une combinaison de produits et services, et plus de la moitié de nos produits des activités ordinaires proviennent de la vente de services de formation et de services connexes et le reste, de produits de simulation et de mises à niveau.

Fondée en 1947, CAE, dont le siège social est à Montréal (Canada), s'est bâtie une excellente réputation et entretient des relations durables avec ses clients grâce à l'expérience qu'elle a acquise depuis plus de 70 ans, à ses solides compétences techniques, à son personnel hautement qualifié et à son envergure mondiale.

Les actions ordinaires de CAE sont cotées à la Bourse de Toronto et à la Bourse de New York, sous le symbole CAE.

2.2 Emplacements géographiques et produits des activités ordinaires par secteur

Les produits des activités ordinaires consolidés de CAE provenant des activités poursuivies au cours des exercices 2014 et 2015 se sont élevés respectivement à 2,078 milliards \$ et à 2,246 milliards \$ et se répartissent comme suit :

| <u>Produits des activités ordinaires par secteur (%)¹</u> | | | <u>Répartition géographique des produits des activités ordinaires (%)</u> | | |
|--|------------|------------|---|------------|------------|
| | 2015 | 2014 | | 2015 | 2014 |
| Solutions de formation pour l'aviation civile | 58 | 57 | États-Unis | 34 | 32 |
| Défense et sécurité | 38 | 40 | Allemagne | 4 | 3 |
| Santé | 4 | 3 | Autres pays européens | 16 | 18 |
| | 100 | 100 | Royaume-Uni | 11 | 12 |
| | | | Autres pays d'Asie | 12 | 9 |
| | | | Canada | 7 | 8 |
| | | | Australie | 3 | 4 |
| | | | Chine | 6 | 7 |
| | | | Émirats arabes unis | 3 | 3 |
| | | | Autres pays | 4 | 4 |
| | | | | 100 | 100 |

¹ Les chiffres correspondants de l'exercice 2014 ont été retraités pour tenir compte des activités abandonnées de CAE Mines.

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

| Emplacement | Solutions de formation pour l'aviation civile | Défense et sécurité | Santé |
|---------------------------------------|--|----------------------------|--------------|
| Canada | | | |
| Montréal (Québec) | ✓ | ✓ | ✓ |
| Toronto (Ontario) | ✓ | ✓ | |
| Ottawa (Ontario) | ✓ | ✓ | |
| Halifax (Nouvelle-Écosse) | | ✓ | |
| Calgary (Alberta) | | | ✓ |
| Vancouver (Colombie-Britannique) | ✓ | | |
| Europe | | | |
| Aberdeen (Royaume-Uni) | ✓ | | |
| Amsterdam (Pays-Bas) | ✓ | | |
| Barcelone (Espagne) | ✓ | | |
| Bruxelles (Belgique) | ✓ | | |
| Burgess Hill (Royaume-Uni) | ✓ | ✓ | ✓ |
| Budapest (Hongrie) | | ✓ | |
| Copenhague (Danemark) | ✓ | | |
| Dublin (Irlande) | ✓ | | |
| Gatwick (Royaume-Uni) | ✓ | | |
| Madrid (Espagne) | ✓ | | |
| Mainz (Allemagne) | | | ✓ |
| Manchester (Royaume-Uni) | ✓ | | |
| Paris (France) | ✓ | | |
| Palma de Majorca (Espagne) | ✓ | | |
| Prague (République tchèque) | ✓ | | |
| Rome (Italie) | ✓ | | |
| Stavanger (Norvège) | ✓ | | |
| Sesto Calende (Italie) | | ✓ | |
| Shannon (Irlande) | ✓ | | |
| Oslo (Norvège) | ✓ | | |
| Oxford (Royaume-Uni) | ✓ | | |
| RAF Benson, Oxfordshire (Royaume-Uni) | | ✓ | |
| Stockholm (Suède) | ✓ | | |
| Stolberg (Allemagne) | | ✓ | |
| Vélizy (France) | | ✓ | |
| Veszprem (Hongrie) | | | ✓ |

| | | | |
|-------------------------------------|---|---|---|
| États-Unis | | | |
| Anchorage (Alaska) | ✓ | | |
| Charlotte (Caroline du Nord) | ✓ | | |
| Dallas/Fort Worth (Texas) | ✓ | | |
| Mesa (Arizona) | ✓ | | |
| Morristown (New Jersey) | ✓ | ✓ | |
| Orlando (Floride) | | ✓ | |
| Phoenix (Arizona) | ✓ | | |
| Redmond (Washington) | | | ✓ |
| Richardson (Texas) | | ✓ | |
| Sarasota (Floride) | | | ✓ |
| Tampa (Floride) | | ✓ | |
| Little Rock (Arkansas) | | ✓ | |
| San Jose (Californie) | | ✓ | |
| San Francisco (Californie) | ✓ | | |
| Oklahoma City (Oklahoma) | ✓ | | |
| Minneapolis (Minnesota) | ✓ | | |
| Orlando (Floride) | ✓ | | |
| Miami (Floride) | ✓ | | |
| Autres pays | | | |
| Abu Dhabi (Émirats arabes unis) | ✓ | | |
| Beijing (Chine) | ✓ | | |
| Bengaluru (Inde) | ✓ | ✓ | |
| Brisbane (Australie) | | ✓ | ✓ |
| Brunei (Darussalam) | | ✓ | |
| Doha (Qatar) | ✓ | | |
| New Delhi (Inde) | ✓ | | |
| Dubaï (Émirats arabes unis) | ✓ | ✓ | |
| Gondia (Inde) | ✓ | | |
| Hong Kong (Chine) | ✓ | | |
| Jakarta (Indonésie) | ✓ | | |
| Johannesburg (Afrique du Sud) | ✓ | | |
| Kuala Lumpur (Malaisie) | ✓ | | |
| Lima (Pérou) | ✓ | | |
| Manille/Clark (Philippines) | ✓ | | |
| Melbourne (Australie) | ✓ | ✓ | |
| Mexico (Mexique) | ✓ | | |
| Rae Bareli (Inde) | ✓ | | |
| Santiago (Chili) | ✓ | | |
| São Paulo (Brésil) | ✓ | | |
| Séoul (Corée) | ✓ | | |
| Shanghai (Chine) | ✓ | | |
| Singapour (République de Singapour) | ✓ | ✓ | |
| Sydney (Australie) | ✓ | ✓ | |
| Tokyo (Japon) | ✓ | | |
| Toluca (Mexique) | ✓ | | |
| Zhuhai (Chine) | ✓ | | |

2.3 Vision de CAE

Notre vision est d'être reconnu mondialement comme le partenaire de choix en formation en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité et d'améliorer la préparation.

2.4 Notre stratégie et proposition de valeur

Notre stratégie

Nous sommes à l'écoute des impératifs que représentent la sécurité, l'efficacité et la préparation pour nos clients dans nos trois marchés : aviation civile, défense et sécurité, et soins de santé.

Nous nous efforçons de conserver notre position de chef de file en livrant sans cesse une expérience client exemplaire et de l'innovation de manière à appuyer et à améliorer notre position de partenaire de choix en formation reconnu mondialement auprès de nos clients. Notre capacité unique de fournir des solutions complètes, notre crédibilité établie en tant qu'intégrateur de systèmes de formation, notre leadership technologique, notre service à la clientèle éprouvé, la force de notre marque et notre vaste présence mondiale sont autant de différenciateurs essentiels que nous continuerons d'améliorer grâce à des innovations continues en matière de services et de produits.

Le maintien d'une solide assise financière et une approche disciplinée en ce qui a trait à la répartition du capital sont nos priorités. Le capital est notamment utilisé pour des investissements de croissance triés sur le volet qui soutiennent nos relations clients à long terme et notre vision en matière de formation.

Proposition de valeur

La valeur que nous proposons aux clients est la capacité d'accroître la sécurité de leurs activités, d'améliorer la préparation aux missions dans des situations pouvant présenter des dangers et de diminuer leurs coûts en les aidant à améliorer leur efficacité opérationnelle. Nous offrons un éventail de solutions composées de produits et de services qui améliorent les capacités de planification et de prise de décisions de nos clients. Nous sommes également un fournisseur de produits et services largement présent dans le monde. Par conséquent, nous sommes en mesure de fournir des solutions à proximité de nos clients, ce qui constitue un facteur coût-bénéfice important pour eux.

Nos compétences de base et avantages concurrentiels comprennent :

- Connaissance approfondie des méthodes de formation et d'apprentissage;
- Technologies de modélisation et de simulation de classe mondiale;
- Éventail complet de produits et services de formation;
- Relations durables avec les clients;
- Valeur reconnue;
- Soutien technique des systèmes et processus de gestion des programmes éprouvés;
- Soutien à la clientèle de premier plan;
- Présence bien établie sur les marchés émergents.

Connaissance approfondie des méthodes de formation et d'apprentissage

Avec près de 70 ans d'expérience en simulation, nous sommes des spécialistes de l'industrie en matière de formation aéronautique et nous offrons une solution complète dans le domaine de la formation. Nous travaillons constamment à mettre sur le marché et en œuvre des moyens d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la formation, de la formation initiale jusqu'à la formation des pilotes chevronnés. Par exemple, les données des séances de formation fondée sur la simulation sont captées, analysées et affichées afin de fournir aux formateurs et aux élèves une rétroaction en temps réel sur leur performance, ce qui permet de mettre l'accent sur les secteurs d'amélioration ciblés et d'accroître l'efficacité de la formation.

Nous jouons également un rôle de premier plan en aidant les transporteurs aériens à adopter le programme de licence de pilote en équipage multiple (« MPL »), la toute dernière licence de pilote mise en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »), qui englobe les plus récentes avancées en matière de formation fondée sur la simulation. Citons aussi notre leadership

du secteur en ce qui a trait à la mise en œuvre de formation dans le domaine de la prévention et du rétablissement en cas de perte de contrôle visant précisément à préparer les pilotes aux conditions de vol défavorables et extrêmes.

Dans le marché de la défense et de la sécurité, nous misons de plus en plus sur nos capacités uniques en matière de formation et d'intégration des systèmes pour offrir à nos clients des solutions dans les secteurs aérien, terrestre et naval, ainsi que pour les organismes gouvernementaux et organisations de sécurité civile responsables de la sécurité publique. Nos solutions de formation complètes comprennent des centres de formation, des services de formation et des produits de simulation. Nous mettons à contribution notre expérience et nos pratiques exemplaires en matière de formation aéronautique fondée sur la simulation afin de fournir des solutions de formation innovatrices qui permettront d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce secteur. Nous offrons la gamme la plus variée de produits et de services de simulation médicale sur le marché, dont des simulateurs de patients, d'échographie et d'interventions (chirurgicaux). Notre système de gestion des centres de simulation de premier plan reproduit fidèlement les simulations réelles, permettant des séances de débriefing multimédia instantanées et l'amélioration continue de la formation.

Technologies de modélisation et de simulation de classe mondiale

Nous sommes fiers de notre leadership technologique. Des pilotes des quatre coins du monde considèrent nos simulations comme étant ce qui se rapproche le plus des conditions de vol réelles. Nous avons toujours su garder une longueur d'avance pour ce qui est de l'évolution technologique des systèmes de formation et de simulation de vol, et innover en mettant des produits inédits sur le marché. Nous avons conçu des simulateurs pour toute la gamme des gros avions civils utilisés à l'heure actuelle, pour bon nombre des principaux avions de transport régional et avions d'affaires et pour certains types d'hélicoptères civils. Nous sommes aussi un chef de file dans le domaine de la fourniture de solutions de simulation et de formation sur les avions de ravitaillement et de transport, les avions de patrouille maritime et de nombreux avions et hélicoptères militaires. Nous jouissons par ailleurs d'un vaste savoir, d'une expérience poussée et d'une grande crédibilité pour ce qui est de la conception et du développement de simulateurs des nouveaux avions de la plupart des grands avionneurs. Nous utilisons maintenant notre expertise en modélisation et simulation au-delà de la formation vers d'autres secteurs essentiels à la mission, comme les services d'intervention d'urgence, pour lesquels ces technologies servent à la prise de meilleures décisions. Nous avons également étendu ces compétences aux marchés des soins de santé.

Éventail complet de produits et services de formation

Grâce à un important réseau de centres de formation, nous sommes aussi un chef de file mondial dans le domaine de la formation aéronautique. Cela nous permet de fournir une solution complète qui répond aux besoins des clients en matière de recrutement et de formation des pilotes. Nos programmes de formation au pilotage couvrent plus de 100 différents modèles d'aéronefs civils, y compris les avions de ligne, les avions d'affaires et les hélicoptères. Nous offrons aussi un vaste éventail de produits de formation, allant des dispositifs d'entraînement de bureau aux simulateurs de vol (« **FFS** »), qui répondent aux besoins de formation de nos clients du secteur civil et du secteur de la défense et de la sécurité.

Sur le marché de la défense et de la sécurité, nos programmes d'entraînement portent sur les avions de transport, les hélicoptères, les avions d'entraînement, les avions de ravitaillement en vol, les avions de patrouille maritime, les systèmes d'aéronefs télépilotes (« **RPA** »), les chars d'assaut, les véhicules blindés de combat, les navires et autres plateformes. Notre gamme de services de formation comprend la formation à la certification de type et la formation du personnel de cabine, du personnel de maintenance et du personnel au sol. Notre solution de dotation en pilotes civils ajoute de la valeur et fait croître les entreprises de nos clients en leur offrant des services de recrutement, d'évaluation, de sélection, de formation et, ultimement, de placement des pilotes au sein de leurs compagnies aériennes. De plus, nous offrons des services de formation initiale des pilotes par l'intermédiaire de la CAE Oxford Aviation Academy (« **CAE OAA** »).

Relations durables avec les clients

L'exécution de notre vision voulant que nous soyons reconnus mondialement comme le partenaire de choix de nos clients en matière de formation est illustrée par les liens que nous avons établis avec un grand nombre de compagnies aériennes, d'exploitants d'aéronefs, de gouvernements et de fabricants d'équipement d'origine (« **OEM** ») dans le monde. Notre vaste présence géographique nous permet de répondre rapidement et économiquement aux besoins des clients et de saisir de nouvelles occasions d'affaires tout en ayant une compréhension approfondie des lois et coutumes locales afin de nous y conformer. Nous exploitons une flotte de plus de 282 simulateurs de vol et de missions dans plus de 67 établissements de formation civile et militaire dans le monde afin de répondre aux nombreux besoins opérationnels de nos clients. Parmi nos milliers de clients, nous avons des accords de services de

formation à long terme et de coentreprises avec environ 30 importants transporteurs et exploitants du domaine de l'aviation dans le monde et nous avons tissé des liens avec plus de 50 forces de défense dans quelque 35 pays.

Valeur reconnue

Nous sommes uniques dans le secteur de la simulation en ce sens que nous sommes la seule société véritablement mondiale à nous spécialiser dans la formation et la simulation. Nous renforçons continuellement notre orientation, notre expérience et notre leadership technologique en positionnant la Société auprès des clients dans le monde. Nous investissons dans l'élargissement et le maintien de notre marque et de notre réputation en tant que société vouée à l'innovation qui aide ses clients à améliorer la sécurité, à être plus efficaces et à être prêts pour les missions. Nous offrons la gamme la plus complète de solutions de formation du secteur de l'aviation, dont des produits de simulation et des services de formation et de placement de membres d'équipage. Nous sommes en mesure de proposer une solution de formation adaptée aux exigences de chaque client. Nos produits de simulation sont parmi les mieux cotés de l'industrie sur le plan de la fiabilité et de la disponibilité. Cet avantage est essentiel puisque les simulateurs sont appelés à fonctionner jusqu'à 20 heures par jour, sept jours par semaine. Nous concevons des simulateurs que nos clients peuvent mettre à niveau par la suite, soit pour suivre l'évolution technique des appareils, soit pour satisfaire à de nouvelles règles de navigabilité. La marque CAE est synonyme de savoir-faire technique, des meilleures technologies de simulation du secteur ainsi que d'un soutien à la clientèle de premier plan, et nous faisons tout pour être le partenaire de choix de nos clients en matière de formation sur les trois marchés sur lesquels nous exerçons nos activités.

Soutien technique des systèmes et processus de gestion des programmes éprouvés

Nous continuons d'améliorer notre plateforme technologique afin de réagir à l'évolution des besoins du marché, de développer des solutions et de livrer des programmes complexes sur le plan technique pour assurer que les équipages et les troupes de partout dans le monde sont entraînés et prêts pour les missions. Nous avons fait nos preuves en matière de livraison de simulateurs pour des nouveaux appareils complexes dans les secteurs civil et militaire. Plusieurs entreprises de notre division Défense et sécurité dans le monde ont obtenu la certification « **CMMI** » (modèle intégré d'évolution des capacités) de niveau 3 ou d'un niveau supérieur, modèle internationalement reconnu de pratiques exemplaires du secteur en matière d'amélioration de processus, de gestion de projets, d'ingénierie de systèmes et de développement de logiciels. Notre expérience et notre investissement continu en recherche et développement consolident notre leadership technologique et renforcent notre savoir-faire en gestion de programmes dotés de la simulation des capteurs aux fins d'opérations maritimes, d'environnements tactiques synthétiques pour les opérations navales et de chasse, ainsi que de technologies de visualisation et de bases de données communes qui produisent des environnements synthétiques immersifs et évolués pour fournir les scénarios de formation et de répétition de missions les plus efficaces possible.

Soutien à la clientèle de premier plan

Nous accordons une grande importance au soutien après-vente, lequel est souvent essentiel et peut nous valoir de nouveaux contrats de vente ainsi que des occasions d'affaires en prestation de services de mise à niveau et de maintenance. Nos pratiques en matière de soutien à la clientèle, notamment un portail client Web, un tableau de bord du rendement et des fiches de rendement automatisées, ont donné lieu à une amélioration du soutien à la clientèle selon les commentaires obtenus des clients.

Présence bien établie dans les marchés émergents

Nous sommes fiers d'être établis dans chacun de nos marchés dans le monde tout en conservant l'efficacité et les avantages d'être une entreprise internationale. Cette approche nous a permis de prendre la tête dans des régions en croissance telles que la Chine, l'Europe de l'Est, l'Inde, le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud et l'Asie du Sud-Est, où nous sommes actifs depuis plusieurs décennies.

2.5 Vue d'ensemble et tendances de l'industrie

Les marchés civils, de défense et sécurité et des soins de santé que CAE dessert sont influencés par des facteurs qui leur sont propres.

CAE estime que le marché civil est très sensible au produit intérieur brut mondial qui, à son tour, a une incidence sur les voyages aériens mesurés en fonction des passagers-kilomètres payants (« **PKP** »). La croissance des PKP doit être compensée par la livraison d'aéronefs, qui s'ajoutent à la flotte existante en tenant compte de son usure. D'autres facteurs influent sur CAE, notamment la nature, la taille et la composition des flottes d'aéronefs, les calendriers de livraison d'aéronefs, l'évolution des effectifs de pilotes,

les exigences en matière d'attestation, la demande du marché pour le trafic aérien commercial et d'affaires et le transport par hélicoptère; ces deux derniers facteurs étant eux-mêmes modulés par les bénéfices dégagés par les sociétés dans les secteurs du pétrole et du gaz.

CAE estime que le marché de la défense et sécurité est particulièrement sensible à l'effet conjugué des dépenses de défense et de la nature des activités militaires. La demande pour les produits et services de défense et sécurité de CAE dépend aussi de la mesure dans laquelle les gouvernements préfèrent confier des fonctions au secteur privé à l'échelle mondiale. En outre, les activités de défense et sécurité de CAE sont influencées par le degré d'acceptation par le marché des solutions de formation synthétique et de répétition de missions, en sus ou en remplacement de l'entraînement réel incluant, par exemple, des vols réels ou l'utilisation d'armes réelles.

CAE estime que le marché des soins de santé est sensible aux avancées en matière de traitements contre les problèmes de santé et, dans certains marchés, aux dépenses gouvernementales. La demande pour les produits et services de CAE Santé dépend en outre du degré d'acceptation par le marché des solutions de formation synthétique et de répétition des traitements, en remplacement du système actuel d'apprentissage en milieu de travail sous la supervision de cliniciens expérimentés. De même, CAE estime que l'introduction de technologies médicales révolutionnaires aura une incidence sur la vitesse à laquelle les solutions de formation fondée sur la simulation seront adoptées. Les nouveaux dispositifs médicaux et les procédures de pointe, comme l'échographie intracardiaque, les dispositifs d'assistance cardiaque et l'amélioration des techniques de ventilation mécanique, nécessitent des solutions de formation évoluées, comme la simulation, pour l'élaboration de produits à l'interne et la formation des clients.

2.6 Recherche et développement (« R-D »)

La stratégie concurrentielle de CAE s'articule autour du leadership technologique de ses produits et services. Cette stratégie est fondée sur une forte culture de l'innovation et un engagement de longue date à exercer des activités de R-D. La stratégie concurrentielle de CAE est, de plus, axée sur le leadership en matière de formation. En avril 2015, CAE a nommé un leader mondial, stratégie de formation pour l'aviation civile qui sera responsable de maintenir et de développer la position de CAE à titre de partenaire de choix en formation reconnu mondialement auprès des clients de l'aviation civile. L'un des buts que s'est fixés CAE pour optimiser son leadership en matière de formation consiste à améliorer la performance des instructeurs. CAE renforcera ainsi l'infrastructure de soutien offert aux instructeurs, au moyen, notamment, de nouvelles fonctions et de nouveaux processus et outils de soutien technique. En ce qui a trait aux outils de soutien technique, CAE tirera parti de son organisation d'ingénierie et mettra à profit ses capacités à cet égard pour appuyer ses solutions de formation stratégiques.

CAE utilise des pratiques dominantes dans l'organisation d'ingénierie mondiale afin d'assurer que le plan technologique concorde avec la stratégie d'affaires. Ce mécanisme de gouvernance spécial, qu'on appelle Conseil d'innovation, consiste à réunir périodiquement des membres de la haute direction de la Société pour qu'ils établissent et passent en revue la vision et l'orientation stratégique de la R-D. Le fait de susciter réellement l'innovation à tous les niveaux au cours de l'exécution des étapes opérationnelles relatives aux produits, aux services et aux processus de CAE continue d'être une priorité stratégique. À cette fin, un nouveau processus appelé « Défis de l'innovation » a été déployé à l'échelle de l'entreprise auprès de tous les employés au moyen d'une plateforme interne de médias sociaux afin de stimuler l'innovation. Nos employés sont fiers de contribuer au parcours novateur menant à de nouveaux produits et services.

Nous sommes heureux d'annoncer que l'initiative stratégique de convergence de la technologie progresse de la façon prévue et qu'elle fait déjà ses preuves. Ce projet consolide le capital technologique complet de CAE en une seule plateforme commune qui formera la base commune de tous les produits de CAE pour l'avenir. Nous nous attendons à ce que ce projet entraîne des gains d'efficacité concrets au chapitre de nos activités de fabrication.

Nous avons également mis sur le marché, au cours de l'exercice 2014, le simulateur de vol CAE 7000XR^{MC}, la nouvelle référence de l'industrie. Ce simulateur établit de nouvelles normes d'expérience client pour les pilotes, les instructeurs, les techniciens de maintenance et les exploitants de centres de formation. Il comprend de nouvelles interfaces, comme un « poste » d'instructeur de prochaine génération qui offre des capacités de briefing/débriefing en temps réel. Il comprend aussi de nouvelles capacités intégrées de formation, comme des systèmes de formation sur le rétablissement en cas de perte de contrôle, tel qu'il est exigé par les nouveaux règlements. Ce poste d'instructeur de prochaine génération est significatif. Le simulateur 7000XR^{MC} offre aussi une infrastructure informatique originale qui tire parti des technologies de mégadonnées en nuage afin d'offrir un niveau supérieur d'efficacité opérationnelle. En plus de la nouvelle conception de logiciels, le matériel de ce simulateur a été optimisé pour réduire les coûts d'exploitation à long terme au cours du cycle de vie.

Misant sur le succès de la plateforme du simulateur Série 3000^{MC} pour hélicoptères légers mise sur le marché en 2012, CAE a mis au point une version plus grosse pour les hélicoptères moyens et lourds. Le simulateur Série CAE 3000^{MC} a été mis sur le marché avec succès et comprend des caractéristiques nouvelles comme un système visuel à projection directe de 12 pieds, qui offre une expérience plus immersive.

CAE a continué de renforcer sa position de chef de file dans la simulation d'environnements synthétiques avec la mise en marché de la suite de produits d'environnement synthétique dynamique (Dynamic Synthetic Environment^{MC}) (« **DSE** »). Le jeu d'outils logiciels complet Presagis et tout l'ensemble de logiciels unifiés synthétiques de CAE ont été augmentés afin d'être entièrement dynamiques, persistants et interopérables. Cette technologie place CAE dans une position de premier rang pour appuyer la vision de formation synthétique en coopération des forces militaires.

Sur le marché de la défense et de la sécurité plus particulièrement, CAE poursuit activement des projets de recherche et développement en liaison avec le centre des opérations de missions réparties, les environnements d'apprentissage intégrés aux systèmes de formation et les environnements synthétiques plus réalistes. Ces projets visent à soutenir la volonté des forces de défense d'effectuer un plus grand nombre de répétitions de missions et de formations virtuelles intégrées menées en coopération et d'optimiser l'efficacité générale tout au long du cycle de vie d'un système de formation.

Comme aboutissement significatif des investissements en R-D de 2015, CAE est heureuse d'annoncer qu'elle s'est vu octroyer cinq brevets et a fait vingt et une demandes de brevets couvrant les toutes dernières innovations de ses produits.

CAE a lancé le Projet Innovator en 2015, afin de développer notre nouvelle génération de plateformes de simulation pour les marchés de l'aviation civile et de la défense. Le Projet Innovator permettra à CAE de créer un système modulaire à la fine pointe de la technologie qui sera plus efficace et plus facile à déployer et à maintenir. Le nouveau système améliorera aussi l'expérience de l'utilisateur des produits de CAE. De plus, CAE développera des technologies et des solutions de formation axées sur les opérations interarmées et en réseau, afin d'être un intégrateur de systèmes de formation aux opérations aériennes, maritimes et terrestres.

2.7 Fabrication et services

Fabrication

Les installations de fabrication et d'assemblage de CAE sont situées à Montréal (Canada), à Tampa et à Sarasota (États-Unis), à Burgess Hill (Royaume-Uni), à Sydney (Australie), à Bengaluru (Inde) et à Stolberg (Allemagne).

Le processus de fabrication des FFS de CAE est complexe et nécessite la coordination de plus de 200 000 pièces et de millions de lignes de code informatique. La fabrication d'un simulateur comprend six étapes principales : la conception, la fabrication et l'assemblage, l'intégration et les essais, l'expédition, l'installation et la certification définitive sur le terrain. Les simulateurs militaires, en raison de leurs environnements tactiques et de leurs systèmes d'armes et de capteurs, sont plus complexes et spécialisés que les simulateurs civils, si bien que la durée de leur conception, de leur fabrication et des essais est souvent plus longue.

La fabrication est organisée en dix cellules comportant les trois principales disciplines suivantes : l'électronique (assemblage de cartes de circuit imprimées), l'électricité (câbles, coffrets, instruments de bord et avionique) et la mécanique (tôlerie et 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 à livrer, ce qui délimite clairement les responsabilités des cellules dans la fabrication.

La majeure partie des activités de fabrication et d'intégration des systèmes de simulation civils et militaires est menée aux installations de CAE à Montréal et certains travaux connexes d'intégration et de mise à niveau sont également réalisés aux installations de Tampa, de Burgess Hill, de Bengaluru, de Sydney et de Stolberg. L'établissement de Tampa effectue l'intégration des systèmes militaires et des essais de l'équipement de simulation destiné aux 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 son siège social se trouve à Montréal (Canada), CAE offre de la formation et des services à partir de 67 installations 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.

Ces installations incluent des organismes de formation à la qualification de type (« **TRTO** ») offrant la formation de pilotes, de techniciens de maintenance et de personnel de cabine aux exploitants d'avions d'affaires et commerciaux, des centres de formation initiale fournissant de la formation à la licence de pilote professionnel à de futurs pilotes dans le cadre de la CAE OAA et de nombreux établissements à partir desquels CAE offre des services de soutien technique aux centres de formation aéronautique.

CAE conçoit et achète des didacticiels. Les solutions de données de vol offertes par CAE proviennent du Canada.

CAE propose un éventail de services de soutien technique aux exploitants de simulateurs civils et militaires, notamment des pièces de rechange et de réparation, d'installation, de déménagement, de mise à niveau et de formation technique. Des clients ont recours aux services techniques de CAE pour trouver des réponses à leurs questions, pour être dépannés ou pour obtenir des conseils. Les services s'étendent aux visites d'ingénieurs de CAE chez les clients, afin d'aider ces derniers à assurer leurs activités de maintenance et de réparation. Les services de mise à niveau pour les secteurs militaire et civil ne sont pas limités aux produits de CAE; CAE est en mesure de mettre à niveau la plupart des simulateurs sur le marché. Les services de CAE sont offerts avec la vente de simulateurs ou par l'intermédiaire de contrats de maintenance ou de commandes individuelles. CAE estime que ses activités de service créent des occasions d'influer sur la mise à niveau de FFS en fonction, tout en fournissant de précieuses indications sur les besoins de formation des clients.

CAE offre aussi des services d'analyse et d'ingénierie basés sur la modélisation et la simulation, ainsi que d'autres technologies avancées, afin de développer des solutions innovatrices pour relever les défis les plus complexes des clients. Elle propose aux clients une série de services et de spécialisations dans des domaines tels que l'intégration des facteurs humains et des systèmes humains, la planification fondée sur les capacités, les environnements synthétiques évolués, l'ingénierie des systèmes et des logiciels pour les systèmes de commandement, contrôle, communications, informatique, renseignement, surveillance et reconnaissance (« **C4ISR** ») et les systèmes de guerre électronique, les systèmes et services de formation, les environnements intégrés d'information et le soutien en service pour la maintenance et l'exploitation de la flotte.

2.8 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 de l'industrie, CAE est en mesure de former son personnel aux technologies et aux logiciels nécessaires à l'utilisation de l'équipement et des logiciels de simulation. Les instructeurs chargés de la formation au vol sont généralement d'anciens pilotes de ligne ou des forces armées. Reconnaissant l'importance capitale du talent technique pour la capacité d'innovation de CAE, la Société a déployé un cheminement de carrière en ingénierie qui vise à développer le talent au sein de la collectivité technique de CAE.

2.9 Concurrence

Les marchés où nous vendons notre matériel de simulation et proposons nos services de formation sont hautement compétitifs. De nouvelles entreprises ont fait leur apparition au cours des dernières années, et l'environnement compétitif s'est intensifié avec le positionnement des sociétés des secteurs de l'aéronautique et de la défense dans le but d'accroître leur part de marché en consolidant les sociétés de simulation du secteur de l'aviation commerciale et en développant leurs propres capacités internes. Essentiellement, des sociétés du secteur de la défense comme Textron, Lockheed Martin et L-3 Communications ont acquis des concurrents du secteur des simulateurs d'avions commerciaux afin de réduire leur exposition globale aux marchés de la défense et d'assurer leur croissance sur le marché de l'aviation civile. La majorité de nos concurrents des marchés de la simulation et de la formation évoluent également dans d'autres importants segments de l'aéronautique et de la défense. En conséquence, certains d'entre eux ont une plus grande envergure que nous et peuvent disposer de ressources financières et techniques, et de ressources de marketing, de fabrication et de distribution beaucoup plus importantes.

De plus, nos principaux concurrents sont des constructeurs d'aéronefs ou ont des relations bien établies avec des constructeurs d'aéronefs, des compagnies aériennes et des gouvernements, ce qui pourrait leur donner un avantage au moment de l'attribution de contrats par ces organisations. Nous faisons particulièrement concurrence à Boeing, qui jouit d'un avantage concurrentiel sur nous en ce qui concerne les prix et d'autres facteurs. Boeing a un modèle d'octroi de licences pour les simulateurs destinés à ses appareils civils, selon lequel les fabricants de simulateurs et les fournisseurs de services de formation sont actuellement tenus de verser à Boeing des redevances au titre de la fabrication, de la mise à jour ou de la mise à niveau des simulateurs et de fournir des services de formation à l'égard des simulateurs Boeing.

Les constructeurs OEM, comme Airbus et Boeing, ont certains avantages concurrentiels par rapport aux fournisseurs de services de formation indépendants. Ils contrôlent le prix des données, des pièces et du matériel qui sont souvent nécessaires pour fabriquer un simulateur visant un de leurs appareils. Or, ces éléments représentent un coût d'investissement critique pour tous les fournisseurs de services de formation fondée sur la simulation. Les constructeurs OEM pourraient être en position d'exiger des redevances sur licences pour autoriser la fabrication de simulateurs fondés sur leurs appareils ou pour autoriser la formation sur ces simulateurs. CAE a aussi certains avantages, notamment le fait d'être un fabricant de simulateurs pouvant reproduire certains appareils sans obtenir de données, de pièces ou de matériel auprès d'un constructeur OEM et le fait de posséder un réseau de formation diversifié comprenant des coentreprises avec d'importantes compagnies aériennes qui achètent leurs appareils auprès des OEM. Nous travaillons avec certains constructeurs OEM au développement d'occasions d'affaires liées à l'équipement et aux services de formation.

Boeing et Airbus ont introduit des ensembles de données de simulation pour le nouveau B737 MAX et l'A350, ce qui pourrait réduire le contenu de simulation des systèmes aériens que fournit CAE.

Nous obtenons la plupart de nos contrats dans le cadre de processus d'appel d'offres qui nous amènent à consacrer beaucoup de temps et d'énergie à des soumissions pour des contrats qui, à terme, pourraient ne pas nous être attribués. Une part importante de nos produits des activités ordinaires est tributaire de l'obtention de nouvelles commandes et du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Rien ne garantit que nous continuerons de remporter des contrats octroyés par voie d'appel d'offres aussi régulièrement que nous l'avons fait par le passé. La présence de nouveaux participants du marché, comme il est noté ci-dessus, et leurs efforts visant à gagner une part de marché intensifient la concurrence, ce qui pourrait réduire les prix et les marges.

La croissance économique sous-tend la demande de tous nos produits et services. Les périodes de récession économique, les contraintes de crédit, les mesures d'austérité mises en place par les gouvernements et/ou les sanctions commerciales internationales se traduisent généralement par une concurrence accrue pour chaque commande possible, ce qui donne habituellement lieu à une baisse des profits réalisés sur les ventes conclues au cours d'une telle période. Si de telles conditions se produisent, nos prix et nos marges pourraient s'en ressentir.

Le succès futur de CAE dépendra en grande partie de sa capacité à améliorer ses gammes de produits existantes, à attirer des possibilités de formation complémentaire à l'égard du réseau de simulateurs de CAE, à offrir des services de formation plus complets, à développer de nouveaux processus et produits dans les mêmes domaines ou des domaines connexes, à améliorer ses délais de livraison et à réduire ses coûts de production de produits et services.

2.10 Composantes

CAE traite avec une variété de fournisseurs de biens et de services dans ses divers secteurs d'activité. Bien que la Société ne dépende pas excessivement d'un fournisseur donné 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 dépend souvent de la réception par CAE de données, parfois confidentielles ou exclusives, concernant les caractéristiques des fonctions, de la conception et du rendement d'un produit ou d'un système que le simulateur de CAE doit reproduire. CAE ne peut garantir qu'elle pourra obtenir ces données à des conditions raisonnables, ni même qu'elle pourra les obtenir. Les fabricants de produits et systèmes d'origine pourraient refuser que CAE simule des composantes ou la totalité de leurs produits ou systèmes, ou pourraient demander des droits de licence si élevés que la marge de profit de CAE en serait affectée.

La majeure partie des matières premières utilisées dans la fabrication (p. ex., la tôle, les fils, les câbles et les circuits intégrés électroniques) peut s'obtenir facilement de nombreuses sources commerciales. Les pièces d'aéronefs, par contre, sont uniques. On peut généralement se les procurer auprès des constructeurs d'aéronefs, sur le marché de la revente, à partir d'aéronefs déclassés ou excédentaires et chez les fabricants de pièces d'imitation.

La disponibilité de la plupart des pièces en temps opportun contribue à la fluidité relative du flux de production. Les pièces d'aéronefs particulières peuvent parfois poser un problème, en particulier lorsqu'elles entrent dans la composition d'un nouvel appareil, d'un prototype ou d'un appareil dont la fabrication a cessé. La livraison en temps opportun de telles 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 ne sont pas disponibles, les clients de CAE comptent sur la capacité de fabrication de pièces d'imitation de CAE.

2.11 Actifs incorporels

CAE compte en partie sur ses secrets commerciaux et sur des restrictions contractuelles, comme des ententes de confidentialité et des licences, pour établir et protéger ses droits de propriété intellectuelle. Ces secrets et restrictions pourraient cependant s'avérer inefficaces à éviter le détournement des technologies de CAE ou à dissuader des tiers de mettre au point des technologies similaires. De plus, il pourrait être difficile d'acquiescer ou de faire respecter les droits de propriété intellectuelle de CAE dans certains pays.

Propriété intellectuelle

Les produits de CAE incluent des logiciels et des systèmes informatiques complexes fournis par des tiers; il se peut que ces logiciels et systèmes ne soient pas toujours disponibles pour CAE. La 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 les simulateurs visent à reproduire le fonctionnement. Il se peut que CAE n'obtienne pas ces données à des conditions raisonnables, voire qu'elle ne les obtienne pas du tout.

Des poursuites pour contrefaçon pourraient être intentées contre CAE ou ses clients. CAE pourrait perdre la cause et ne pas être en mesure de développer un procédé dans le respect des droits de tiers, d'obtenir des licences ou d'obtenir ces licences à des conditions commercialement acceptables.

Tout litige relatif aux droits de propriété intellectuelle de CAE risque d'être long et coûteux et de nuire aux activités ou aux résultats financiers de la Société, qu'elle ait gain de cause ou non.

CAE détient des brevets et a déposé des demandes à l'égard de brevets supplémentaires. CAE a signé des contrats incluant des clauses de non-divulgaration et de confidentialité avec des tiers et prévu des dispositions similaires dans les contrats de travail de son personnel afin de protéger ses informations exclusives et ses secrets commerciaux. Des politiques internes sont également en vigueur relativement à l'éthique et à la propriété intellectuelle. Ces politiques encadrent le personnel confronté aux enjeux de propriété intellectuelle de CAE et de tiers.

Étant donné la longueur du processus d'obtention des brevets, pendant lequel certaines technologies deviennent obsolètes, le niveau de divulgation des détails requis pour les demandes de brevet – qui peut permettre aux concurrents de rétroconcevoir l'invention – et les coûts engagés pour conserver et défendre les brevets, CAE estime que certaines propriétés intellectuelles sont convenablement protégées par le secret commercial ou par une divulgation partielle, mais suffisante pour empêcher tout concurrent de prétendre être l'auteur d'une invention de CAE.

Les contrats de CAE avec Industrie Canada et Investissement Québec (« IQ ») limitent parfois la capacité de CAE à concéder la licence (excepté à ses clients) ou à transférer le titre d'une propriété intellectuelle conçue à l'aide du programme tant que tous les fonds n'ont pas été remboursés ou qu'un consentement n'a pas été obtenu.

CAE estime que ses nombreuses décennies de succès dans le domaine de la simulation aéronautique confèrent, dans ses marchés cibles, de la valeur à sa marque et à certains de ses produits de marque.

2.12 Cycles

Les clients du secteur de la défense étant des gouvernements, leur carnet de commandes n'est pas assujéti à des cycles manifestes. Cependant, le volume de ces commandes peut varier grandement d'un trimestre à l'autre, en raison du mode d'attribution irrégulier des commandes gouvernementales.

Les ventes d'équipement à des transporteurs aériens par le secteur de l'aviation civile sont assujétiées aux cycles d'expansion et de contraction de l'ensemble de l'industrie du transport aérien commercial, ainsi qu'à la disponibilité du crédit et à la conjoncture économique. La demande pour les services de formation est également touchée, dans une moindre mesure, par les cycles plus longs de l'industrie du transport aérien commercial. Le secteur de l'aviation civile est également fortement touché par le caractère saisonnier des activités : durant la haute saison de voyage (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 piloter pour suivre des séances de formation. De même, la production des simulateurs de CAE subit également le contrecoup de l'arrêt annuel pendant l'été des activités de fabrication à notre usine principale de Montréal.

Le marché des soins de santé subit l'irrégularité des commandes faites par les hôpitaux, les universités, les entités gouvernementales et les forces de défense.

2.13 Responsabilité environnementale

L'utilisation, la production, l'entreposage, la manipulation et l'élimination de matières dangereuses assujetties 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'anciens exploitants de certains des établissements de CAE.

L'adoption de nouvelles lois et de leurs règlements d'application, le resserrement des lois et règlements existants, la découverte d'une pollution inconnue, l'imposition de nouvelles exigences de nettoyage ou des réclamations fondées sur des engagements d'indemnisation des dommages à l'environnement que CAE a pris pourraient contraindre la Société à des dépenses substantielles et porter un grand préjudice à sa situation financière et à ses résultats opérationnels.

CAE a constitué des provisions pour des réclamations dont elle connaît l'existence et des mesures correctives qui devraient s'avérer nécessaires, mais ces provisions pourraient s'avérer insuffisantes.

De plus, les activités abandonnées avant 2005 sont en grande partie non assurées contre de telles réclamations. Ainsi, une réclamation environnementale importante inattendue liée à l'une d'entre elles pourrait réduire notre rentabilité ultérieure.

CAE estime que ses activités actuelles sont conformes à tous égards importants aux lois et règlements environnementaux. Les exigences de protection de l'environnement n'ont pas d'effets importants, financiers ou opérationnels sur les dépenses en immobilisations, les bénéfices ou la position concurrentielle de CAE.

2.14 Personnel

Au moyen de communications internes, de programmes tels les ateliers Kaizen et du processus annuel de perfectionnement du leadership (« **PADL** »), CAE s'efforce d'appliquer des pratiques qui encouragent la progression et la mobilisation du personnel. La Société investit dans ses ressources humaines au moyen de formations techniques, de formations au leadership et de mutations favorisant la progression professionnelle.

CAE emploie environ 8 000 personnes, dont quelque 1 400 sont syndiquées et couverts par 26 conventions collectives partout dans le monde. La Société entretient des relations constructives avec ses syndicats et s'efforce d'établir des conditions mutuellement avantageuses tout en préservant la compétitivité de ses coûts.

2.15 Activités à l'étranger

Pendant l'exercice clos le 31 mars 2015, les ventes à l'étranger ont représenté plus de 90 % des produits des activités ordinaires de CAE. CAE prévoit que les ventes hors Canada composeront encore une partie importante de ses produits des activités ordinaires dans un avenir prévisible.

La présence physique de CAE dans des pays comme les États-Unis, l'Allemagne, l'Australie, Singapour et le Royaume-Uni lui a permis de développer des liens solides et une bonne réputation auprès des gouvernements et d'autres donneurs d'ouvrage qui sont d'importants décisionnaires en ce qui a trait aux contrats de défense.

Par conséquent, CAE est exposée aux risques inhérents au commerce à l'échelle internationale, soit :

- la fluctuation des devises;
- les changements d'exigences réglementaires;
- les changements de politiques gouvernementales nationales et étrangères, y compris ceux applicables aux exigences de dépenser une portion des fonds de programme localement et aux exigences gouvernementales de coopération industrielle;
- la complexité et la nécessité de recourir à des représentants et à des conseillers à l'étranger;
- l'imposition d'embargos ou de frais de douanes, de contrôle des exportations, notamment les exportations d'armes aux États-Unis, au Canada et à l'étranger, de contrôles et de restrictions applicables à la conversion de devises et d'autres restrictions commerciales touchant les pays dans lesquels CAE vend ses produits et services;
- la difficulté de gérer et d'exploiter une entreprise faisant affaire dans plusieurs pays;
- la conformité aux lois étrangères; et

- la conjoncture économique et géopolitique, y compris les hostilités internationales, l'inflation, les relations commerciales et les alliances politiques et militaires.

La portée de ces risques est difficile à prévoir. N'importe lequel d'entre eux pourrait avoir une incidence négative sur les activités de CAE à l'avenir.

3. DESCRIPTION DES SECTEURS D'ACTIVITÉ

3.1 Solutions de formation pour l'aviation civile (« aviation civile »)

Nous fournissons une gamme complète de solutions de formation de l'équipage de conduite, du personnel de cabine, du personnel de maintenance et du personnel au sol dans les secteurs de l'aviation commerciale, d'affaires et sur hélicoptère, un éventail exhaustif de dispositifs de formation fondée sur la simulation, ainsi que des services de formation initiale des pilotes et de placement de membres d'équipage.

Nous sommes le principal fournisseur de services de formation sur avions commerciaux et sur hélicoptères dans le monde et le deuxième fournisseur en importance de services de formation pour l'aviation d'affaires. Nous sommes bien établis en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest et nous dominons le marché dans les régions à forte croissance de la Chine, de l'Europe de l'Est, de l'Inde, du Moyen-Orient, de l'Amérique du Sud et de l'Asie du Sud-Est. Grâce à notre important réseau de centres de formation à l'échelle mondiale, nous sommes présents dans tous les secteurs de l'aviation civile, dont les compagnies aériennes et autres exploitants commerciaux, d'affaires et d'hélicoptères. Nos solutions de formation exhaustives, notre vaste expertise du secteur, notre crédibilité sans faille, notre réseau d'appareils en service, nos relations solides et notre réputation de partenaire de confiance nous permettent d'accéder à une plus grande part du marché que toute autre société de notre industrie.

Nous offrons de la formation et des services aéronautiques dans une trentaine de pays. Parmi nos milliers de clients, quelque 30 grandes compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs du monde entier ont conclu avec nous des ententes de services de formation et d'exploitation de centres de formation à long terme et des coentreprises. Notre gamme complète de solutions de formation comprend des produits et services destinés à la formation des pilotes, du personnel de cabine et des techniciens de maintenance, l'exploitation de centres de formation, l'élaboration de programmes de formation, les didacticiels et les services de consultation.

Nous exploitons actuellement 256 FFS, y compris ceux exploités en coentreprise. Nous offrons la meilleure technologie du secteur et des solutions complètes intégrant les données de vol et les données de simulation de manière à mieux comprendre la performance des apprenants. CAE exploite le plus important réseau de formation initiale au vol dans le monde avec 9 écoles de pilotage, un parc de plus de 170 appareils, ainsi que les ressources et l'expertise permettant de former jusqu'à 2 000 élèves-pilotes par année. CAE Parc Aviation est le chef de file mondial sur le marché du placement du personnel navigant et du personnel technique auprès des compagnies aériennes, des sociétés de location d'appareils, des fabricants et des entreprises d'entretien, de réparation et de révision (« **MRO** »).

Nous sommes le chef de file mondial de l'élaboration de dispositifs de simulation de vol pour l'aviation civile, dont des FFS ainsi qu'une gamme complète de dispositifs intégrés d'entraînement aux procédures, de dispositifs de formation au vol et d'outils de formation comme des logiciels, des didacticiels et des aides à la formation faisant appel aux mêmes logiciels haute-fidélité de niveau D que ceux utilisés dans les simulateurs.

Nous sommes le chef de file du marché en ce qui a trait à la conception et à la fabrication de FFS civils pour de grandes compagnies aériennes et des transporteurs régionaux commerciaux, pour des centres de formation exploités par des tiers et par des constructeurs OEM. Nous avons acquis une grande expérience en matière de conception des premiers simulateurs sur le marché pour plus de 35 modèles d'appareils. Nous avons récemment conçu des simulateurs pour les Airbus A350 XWB et A320Neo, le Cirrus SF50, le jet régional de Mitsubishi (MRJ), les ATR42/72-600, les Bombardier CSeries, Global 5000/6000 et Global 7000/8000, les Dassault Falcon 5X ainsi que les ARJ21 et C919 de Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd. (COMAC).

Notre équipement de simulation de vol, incluant nos FFS, est conçu pour satisfaire aux exigences rigoureuses concernant leur longue durée de vie utile attendue qui couvre habituellement toute la durée d'utilité des appareils sous-jacents, laquelle peut se prolonger pendant plusieurs décennies. Qualité, fidélité et fiabilité sont au cœur du matériel de simulation de vol de marque CAE. Tirant parti de notre important réseau mondial de pièces de rechange et d'équipes de service, nous offrons également une gamme complète de

services de soutien, y compris le soutien d'urgence, la mise à niveau et la modernisation de simulateurs, la maintenance et le déménagement de simulateurs.

Les solutions de formation pour l'aviation civile ont obtenu 1 512,3 millions \$ de commandes au cours de l'exercice 2015, y compris des contrats pour 41 simulateurs de vol.

CAE a accéléré son entrée dans le secteur des solutions de formation pour l'aviation civile au cours du dernier exercice comme suit :

Nouveaux programmes et produits

- Líder Aviação et nous avons lancé un nouveau programme de formation de pilotes d'hélicoptères à São Paulo, au Brésil, à l'intention des exploitants de l'hélicoptère Sikorsky S-92. Le programme de formation sur S-92 est un prolongement de la coentreprise entre CAE et Líder, et soutiendra la formation au vol pour tous les pilotes de S-92 de Líder;
- Bombardier Aéronautique a annoncé qu'elle a retenu nos services comme fournisseur de services de formation autorisé au pilotage (« ATP ») sur les avions régionaux de la gamme CRJ de Bombardier qui comprend les avions CRJ100/CRJ200, CRJ700 NextGen, CRJ900 NextGen et CRJ1000 NextGen. Aux termes de l'accord, les instructeurs de CAE donneront des cours de formation au pilotage des avions de la série CRJ partout dans le monde;
- Nous avons inauguré le premier simulateur de vol de Série CAE 7000XR^{MC} au monde à la Middle East Aviation Academy à Beyrouth (Liban).

Expansions

- Nous avons créé une coentreprise avec Japan Airlines (« JAL ») aux termes de laquelle nous avons mis à contribution les activités de notre centre de formation en Corée et JAL, les activités de son centre de formation au Japon. La nouvelle coentreprise fournira des services de formation du personnel de cabine en Asie du Nord-Est, où les activités de formation de JAL ont lieu depuis avril 2015;
- Lufthansa Flight Training et nous avons annoncé la création d'une coentreprise, exploitée sous le nom de Flight Training Alliance, afin de fournir des services de formation aux pilotes et au personnel de cabine de l'avion CSeries de Bombardier. Bombardier a nommé Flight Training Alliance fournisseur exclusif et approuvé de formation pour l'avion CSeries dans le monde entier;
- Nous avons conclu une entente de coentreprise avec Shanghai Eastern Flight Training Co., Ltd, filiale de China Eastern Airlines, qui fera en sorte qu'au moins 650 élèves-pilotes chinois s'inscriront à notre école de pilotage en coentreprise à Melbourne en Australie au cours des cinq prochaines années;
- Nous avons annoncé la prochaine étape de l'expansion de notre réseau de formation au Moyen-Orient, où nous déploierons plusieurs FFS, notamment pour le Dassault Falcon 5X, le G650 et les plateformes de Bombardier, de Gulfstream, de Bell et de Sikorsky. Dans le cadre de cette expansion, notre coentreprise Emirates-CAE Flight Training doublera la capacité de formation des pilotes par simulateurs de sa deuxième installation de formation à Dubaï;
- Nous avons ouvert un nouveau centre de formation pour l'aviation d'affaires situé près de Dallas Fort Worth (États-Unis) et ajouté de nouveaux programmes de formation de pilotes à notre installation existante de Dallas. Il s'agit du plus grand campus de formation au vol au monde avec ses 40 simulateurs, 114 salles de classe et 80 salles de briefing;
- Nous avons annoncé l'ajout du jet d'affaires Bombardier Challenger 350 à notre réseau ATP, qui offre des services de formation au vol et de formation technique par l'intermédiaire de nos instructeurs, de notre infrastructure et de nos simulateurs, et nous offrons maintenant les programmes de formation au pilotage et à la maintenance pour les avions Bombardier Global Express et Global Express XRS dans notre centre de formation de New York, situé à Morristown (États-Unis);
- Nous avons annoncé l'élargissement de notre réseau grâce à l'ajout d'un centre de formation à Bogota, en Colombie, où nous installerons un simulateur de vol A320 de Série CAE 7000^{MC} au cours de l'année civile 2015.

3.2 Tendances et perspectives du marché pour le secteur de l'aviation civile

Tendances et perspectives du marché

Dans le secteur de l'aviation commerciale, l'augmentation de la capacité des avions et du trafic passagers est surtout tributaire du produit intérieur brut (« PIB »). Au cours des 20 dernières années, le trafic aérien a connu une croissance moyenne d'environ 5 % et l'ensemble du secteur de l'aéronautique anticipe toujours une croissance moyenne à long terme du trafic aérien d'environ 5 % par année au cours des deux prochaines décennies. Les taux de croissance sont plus élevés dans les économies émergentes que dans les économies établies comme l'Europe et l'Amérique du Nord. La croissance continue du trafic aérien et les exigences liées au renouvellement du parc ont contribué au nombre record d'avions commerciaux en commande et à l'intensification de la production des constructeurs OEM.

La demande dans les secteurs de l'aviation d'affaires et des hélicoptères est surtout tributaire de la rentabilité des entreprises et de la conjoncture économique en général. Selon la Federal Aviation Administration (« FAA ») des États-Unis, le nombre de vols de jets d'affaires a augmenté de 3,3 % au cours de l'exercice 2015. Le secteur reste optimiste quant à la croissance à long terme de l'aviation d'affaires.

Les tendances à long terme suivantes constituent toujours le fondement de notre stratégie d'investissement sur le marché de l'aviation civile :

- Réglementation en matière d'attestation des pilotes;
- Croissance mondiale prévue du trafic aérien;
- Demande pour des professionnels de l'aviation qualifiés;
- Carnets de commandes et taux de livraison de nouveaux appareils;
- Impératifs de sécurité et d'efficacité de compagnies aériennes.

Réglementation en matière d'attestation des pilotes

L'aviation civile est un secteur régi par des normes mondiales et nationales strictes, notamment en ce qui a trait aux licences et aux attestations des pilotes. Puisque les exigences de formation sont obligatoires et récurrentes, la demande pour nos solutions de formation est principalement tributaire de la flotte mondiale d'appareils commerciaux, qui a progressé à un taux moyen de 3,1 % par année au cours des 20 dernières années et qui devrait afficher une croissance de l'ordre de 3,6 % par année au cours des deux prochaines décennies en raison de l'augmentation de la demande provenant des marchés émergents et des transporteurs à bas prix de même que du remplacement d'appareils dans les marchés établis. Dans le monde, la taille de la flotte d'appareils commerciaux s'est accrue de 4,3 % entre mars 2014 et mars 2015, affichant une hausse respective de 7,1 %, de 6,8 %, de 6,5 % et de 2,6 % en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Europe, alors qu'elle est demeurée relativement stable en Amérique du Nord.

Les nouveaux modes d'attestation des pilotes et l'évolution des exigences réglementaires accroissent le recours à la formation fondée sur la simulation. La formation fondée sur la simulation pour obtenir une attestation de compétence de pilote joue un rôle plus important dans le monde avec la formation de licence de pilote en équipage multiple (« MPL »), avec la formation dans le domaine de la prévention et de la récupération en cas de décrochage et de perte de contrôle, et avec les nouvelles exigences visant la licence de pilote de ligne aux États-Unis. En fait, l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et divers organismes de réglementation nationaux et régionaux du secteur de l'aviation ont mis en place de nouvelles exigences réglementaires, normes et directives en la matière.

La MPL est une méthode alternative en matière de formation et d'attribution de licences que nous offrons en plus de la licence de pilote de ligne. La MPL met davantage l'accent sur la formation fondée sur la simulation afin d'amener les élèves-pilotes à devenir des copilotes dans un environnement propre aux transporteurs aériens. En moyenne, les deux tiers de la formation dans le cadre des programmes de MPL du secteur s'effectuent sur des dispositifs de simulation et le tiers restant, sur des appareils réels, comparativement à une formation sur des appareils réels à hauteur de 80 % à 90 % pour les licences initiales. À ce jour, une cinquantaine de pays ont adopté des règles relatives aux MPL et plus de 15 d'entre eux appliquent déjà celles-ci aux fournisseurs de formation et aux transporteurs. Certains transporteurs en Asie et en Europe font appel aux programmes de MPL de CAE. À mesure que la méthode MPL poursuit son élan, il en résultera un recours accru à la formation fondée sur la simulation.

Aux États-Unis, la FAA a adopté en 2013 des règlements finaux en matière d'attestation et de qualification des nouveaux pilotes à l'intention des transporteurs aériens, en vertu desquels les pilotes sont tenus d'obtenir une licence de pilote de ligne ainsi qu'une qualification de type propre à un appareil donné. Les pilotes qui demandent une licence de pilote de ligne doivent dorénavant satisfaire à des exigences pratiques qui prévoient un recours plus important à la formation fondée sur la simulation, dont la formation tenant compte de conditions météorologiques défavorables, de bas régimes, de décrochages, de prévention et de récupération en cas de perte de contrôle et de vols à haute altitude. La FAA nous a autorisés officiellement à mettre en place le programme de formation à la licence de pilote de ligne à notre centre de formation de Dallas, et nous étendrons la capacité de formation selon l'augmentation des besoins. La FAA a également annoncé de nouvelles exigences réglementaires en matière de périodes de repos des membres d'équipage, lesquelles feront en sorte que les transporteurs auront besoin de membres d'équipage supplémentaires pour maintenir leurs activités. Nous sommes d'avis que ces nouvelles exigences donneront lieu à une demande accrue de formation fondée sur la simulation.

Croissance mondiale prévue du trafic aérien

La croissance du trafic aérien se traduit par une demande accrue pour l'équipage de conduite, le personnel de cabine, le personnel de maintenance et le personnel au sol, ce qui propulse la demande de solutions de formation.

Dans le secteur de l'aviation commerciale, l'augmentation du trafic passagers est essentiellement tributaire du produit intérieur brut (« PIB »). Selon IHS Economics, le PIB mondial devrait augmenter à un rythme de 3,2 % au cours des 20 prochaines années et les marchés émergents devraient afficher une croissance de 5,2 % par année, distançant les marchés établis comme l'Europe et l'Amérique du Nord, dont la croissance moyenne s'établira à 2,2 %. Au cours des 20 dernières années, le trafic aérien a progressé à un taux moyen d'environ 5 %, et le secteur de l'aéronautique prévoit généralement que la croissance moyenne à long terme du trafic aérien demeurera à environ 5 % par année au cours des deux prochaines décennies. Au cours de l'année civile 2014, le trafic passagers mondial a augmenté de 5,9 % par rapport à l'année civile 2013. Pour les trois premiers mois de l'année civile 2015, le trafic passagers a progressé de 6,1 % comparativement aux trois premiers mois de l'année civile 2014. Les marchés émergents continuent d'afficher la meilleure performance; le trafic passagers ayant progressé de 9,0 % en Asie, de 8,6 % au Moyen-Orient et de 6,2 % en Amérique latine, alors qu'il s'est accru de 5,0 % en Europe et de 3,0 % en Amérique du Nord.

Selon la FAA, le nombre total de vols d'avions d'affaires, qui comprend tous les vols intérieurs et internationaux, a progressé de 3,3 % au cours des 12 derniers mois. La poursuite de la reprise et la croissance à long terme de l'aviation d'affaires seront tributaires d'une plus grande rentabilité des entreprises et d'une croissance économique plus importante. Les facteurs déterminants du secteur de l'aviation sur hélicoptère sont semblables à ceux du secteur de l'aviation d'affaires, et la demande des exploitants d'hélicoptères en mer est tributaire du niveau d'activité extracôtière dans le secteur du pétrole et du gaz. Une baisse prolongée des prix du pétrole pourrait avoir une incidence négative sur l'activité extracôtière.

Des perturbations importantes comme une instabilité politique régionale, le terrorisme, les pandémies, les catastrophes naturelles, une récession prolongée ou d'autres événements mondiaux d'envergure sont autant de facteurs qui pourraient nuire à la croissance du trafic aérien.

Demande pour des professionnels de l'aviation qualifiés

La demande de professionnels de l'aviation est tributaire de la croissance du trafic aérien, du nombre de départs à la retraite de pilotes et des livraisons d'appareils. L'expansion des économies mondiales et des flottes des transporteurs s'est traduite par une pénurie de personnel qualifié nécessaire pour répondre à cette capacité croissante. Les contraintes sur l'offre de pilotes comprennent le vieillissement des équipages et le nombre moins élevé de pilotes militaires qui se recyclent dans le secteur civil. Le Professional Aviation Board of Certification déclare que selon les prévisions du marché de l'industrie, quelque 20 000 nouveaux pilotes seront nécessaires chaque année à l'échelle mondiale pour soutenir une croissance annuelle moyenne de 5 % du trafic passagers au cours des 20 prochaines années. Pour soutenir cette croissance, le secteur de l'aéronautique devra se doter de solutions innovatrices qui satisferont aux besoins de formation d'une nouvelle génération, donnant lieu à une hausse de la demande de services et de produits de formation fondée sur la simulation.

Carnets de commandes et taux de livraison de nouveaux appareils

Les constructeurs OEM d'avions commerciaux continuent d'assumer un carnet de commandes record de plus de 14 000 appareils. Nous prévoyons que le rythme élevé et soutenu des livraisons d'appareils se traduira par le maintien d'une forte demande de produits

de formation et aussi par une demande accrue de services. Ce carnet de commandes est composé en grande partie de plateformes d'appareils évoluées, ce qui propulse la demande pour de nouveaux types de solutions de formation et de dispositifs de formation fondée sur la simulation. Ces nouvelles plateformes et nouveaux programmes nous permettent de tirer parti de notre expertise technologique pour fournir des solutions de formation, dont les FFS de Série CAE 7000XR^{MC}, les dispositifs d'entraînement aux procédures CAE Simfinity^{MC}, et les programmes de formation complets, et d'étendre notre réseau afin de répondre aux besoins des compagnies aériennes en matière de formation.

Les constructeurs OEM de jets d'affaires ont annoncé leur intention de lancer de nouvelles plateformes dotées des dernières innovations technologiques visant à améliorer la performance et les avantages pour les exploitants, notamment le rayon d'action, la rapidité, l'efficacité, le confort et l'accessibilité de l'aviation d'affaires, dont les Bombardier Global 7000/8000, les Embraer Legacy 450 et 500, les Cessna Citation Latitude et Longitude, le Dassault Falcon 5X, les Gulfstream 500/600, le Cirrus SF50, le Pilatus PC-24 et le HondaJet de Honda.

Les livraisons de nouveaux appareils propulsent la demande pour des services et produits de formation; toutefois, les programmes pourraient subir des retards qui se répercuteraient sur les prises de commandes et les livraisons de FFS.

Impératifs de sécurité et d'efficacité des compagnies aériennes

La concurrence est vive dans le secteur de l'aviation commerciale, ce qui oblige les exploitants à constamment mettre en œuvre des initiatives d'excellence opérationnelle et d'efficacité pour générer des rendements adéquats tout en maintenant les normes de sécurité les plus strictes qui soient et en cultivant la confiance des voyageurs. Il est de plus en plus intéressant pour les transporteurs de miser sur l'expertise en formation de partenaires dignes de confiance comme CAE pour combler les lacunes de plus en plus importantes entourant l'efficacité des capacités et pour gérer les questions de capacité des pilotes, l'évolution de la réglementation, le grand nombre de nouveaux programmes d'appareils et l'évolution rapide de l'environnement de formation. En s'associant à un fournisseur de formation comme CAE, les transporteurs ont immédiatement accès à une flotte internationale de simulateurs, des cours, des programmes et des instructeurs, et ils sont ainsi plus à même de mettre en place les flottes d'appareils qui répondent le mieux à leurs besoins.

3.3 Défense et sécurité (« Défense »)

Nous sommes un intégrateur de systèmes de formation pour les forces de défense dans les secteurs aérien, terrestre et naval, ainsi que pour les organismes gouvernementaux et organisations de sécurité civile responsables de la sécurité publique.

Nous sommes un chef de file mondial de l'élaboration et de la livraison de solutions virtuelles de formation aéronautique intégrée destinées aux forces de défense. Notre expertise englobe un large éventail d'aéronefs, incluant des chasseurs, des hélicoptères, des avions d'entraînement, des avions de patrouille maritime, des avions de ravitaillement et de transport de même que des systèmes aériens sans pilote (« UAS »). Nous offrons également des solutions virtuelles de formation fondée sur la simulation aux forces terrestres et navales, dont une gamme de dispositifs d'entraînement pour les conducteurs, les tireurs et le personnel de maintenance de chars d'assaut et de véhicules blindés de combat, des solutions de simulation constructive pour la formation du personnel de commandement et d'état-major ainsi que des systèmes d'entraînement tactique à la guerre maritime. Nous fournissons des solutions de formation virtuelle aux organismes gouvernementaux et aux organisations de sécurité civile, notamment en matière de gestion des urgences et des catastrophes.

Nous sommes particulièrement bien placés en tant qu'intégrateur de systèmes de formation, grâce à notre capacité d'offrir à nos clients une gamme complète de solutions innovatrices allant de la formation des pilotes aux répétitions de missions immersives et menées en coopération. En règle générale, nos solutions combinent services, produits et logiciels de formation de manière à maintenir et à améliorer de manière économique la sécurité, l'efficacité, la préparation aux missions et les capacités à prendre des décisions.

Nous avons une vaste expérience de la fourniture et de l'exploitation de solutions de formation dans une variété de modèles d'affaires, dont des installations appartenant au gouvernement et exploitées par celui-ci; des installations appartenant au gouvernement et exploitées par l'entreprise; et des installations appartenant à l'entreprise et exploitées par celle-ci. Nous offrons notamment des services d'analyse des besoins de formation, des services de conception de systèmes de formation, des systèmes de gestion de l'apprentissage, des installations spécialisées, du matériel de formation synthétique de pointe, des services d'élaboration de programmes de formation et de didacticiels, des services d'instruction en classe et d'entraînement sur simulateur, des services de

maintenance et de soutien logistique, des services de gestion du cycle de vie et d'intégration technologique, ainsi que des solutions de financement.

Nous avons livré des produits de simulation et des systèmes d'entraînement à plus de 50 forces de défense dans environ 35 pays. Nous fournissons une gamme de services de soutien à la formation comme des services de soutien logistique, des services de maintenance, des services d'instruction en classe et d'entraînement sur simulateur dans plus de 80 établissements dans le monde, y compris ceux que nous détenons en coentreprise. Nous offrons de plus en plus notre expertise dans l'intégration des systèmes de formation en matière d'activités aériennes, terrestres, maritimes et de sécurité publique afin d'aider nos clients à créer une entreprise de formation intégrée et immersive. Nous offrons également un grand nombre de services professionnels fondés sur la modélisation et la simulation, et une gamme de solutions de soutien en service comme l'ingénierie des systèmes et la gestion du cycle de vie.

Le secteur de la Défense et de la sécurité ont obtenu 754,6 millions \$ de commandes au cours de l'exercice 2015.

Nouveaux programmes et produits

- Nous développerons et fournirons un système d'entraînement à la guerre maritime à la marine suédoise. Il s'agit d'un système complet fondé sur la simulation comprenant le logiciel de simulation, le matériel, les consoles de jeux de guerre et les postes d'instructeurs;
- Nous fournirons un système visuel complet à Korea Aerospace Industries pour le simulateur de mission T-50. Il s'agit de la première participation de CAE à la plateforme d'entraînement léger d'attaque au sol T-50 de KAI;
- Nous avons officiellement entrepris la formation au MPTC de CAE Brunei, qui offre maintenant des programmes de formation sur l'hélicoptère S-92 et l'avion d'entraînement PC-7;
- Nous avons annoncé que nous concevrons et fournirons un système d'entraînement aux évacuations aéromédicales pour l'USAF, lequel combinera un dispositif d'entraînement haute-fidélité du fuselage du C-130 et des simulateurs de patients humains de CAE Santé;
- Nous avons lancé le système visuel CAE Medallion-6000 de prochaine génération, conçu pour offrir un environnement synthétique réaliste de haute performance adapté aux besoins du marché de la défense et de la sécurité;
- NAVMAR Applied Sciences Corporation, important fournisseur de systèmes UAS, nous a choisis à titre de fournisseur privilégié de services de simulation et de formation pour l'UAS NAVMAR TigerShark XP.

Expansions

- Nous avons livré deux nouveaux dispositifs d'entraînement au vol T-44C pour la prestation de services d'entraînement des équipages du T-44C offerts par CAE à la U.S. Navy et au Marine Corps dans le cadre d'un programme de services d'entraînement appartenant à l'entreprise et exploité par celle-ci à la base aéronavale de Corpus Christi;
- Nous offrons maintenant des services complets de soutien à la formation à la base de Townsville de la Royal Australian Air Force (« **RAAF** ») à la suite de la mise en service d'un deuxième simulateur de missions MRH90 par les Forces de défense australiennes;
- Nous avons annoncé la signature d'un accord portant sur l'acquisition de la division Formation à l'aviation militaire de Bombardier, qui comprend le programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada, en vue d'augmenter nos compétences à titre d'intégrateur de systèmes de formation et d'élargir notre offre dans le domaine du soutien de l'entraînement en vol des futurs pilotes militaires;
- Nous fournissons maintenant des services de soutien à la formation à la base HMAS Albatross en Australie, à la suite du début de la formation sur l'hélicoptère MH-60R par la Royal Australian Navy.

3.4 Tendances et perspectives du marché de la défense

Bien que la loi américaine bipartite d'exécution du budget de l'exercice 2014 ait contribué à atténuer l'incidence à court terme des compressions budgétaires et doté le département de la Défense des États-Unis d'une plus grande certitude budgétaire pour l'exercice gouvernemental en cours, le calendrier des attributions de contrats demeurera difficile à anticiper, les services militaires américains tentant d'équilibrer capacité, compétences et préparation. Cette situation pourrait influencer sur la croissance à court terme

de nos produits des activités ordinaires; nous sommes cependant d'avis que l'entrave à la croissance n'est pas la taille du marché, mais plutôt la planification de l'approvisionnement. En Europe, la rationalisation de la structure des forces armées et le recul des plans d'investissement futurs ont réduit le bassin de nouvelles occasions. Nous maintenons cependant un éventail de contrats récurrents autour duquel s'articulent nos activités.

Tandis que les États-Unis et l'Europe représentent toujours des marchés quelque peu défavorables, de plus en plus de possibilités proviennent de régions dont les budgets de la défense sont en hausse, comme l'Asie et le Moyen-Orient, où nous avons une présence bien établie et croissante. Nous continuons également de présenter des soumissions pour un grand nombre de projets dans le monde. De plus, des signes encourageants se manifestent pour le marché dans lequel nous nous spécialisons, et nous sommes convaincus que le recours à la formation fondée sur la simulation poursuivra sa croissance dans l'avenir.

La demande pour nos solutions de formation sur les marchés de la défense et de la sécurité est déterminée par les facteurs suivants :

- Réseau existant de plateformes de défense durables et nouveaux clients;
- Volonté clairement exprimée des gouvernements et des forces de défense de recourir davantage à la formation synthétique pour atténuer les pressions budgétaires;
- Intérêt de l'impartition des services de formation et de maintenance;
- Besoins en matière de formation synthétique pour les répétitions de missions, y compris la formation de forces interarmées et de coalition;
- Relations avec les constructeurs OEM en matière de simulation et de formation;
- Recours à la modélisation et à la simulation pour l'analyse et la prise de décisions.

Réseau existant de plateformes de défense durables et nouveaux clients

Les budgets de défense subissent des pressions, surtout dans les marchés établis comme les États-Unis et l'Europe, ce qui pousse les forces militaires à maximiser l'utilisation de leurs plateformes existantes. Les mises à niveau, la modernisation et les programmes de prolongation de la durée d'utilité permettent aux forces de défense d'exploiter leurs actifs existants tout en créant un éventail d'occasions de mises à niveau de simulateurs et de services de soutien à la formation. Les plateformes durables comme l'avion de transport C-130 Hercules, qui est utilisé dans plus de 60 pays, constituent un solide réseau permettant de générer de nouvelles affaires. Grâce à son important réseau existant de simulateurs installés dans le monde et à son expérience des grandes plateformes durables, CAE est en excellente position pour assurer la mise à niveau et la modernisation récurrentes des produits de même que pour offrir des services de maintenance et de soutien.

Bien que les marchés occidentaux établis subissent des pressions budgétaires, d'autres régions dans le monde profitent de l'occasion pour acquérir des technologies occidentales qui leur permettent de moderniser et d'équiper leurs forces de défense. De plus en plus de possibilités proviennent de régions dont les budgets de la défense et de la sécurité sont en hausse, comme l'Asie et le Moyen-Orient. Bon nombre des possibilités provenant de ces régions sont liées à des plateformes durables que CAE connaît très bien, comme l'avion de transport C-130J Hercules, l'avion de patrouille maritime P-8A et un éventail de plateformes d'hélicoptères.

Volonté clairement exprimée des gouvernements et des forces de défense d'avoir davantage recours à la formation synthétique pour atténuer les pressions budgétaires

Les forces de défense et les gouvernements sont de plus en plus nombreux à adopter la formation synthétique en raison de sa plus grande efficacité, des contraintes opérationnelles moindres en ce qui concerne les aéronefs, des risques moins élevés que la simulation apporte par rapport à la formation sur les plateformes de systèmes d'armes réelles et des coûts nettement plus faibles. La formation synthétique offre aux forces de défense un moyen économique de s'entraîner dans un environnement réaliste en vue de toutes sortes de scénarios en maintenant leur état de préparation au niveau optimal. Par exemple, la U.S. Air Force (« **USAF** ») a de plus en plus recours à la simulation pour la formation des opérateurs de perche de l'avion-citerne KC-135, cette formation coûtant environ 20 000 \$ pour une mission de trois heures sur l'avion, comparativement à 1 000 \$ seulement dans un simulateur. Le coût élevé de la formation sur appareil et la volonté de réserver les appareils pour un usage opérationnel sont deux facteurs qui favorisent l'adoption plus généralisée de la formation synthétique. À l'inverse de l'aviation civile où le recours à la formation sur simulateur est

courant, les forces de défense n'ont pas l'obligation réglementaire d'utiliser la formation synthétique. La nature de la formation axée sur les missions exige au moins un certain degré de formation sur appareil; cependant, la transition vers un recours accru à la formation synthétique va bon train.

La U.S. Navy indique que la place réservée à la formation fondée sur la simulation sur certaines de ses plateformes d'appareils pourrait atteindre près de 50 % d'ici 2020. Étant donné les coûts élevés associés à l'exécution d'exercices de formation sur appareil, la plupart des forces de défense commencent à modifier l'équilibre entre la formation sur appareil et la formation virtuelle et constructive (informatisée) pour consacrer une plus grande partie du programme de formation à la simulation virtuelle et constructive. Pour réduire les coûts, l'armée américaine envisage de réduire l'utilisation de champs de tir réels et d'en transférer une partie à la simulation virtuelle et constructive, ce qui entraîne des possibilités pour les centres de formation, les services et les produits fondés sur la simulation.

Aux États-Unis, l'incertitude qui perdure quant au budget du gouvernement pour l'exercice et à la menace de séquestration budgétaire signifie que le calendrier des attributions de contrats demeurera difficile à anticiper, les services militaires américains tentant d'équilibrer capacité, compétences et préparation. Cette situation pourrait influencer sur la croissance à court terme de nos produits des activités ordinaires et de nos résultats; en revanche, notre bassin d'offres et de propositions actives est bien rempli, et nous sommes d'avis que l'entrave à la croissance n'est pas la taille du marché, mais plutôt le moment auquel l'approvisionnement aura lieu. En Europe, la rationalisation de la structure des forces armées et le recul des plans d'investissement futurs ont réduit le bassin de nouvelles occasions. L'adoption accrue de la formation fondée sur la simulation contrebalance toutefois la diminution de la taille des forces et du nombre de nouvelles plateformes.

Intérêt de l'impartition des services de formation et de maintenance

Les forces de défense et les gouvernements gèrent leurs dépenses pour trouver des moyens de réduire les coûts et de permettre aux militaires en service actif de se concentrer sur les besoins opérationnels, ce qui a un impact sur les budgets et les ressources de la défense. Une tendance croissante se dessine dans les milieux militaires d'étudier l'impartition de divers services de formation, tendance qui devrait se maintenir. Nous estimons que les gouvernements se tourneront de plus en plus vers l'industrie pour la prestation de services de formation parce que celle-ci peut souvent s'exécuter plus rapidement et préparer aux missions à moindres coûts et, dans certains cas, pour un investissement en capital moins élevé. Par exemple, en 2014, nous avons livré les deux premières unités d'une série de six dispositifs d'entraînement au vol pour la prestation de services d'entraînement des équipages du T-44C offerts par CAE à la U.S. Navy et au Marine Corps, dans le cadre d'un contrat à long terme en vertu duquel CAE offre des services d'entraînement des équipages du T-44C aux termes d'un programme de services de formation appartenant à l'entreprise et exploité par celle-ci, l'un des premiers programmes en son genre aux États-Unis. Nous estimons que ce type de programme de prestation de services de formation deviendra de plus en plus intéressant pour les forces de défense dans le monde.

Besoins en matière de formation synthétique pour les répétitions de missions, y compris la formation de forces interarmées et de coalition

Les forces de défense se tournent de plus en plus vers la formation synthétique pour satisfaire dans une plus large mesure leurs besoins en matière d'entraînement aux missions. Les solutions technologiques fondées sur la simulation permettent aux clients du secteur militaire de planifier des missions très élaborées et de mener des répétitions de missions complètes dans un environnement synthétique, en complément à l'entraînement et aux exercices de préparation traditionnels. Les alliés coopèrent et créent des forces interarmées et de coalition, ce qui entraîne une demande d'exercices d'entraînement et d'opérations menés en coopération et en réseau. Les dispositifs d'entraînement qui peuvent être mis en réseau afin d'entraîner des équipages différents et de permettre des formations en réseau sur une série de plateformes sont de plus en plus importants étant donné que les forces de défense souhaitent de plus en plus effectuer des exercices de préparation aux missions dans un environnement synthétique.

Par exemple, l'Aviation royale canadienne (« **ARC** ») a récemment annoncé sa Stratégie de simulation 2025, en vertu de laquelle elle se dotera d'un système combinant l'instruction réelle, virtuelle et constructive au sein d'un environnement synthétique commun connecté à un réseau. L'ARC modernisera son système d'instruction actuel axé sur les aéronefs au profit d'un système axé sur les technologies de simulation de pointe, ce qui permettra la création de l'aire de combat virtuelle. Nous préconisons activement les architectures de simulation ouvertes et standardisées, comme la base de données commune, ainsi que de nouvelles capacités comme l'environnement synthétique dynamique de CAE, qui facilitent les répétitions de missions et l'entraînement conjoint en réseau.

Relations avec les constructeurs OEM en matière de simulation et de formation

Nous nous allions à des constructeurs du secteur de la défense et de la sécurité en vue de renforcer nos liens avec ceux-ci et de nous positionner pour saisir des occasions d'affaires. Les constructeurs OEM ont mis sur le marché de nouvelles plateformes et ils continuent de mettre à niveau et de prolonger la durée de vie des plateformes existantes, ce qui alimente la demande mondiale de systèmes de formation.

Par exemple, Boeing a conçu le nouvel avion de patrouille maritime P-8A; Airbus Military a vendu et continue de commercialiser l'A330 MRTT et le C295 partout dans le monde; Lockheed Martin commercialise avec succès des variantes de l'avion de transport C-130J Hercules et du chasseur F-35; Alenia Aermacchi et BAE Systems vendent les avions d'entraînement M-346 et Hawk pour la formation initiale des pilotes de chasse; et AgustaWestland poursuit la conception d'un éventail d'hélicoptères comme l'AW139, l'AW169 et l'AW189. Nous avons des relations bien établies avec chacun des constructeurs OEM pour ces plateformes. Nous avons également conclu un protocole d'entente avec General Atomics Aeronautical Systems, le chef de file mondial de la fabrication de systèmes aériens sans pilote, dans le but d'offrir des solutions de formation sur les aéronefs télépilotes Predator de GA-ASI.

Recours à la modélisation et à la simulation pour l'analyse et la prise de décisions

La modélisation et la simulation servaient jusqu'à ce jour au soutien à la formation, mais elles sont maintenant de plus en plus appliquées dans l'ensemble du cycle de vie du programme, y compris pour l'aide à l'analyse et à la prise de décisions. Nous constatons que les gouvernements et les forces de défense cherchent à appliquer les environnements synthétiques fondés sur la simulation pour appuyer les programmes de recherche et de développement, la conception et l'essai des systèmes, l'analyse des renseignements, l'intégration et l'exploitation, ainsi que pour fournir les outils d'aide à la prise de décisions nécessaires au soutien à la planification des missions.

3.5 Contrats de défense

La majorité des produits des activités ordinaires de CAE tirés du secteur de la Défense 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, en vertu de la réglementation gouvernementale, certains coûts, notamment des coûts financiers, une partie des coûts de R-D, des frais de représentation, des frais juridiques et des dépenses de marketing liées à la préparation de soumissions et de propositions 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. De plus, les gouvernements réglementent souvent les méthodes d'attribution des coûts aux contrats gouvernementaux.

CAE est assujettie à diverses vérifications d'agences gouvernementales. Ces vérifications incluent les vérifications préalables à l'attribution du contrat réalisées lors de la présentation d'une proposition au gouvernement. L'objectif de ces dernières vérifications est d'établir la base de l'offre et de fournir les renseignements nécessaires au gouvernement pour négocier efficacement le contrat. Pendant l'exécution d'un contrat, le gouvernement a le droit d'examiner les frais de main-d'œuvre, les achats d'équipement et toute autre modification aux frais indirects liés à tout contrat en vigueur. À la fin du contrat, le gouvernement peut effectuer une vérification a posteriori portant sur tous les aspects de l'exécution afin de s'assurer que CAE a exécuté le contrat conformément à ses conditions.

Les contrats du gouvernement stipulent généralement que le gouvernement peut les résilier à sa convenance ou en cas de manquement du sous-traitant. 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, des autres frais de règlement et du profit raisonnable sur les coûts engagés. Dès leur résiliation, les contrats à prix coûtant majoré prévoient généralement que le sous-traitant a droit au moment de la résiliation à un remboursement de ses coûts admissibles et, si la résiliation est à la convenance du gouvernement, à des honoraires globaux proportionnels au pourcentage du travail réalisé en vertu du contrat. Toutefois, si un contrat est résilié en cas de manquement, ce qui suit prévaut habituellement :

- le gouvernement peut verser au sous-traitant 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 du sous-traitant 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; et

- le sous-traitant 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 résiliation du gouvernement, les contrats du gouvernement sont souvent assujettis à la disponibilité des crédits parlementaires. Par conséquent, dès le début d'un programme important, 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 résiliation du contrat et la rémunération du sous-traitant sera alors inférieure à la pleine valeur du contrat.

3.6 Soins de santé

Nous concevons, fabriquons et commercialisons des simulateurs, des solutions de gestion de centres de simulation et des didacticiels pour la formation des étudiants en soins de santé et en soins paramédicaux ainsi que des cliniciens œuvrant dans des établissements d'enseignement, des hôpitaux et des organisations de défense partout dans le monde.

La formation fondée sur la simulation est l'un des moyens les plus efficaces de préparer les praticiens à prodiguer des soins aux patients et à réagir aux situations de crise tout en réduisant le risque global pour les patients. Nous mettons à contribution notre expérience et nos pratiques exemplaires en matière de formation aéronautique fondée sur la simulation afin de fournir des solutions de formation innovatrices qui permettront d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ce secteur. Le marché de la simulation pour les soins de santé croît rapidement avec des centres de simulation qui deviennent la norme dans les écoles de soins infirmiers et les écoles de médecine.

Nous offrons la gamme la plus variée de produits et de services de simulation médicale sur le marché, dont des simulateurs de patients, d'échographie et d'interventions (chirurgicaux), des solutions de gestion de centres de simulation et des didacticiels destinés à l'éducation et à la formation en soins de santé. Nous avons vendu des simulateurs à des clients dans plus de 80 pays qui sont actuellement desservis par notre réseau en Allemagne, en Australie, au Brésil, au Canada, aux États-Unis, en Hongrie, en Inde, au Royaume-Uni et à Singapour. Nous sommes le chef de file du marché des simulateurs de patients haute-fidélité qui sont uniques, grâce à nos modèles de physiologie humaine complexes simulant les réactions humaines aux interventions cliniques. Notre plus récente innovation, un simulateur d'accouchement permettant de s'exercer à effectuer des accouchements normaux ainsi qu'à être prêts à faire face à des urgences maternelles rares, a été conçue pour conjuguer fiabilité et réalisme exceptionnels sur le marché des simulateurs de patients haute-fidélité.

Nous offrons notamment des services et un soutien continus, tels que des solutions de gestion de centres de simulation pour la formation en soins de santé, où nous sommes chef de file sur le marché. Par l'intermédiaire de notre Académie Santé, nous sommes la seule société à offrir de la formation entre pairs aux établissements des clients ainsi qu'à nos centres de formation aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Allemagne et au Canada. Notre Académie Santé compte un corps professoral de plus de 50 personnes, y compris des infirmiers, des médecins, des ambulanciers et des échographistes, lesquels, en collaboration avec des établissements de santé de premier plan, ont élaboré plus de 500 trousseaux de didacticiels d'apprentissage simulé en milieu clinique à l'intention de nos clients.

Notre équipe OEM livre des solutions de formation adaptées aux fabricants d'appareils médicaux et a tout récemment mis au point un simulateur d'intervention spécialisée permettant aux médecins de s'exercer à positionner la pompe cardiaque Impella d'AbioMed, sous fluoroscopie et échographie.

Nouveaux programmes et produits

- Nous avons lancé le système CAE Replay, une solution de gestion de centres de simulation simplifiée de débriefing qui saisit autant les simulations médicales que les événements cliniques, à l'occasion de la conférence mondiale du Human Patient Simulation Network à Sarasota (États-Unis);
- Nous avons lancé et produit nos premiers simulateurs maternels/foetaux Fidelis Lucina^{MC} et avons introduit un module relatif à une patiente non enceinte permettant de l'utiliser à titre de patiente en obstétrique et de patiente normale;
- Nous avons conçu une solution de formation fondée sur la simulation destinée aux médecins qui utilisent la pompe cardiaque Impella^{MD}, en collaboration avec Abiomed, un important fournisseur de technologies de soutien cardiaque de pointe;
- Nous avons lancé une nouvelle version du système d'exploitation du simulateur d'échographie VIMEDIX^{MC}, de nouvelles pathologies pulmonaires et pleurales ainsi que le simulateur d'échographie Vimedix Abdo pour le marché des soins d'échographie;

- Nous avons lancé un module d'apprentissage en gestion des voies respiratoires pour les simulateurs de patients, élaboré en collaboration avec l'American College of Chest Physicians.

Expansions

- Nous avons signé des ententes avec dix nouveaux distributeurs de produits représentant 17 pays en Europe, en Afrique du Nord et dans la région Asie-Pacifique;
- Nous avons étendu notre entente avec Tellyes Scientific, qui devient le distributeur exclusif de tous les produits de CAE Santé en Chine;
- Nous avons prolongé de cinq ans notre partenariat avec le Centre d'apprentissage des attitudes et habiletés cliniques de l'Université de Montréal; nous continuerons d'exploiter le centre de formation, d'offrir de la formation fondée sur la simulation et de créer des solutions innovatrices de simulation médicale;
- Nous avons signé une entente en vertu de laquelle nous deviendrons le distributeur nord-américain des simulateurs chirurgicaux VirtaMed et obtiendrons les droits de distribution exclusifs de la solution de formation à l'arthroscopie du genou et de l'épaule VirtaMed ArthroS™;
- Nous avons annoncé que nous fournirons un centre de simulation en soins de santé clé en main au Turkménistan. Ce centre servira à perfectionner la formation des étudiants en médecine, ainsi que ceux en soins infirmiers et ambulanciers. Le centre sera le premier à offrir une formation multidisciplinaire fondée sur la simulation en soins médicaux au Turkménistan.

Tendances et perspectives du marché des soins de la santé

La demande pour nos produits et services de simulation sur le marché des soins de santé est déterminée par les facteurs suivants :

- Utilisation de plus en plus importante de la simulation dans le secteur des soins de santé;
- Importance croissante de la sécurité et des résultats pour les patients;
- Accès limité à de vrais patients pendant la formation;
- Révolution dans le domaine des technologies médicales.

Utilisation de plus en plus importante de la simulation dans le secteur des soins de santé

Une étude récente du marché mondial des soins de santé fondés sur la simulation, portant sur les produits et les services, établit à environ 860 millions \$ la valeur du marché en 2014 et indique que ce marché devrait s'accroître à un taux de croissance annuel composé de 19,1 % de 2014 à 2019. L'Amérique du Nord est le plus important marché des soins de santé fondés sur la simulation, suivie de l'Europe et de l'Asie-Pacifique. Le marché des soins de santé fondés sur la simulation comprend à la fois des produits et des services dans les catégories suivantes : simulateurs de patients haute-fidélité, simulateurs d'interventions, dispositifs de formation aux tâches moyenne ou basse fidélité, simulateurs d'échographie, solutions de gestion de centres de simulation, environnements cliniques simulés et services de formation. Aux États-Unis, une demande importante des services de soins de santé découle notamment de l'augmentation de l'espérance de vie et de la génération du baby-boom, ce qui a entraîné une hausse des dépenses en soins de santé.

Les Centers for Medicare and Medicaid Services des États-Unis estiment à 5,8 % la croissance annuelle des dépenses nationales en soins de santé pour les 10 prochaines années. Les hôpitaux sont de plus en plus incités à être plus sécuritaires et à améliorer leur efficacité, ce qui stimule la demande pour la formation. Des éléments de plus en plus nombreux démontrent que la simulation médicale améliore les résultats sur les patients et réduit les erreurs médicales, ce qui peut contribuer à atténuer le taux d'augmentation du coût des soins de santé.

Importance croissante de la sécurité et des résultats pour les patients

Selon une étude récemment publiée dans le Journal of Patient Safety, jusqu'à 440 000 personnes meurent chaque année aux États-Unis en raison d'événements indésirables évitables survenus pendant leur traitement, ce qui en fait la troisième cause de décès annuellement. Dans le cadre d'une étude, l'International Society for Pharmacoeconomics and Outcomes Research évalue à plus de 1 milliard \$ le coût mesurable des erreurs médicales pour les hôpitaux américains en 2009. Grâce à la formation fondée sur la

simulation, les cliniciens peuvent accroître leur confiance, leurs connaissances et leur expertise en vue d'améliorer la sécurité des patients dans un environnement sans risque. La simulation est un élément nécessaire d'un mouvement croissant vers l'évaluation et la certification à enjeux élevés, notamment, aux États-Unis, en matière de maintien de la certification en anesthésie, d'éléments de chirurgie par laparoscopie et de soins avancés de réanimation traumatologique. En outre, l'Accreditation Council for Graduate Medical Education évolue vers une évaluation axée sur les résultats ayant des critères précis d'évaluation et de comparaison de la performance, ce qui favorise l'adoption de produits et de formation fondés sur la simulation.

Accès limité à de vrais patients pendant la formation

L'éducation médicale a toujours été une formation d'apprenti dans le cadre de laquelle l'étudiant administre des soins aux patients sous la supervision d'une personne plus expérimentée. Ainsi, les étudiants jouent un rôle plus limité et font moins souvent face à des interventions risquées, à des complications rares et à des décisions critiques. Le recours à la simulation dans le cadre des programmes de formation professionnelle complète l'apprentissage classique, expose les étudiants à des événements risqués peu fréquents et leur permet de développer leurs compétences cliniques et leur sens critique. Par exemple, notre simulateur maternel/foetal Fidelis Lucina^{MC} est conçu pour permettre aux équipes médicales de s'exercer à effectuer des accouchements normaux ainsi que des procédures complexes associées à des urgences rares. Le modèle de formation et d'éducation est en évolution, comme l'ont montré les corps militaires dans le monde et, tout récemment, le Pentagone américain, qui ont dans la plupart des cas interdit d'effectuer des tests sur des tissus vivants dans le cadre de la formation médicale. Les simulateurs de CAE Santé représentent une solution alternative peu risquée en matière de procédures d'intervention pour sauver des vies, de réponse à une catastrophe majeure et d'administration d'anesthésie.

Révolution dans le domaine des technologies médicales

L'évolution des technologies médicales favorise l'utilisation de la simulation. Les nouveaux dispositifs médicaux et les procédures de pointe, comme l'échographie intracardiaque, les dispositifs d'assistance cardiaque et l'amélioration des techniques de ventilation mécanique, nécessitent des solutions de formation évoluées, comme la simulation, pour l'élaboration de produits à l'interne et la formation des clients. Les organismes de réglementation et de certification resserrent constamment leurs exigences voulant que les cliniciens soient formés avant l'adoption de bouleversements technologiques, tâche pour laquelle la simulation est parfaitement adaptée. En notre qualité de partenaire de choix des principaux constructeurs OEM, nous continuons de collaborer à la livraison de formation innovatrice et adaptée visant les nouvelles technologies, comme pour la pompe cardiaque Impella d'AbioMed.

4. FACTEURS DE RISQUE

Nous exerçons nos activités dans différents secteurs industriels comportant chacun divers éléments de risque et d'incertitude. La direction et le conseil d'administration se penchent chaque trimestre sur les principaux risques liés à nos activités, en plus d'effectuer une évaluation annuelle dans le cadre du processus de planification stratégique et d'établissement du budget. Les risques et incertitudes décrits ci-après pourraient avoir une incidence défavorable importante sur nos activités, notre situation financière et notre résultat opérationnel. Ces risques sont classés comme suit : risques liés à l'industrie, risques propres à CAE et risques liés au marché. Ces risques ne sont pas nécessairement les seuls auxquels nous sommes exposés; d'autres risques et incertitudes inconnus de notre part ou que nous jugeons négligeables à l'heure actuelle pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités.

Afin d'atténuer les risques qui pourraient se répercuter sur notre performance future, la direction a élaboré un processus de gestion des risques d'entreprise visant à repérer, à évaluer et à hiérarchiser ces risques. La direction élabore et met en œuvre des stratégies d'atténuation des risques qui s'inscrivent dans le cadre de nos objectifs stratégiques et de nos processus d'affaires. La direction suit l'évolution des principaux risques liés à notre activité tous les trimestres, et le conseil surveille le processus de gestion des risques et le valide par l'intermédiaire de procédures mises en œuvre par nos auditeurs internes lorsqu'il juge une telle démarche nécessaire.

4.1 Risques liés à l'industrie

4.1.1 Concurrence

Les marchés où nous vendons notre matériel de simulation et proposons nos services de formation sont hautement compétitifs. De nouvelles entreprises ont fait leur apparition au cours des dernières années, et l'environnement compétitif s'est intensifié avec le positionnement des sociétés des secteurs de l'aéronautique et de la défense dans le but d'accroître leur part de marché en

consolidant les sociétés de simulation du secteur de l'aviation commerciale et en développant leurs propres capacités internes. Essentiellement, des sociétés du secteur de la défense comme Textron, Lockheed Martin et L-3 Communications ont acquis des concurrents du secteur des simulateurs d'avions commerciaux afin de réduire leur exposition globale aux marchés de la défense et d'assurer leur croissance sur le marché de l'aviation civile.

La majorité de nos concurrents des marchés de la simulation et de la formation évoluent également dans d'autres importants segments de l'aéronautique et de la défense. En conséquence, certains d'entre eux ont une plus grande envergure que nous et peuvent disposer de ressources financières et techniques, et de ressources de marketing, de fabrication et de distribution beaucoup plus importantes. De plus, nos principaux concurrents sont des constructeurs d'aéronefs ou ont des relations bien établies avec des constructeurs d'aéronefs, des compagnies aériennes et des gouvernements, ce qui pourrait leur donner un avantage au moment de l'attribution de contrats par ces organisations. Nous faisons particulièrement concurrence à Boeing, qui jouit d'un avantage concurrentiel sur nous en ce qui concerne les prix et d'autres facteurs. Boeing a un modèle d'octroi de licences pour les simulateurs destinés à ses appareils civils, selon lequel les fabricants de simulateurs et les fournisseurs de services de formation sont tenus de verser à Boeing des redevances au titre de la fabrication, de la mise à jour ou de la mise à niveau des simulateurs, et des services de formation à l'égard des simulateurs Boeing.

Les constructeurs OEM comme Airbus et Boeing ont certains avantages concurrentiels par rapport aux fournisseurs de services de formation indépendants. Ils contrôlent le prix des données, des pièces et du matériel qui sont souvent nécessaires pour fabriquer un simulateur visant un de leurs appareils. Or, ces éléments représentent un coût d'investissement critique pour tous les fournisseurs de services de formation fondée sur la simulation. Les constructeurs OEM pourraient être en position d'exiger des redevances sur licences pour autoriser la fabrication de simulateurs fondés sur leurs appareils ou pour autoriser la formation sur ces simulateurs. CAE a aussi certains avantages, notamment le fait d'être un fabricant de simulateurs, le fait d'arriver à reproduire certains appareils sans obtenir de données, de pièces ou de matériel auprès d'un constructeur OEM et le fait de posséder un réseau de formation diversifié comprenant des coentreprises avec d'importantes compagnies aériennes qui achètent leurs appareils auprès de constructeurs OEM. Nous travaillons avec certains constructeurs OEM au développement d'occasions d'affaires liées à l'équipement et aux services de formation.

Boeing et Airbus ont lancé des ensembles de données de simulation pour le nouveau B737 MAX et l'A350, ce qui pourrait réduire le contenu de simulation des systèmes aériens que fournit CAE.

Nous obtenons la plupart de nos contrats dans le cadre de processus d'appel d'offres qui nous amènent à consacrer beaucoup de temps et d'énergie à des soumissions pour des contrats qui, à terme, pourraient ne pas nous être attribués. Une part importante de nos produits des activités ordinaires est tributaire de l'obtention de nouvelles commandes et du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Rien ne garantit que nous continuerons de remporter des contrats octroyés par voie d'appel d'offres aussi régulièrement que nous l'avons fait par le passé. La présence de nouveaux participants du marché, comme il est noté plus haut, et leurs efforts visant à gagner une part de marché intensifient la concurrence, ce qui pourrait réduire les prix. Par ailleurs, les pressions exercées sur les marges sont le résultat d'une concurrence accrue.

La croissance économique sous-tend la demande pour tous nos produits et services. Les périodes de récession économique, les contraintes de crédit, les mesures d'austérité mises en place par les gouvernements et/ou les sanctions commerciales internationales se traduisent généralement par une concurrence accrue pour chaque commande possible, ce qui donne habituellement lieu à une baisse des profits réalisés sur les ventes conclues au cours d'une telle période. Si de telles conditions se produisent, nos prix et nos marges pourraient s'en ressentir.

4.1.2 *Budgets de la défense et calendrier des dépenses connexes*

Nous tirons une très grande partie de nos produits des activités ordinaires des ventes aux clients du secteur de la défense et sécurité dans le monde. Nous fournissons des produits et des services pour de nombreux programmes gouvernementaux offerts au Canada, aux États-Unis, en Europe et ailleurs dans le monde, tant à titre de fournisseur principal que de sous-traitant. À mesure que les forces de défense et de sécurité dans nos marchés parvenus à maturité réduisent et ajustent leur taille, les sous-traitants subiront les contrecoups des restructurations, compressions et annulations. Ces événements pourraient nuire considérablement à nos produits des activités ordinaires futurs, à notre résultat net et à nos activités. Le secteur continue de devoir composer avec des retards d'approvisionnement et, éventuellement, un repli des possibilités dans le monde. Pour réduire au minimum cette incidence, nous continuerons d'évaluer nos programmes actuels et futurs et développerons des stratégies d'atténuation des risques de manière à aborder les modifications pouvant être apportées à chaque programme.

4.1.3 *Programmes de défense et de sécurité financés par le gouvernement*

Comme la plupart des fournisseurs de marchés publics, nous pouvons faire l'objet d'audits et de contrôles périodiques. Les ajustements rendus nécessaires par les audits et contrôles gouvernementaux pourraient nuire à nos résultats opérationnels. De plus, certains frais pourraient ne pas être remboursés ou admis dans la négociation de contrats à prix fixe. Par conséquent, nous courons un risque plus grand d'actions en justice et de poursuites en responsabilité intentées à notre encontre que des entreprises qui ne traitent qu'avec le secteur privé, ce qui pourrait nuire considérablement à nos activités.

4.1.4 *Secteur de l'aviation civile*

Nous tirons une part importante de nos produits des activités ordinaires de la vente de matériel et de services de formation pour l'aviation civile.

Une baisse du prix du carburant pourrait avoir une incidence favorable sur la rentabilité des transporteurs aériens, mais les répercussions à long terme d'une telle baisse sur l'industrie de l'aviation commerciale demeurent toutefois incertaines. Nous continuerons de surveiller l'incidence sur le secteur et nos activités. Dans le cas du transport par hélicoptère, qui représente moins de 5 % des produits des activités ordinaires que nous tirons de notre secteur Solutions de formation pour l'aviation civile, plus particulièrement pour ce qui est des exploitants d'hélicoptères en mer, la demande est tributaire du niveau d'activité extracôtière dans le secteur du pétrole et du gaz. Une baisse prolongée des prix du pétrole pourrait se répercuter sur le niveau d'activité extracôtière, ce qui pourrait nuire à nos résultats opérationnels.

Si le prix du carburant devait atteindre des niveaux élevés pendant une longue période, cela pourrait inciter davantage les compagnies aériennes à remplacer leurs vieux appareils plus énergivores. Cependant, une hausse de cette nature pourrait aussi restreindre les ressources financières que les compagnies aériennes ont à leur disposition et éventuellement entraîner des retards ou des annulations dans les livraisons de nouveaux appareils. Si le prix du carburant connaissait une hausse soutenue, les compagnies aériennes pourraient être amenées à réduire leur capacité de vol ou à ralentir leur croissance, car une telle capacité ne serait alors pas économiquement viable. Cette réaction provoquerait, par ricochet, une baisse de la demande visant notre matériel et nos services de formation.

Les contraintes sur le marché du crédit pourraient entraver la capacité des compagnies aériennes et d'autres sociétés à acheter de nouveaux avions, ce qui nuirait à la demande visant notre matériel et nos services de formation et à la capacité d'acheter nos produits.

De plus, les comptes débiteurs nous exposent au risque de crédit. Afin d'atténuer ce risque, nous avons adopté des politiques visant à ne pas nous exposer outre mesure à un client particulier. Ces politiques prévoient l'analyse de la situation financière de certains clients et l'examen à intervalles réguliers de leur solvabilité. Nous souscrivons également, de temps à autre, de l'assurance crédit et, dans certains cas, exigeons une lettre de crédit bancaire garantissant les paiements que nos clients nous doivent.

4.1.5 *Réglementation imposée par les autorités du secteur de l'aviation*

Nous sommes tenus de nous conformer à la réglementation imposée par les autorités du secteur de l'aviation, réglementation qui peut changer sans préavis et pourrait perturber nos ventes et activités. Tout changement imposé par un organisme de réglementation, tel que des changements aux normes de sécurité imposés par les autorités du secteur de l'aviation comme la FAA des États-Unis, pourrait nous obliger à apporter des modifications imprévues à nos produits et services et entraîner des retards ou des annulations dans les ventes. Nous ne pouvons prévoir l'incidence que pourraient avoir sur nos activités des modifications aux lois et règlements en vigueur. Tout changement pourrait ouvrir de nouvelles avenues ou, au contraire, avoir d'importantes conséquences négatives sur notre résultat opérationnel ou notre situation financière.

4.1.6 *Vente ou octroi sous licence de produits de CAE nécessitant l'approbation des autorités de réglementation et conformité*

La vente ou l'octroi sous licence de plusieurs de nos produits est assujéti à des contrôles réglementaires. Ces contrôles peuvent notamment nous interdire de vendre à certains pays ou à certaines entités ou à certains particuliers d'un pays, ou encore de vendre une certaine technologie, comme les simulateurs liés au domaine de la défense et de la sécurité ou encore tout matériel d'entraînement, y compris les données et les pièces, sans avoir préalablement obtenu une licence d'exportation ou d'autres approbations auprès d'une ou de plusieurs autorités gouvernementales. Ces règlements changent assez fréquemment et rien ne garantit que nous serons autorisés ultérieurement à vendre ou à octroyer sous licence certains produits à des clients, ce qui pourrait entraîner pour nous des pertes ou un manque à gagner.

L'incapacité de nous conformer aux lois et règlements en matière de contrôle des exportations et aux impératifs de sécurité nationale pourrait donner lieu à des amendes ou nous exclure temporairement ou définitivement des marchés publics à titre de maître d'œuvre ou de sous-traitant, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur notre résultat opérationnel ou notre rentabilité, sans compter que cela porterait atteinte à notre réputation et à notre capacité d'obtenir d'autres contrats sur des marchés publics par la suite.

4.2 Risques propres à la Société

4.2.1 Évolution des produits

Le marché de l'aviation civile et celui de la défense et sécurité dans lesquels nous évoluons sont caractérisés par des changements au niveau des exigences des clients, par l'arrivée de nouveaux modèles d'aéronefs ainsi que par l'évolution des normes de l'industrie. Notre incapacité à prévoir précisément les besoins futurs de nos clients actuels et éventuels et à mettre au point des produits améliorés qui répondent à l'évolution des normes et des technologies pourrait nous faire perdre des clients ou nuire à notre capacité d'en attirer de nouveaux et, du coup, se répercuter sur nos produits des activités ordinaires. L'évolution de la technologie pourrait également influencer sur la valeur de notre flotte de FFS.

4.2.2 Activités de recherche et de développement

Certaines de nos initiatives en matière de R-D sont menées grâce à l'appui financier des gouvernements, dont le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire d'Investissement Québec (« IQ »), et le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense (« ISAD »). Le niveau du soutien financier du gouvernement reflète les politiques gouvernementales, les politiques budgétaires et d'autres facteurs d'ordre politique et économique. Si nous ne pouvons pas remplacer ces programmes à l'avenir par une autre aide gouvernementale ou d'autres programmes gouvernementaux de partage des risques aussi avantageux pour nous, cela pourrait avoir des conséquences négatives sur notre rendement financier ainsi que sur nos activités de recherche et développement.

Nous recevons des crédits d'impôt à l'investissement de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux au Canada de même que du gouvernement fédéral des États-Unis à l'égard des activités de R-D admissibles que nous menons. Les crédits que nous recevons sont fonction des lois en vigueur. Les crédits d'impôt à l'investissement auxquels nous avons accès peuvent être réduits par des modifications législatives des gouvernements concernés, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur notre situation financière et nos activités de recherche et développement.

4.2.3 Contrats d'approvisionnement à prix fixe et à long terme

Nous fournissons des produits et services principalement aux termes de contrats à prix fixe qui nécessitent l'absorption du dépassement des coûts, malgré la difficulté à estimer tous les coûts à engager pour la réalisation de ces contrats et la difficulté à prévoir le chiffre final des ventes que nous pourrions atteindre. De plus, bon nombre de nos contrats de fourniture de simulateurs et de services à des compagnies aériennes et à des organisations du secteur de la défense sont des contrats de longue durée, pouvant aller jusqu'à 20 ans. Certains de ces contrats établissent le prix des simulateurs à livrer ou des services de formation à fournir sous réserve d'ajustements tenant compte de l'inflation et de l'augmentation des coûts. Si ces ajustements se révélaient insuffisants pour absorber l'inflation ou l'augmentation des coûts, notre résultat opérationnel pourrait en souffrir.

4.2.4 Approvisionnement et empiétement des constructeurs OEM

Nous obtenons des données, des pièces, du matériel et bien d'autres intrants auprès d'un grand nombre de constructeurs OEM, de sous-traitants et d'autres sources. Nous ne sommes pas toujours en mesure de trouver au moins deux fournisseurs pour les intrants dont nous avons besoin et, dans le cas des simulateurs pour des appareils particuliers et d'autres dispositifs de formation, des intrants importants ne proviennent que d'un seul fournisseur. Nous sommes donc vulnérables aux retards dans le calendrier de livraison, à la situation financière des fournisseurs uniques et à leur volonté de faire affaire avec nous. Les groupes commerciaux de certains fournisseurs uniques comprennent des entreprises qui font concurrence à une partie de nos activités. Cette situation pourrait donner lieu à des modalités de concession de licences coûteuses, à des redevances élevées, voire au refus de nous accorder une licence visant les données, les pièces et le matériel qui sont souvent nécessaires à la construction et à l'exploitation d'un simulateur fondé sur l'appareil d'un constructeur OEM.

Lorsque CAE utilise un modèle de simulation d'appareil produit en interne sans avoir recours à des données, à des pièces et à de l'équipement obtenus du constructeur OEM et autorisés par celui-ci, le constructeur peut mettre en œuvre des mesures de rétorsion ou d'obstruction contre CAE afin de tenter de bloquer la fabrication, la vente et/ou l'installation d'un simulateur visant cet appareil. De

telles mesures peuvent faire en sorte que CAE doive engager des honoraires juridiques considérables ou peuvent retarder ou empêcher la mise à bien du projet de développement d'un simulateur, ce qui pourrait nuire à nos résultats financiers.

4.2.5 *Garanties et autres réclamations sur des produits*

Nous fabriquons des simulateurs qui sont très complexes et sophistiqués. Ils peuvent contenir des défauts difficiles à déceler et à corriger. Les irrégularités de fonctionnement ou pannes de ces produits pourraient nous valoir des réclamations au titre de la garantie ou encore nous faire perdre des clients. La correction de ces défauts pourrait nécessiter d'importantes dépenses en immobilisations. Si ces produits défectueux étaient intégrés au matériel des clients, nous pourrions en outre faire l'objet d'une action en responsabilité du fait des dommages causés par nos produits à ce matériel. Tout défaut ou toute action ou erreur pourrait nuire à notre résultat opérationnel et à nos activités. Rien ne garantit que notre couverture d'assurance suffira à couvrir une ou plusieurs actions d'importance.

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

Notre activité pourrait également souffrir d'une éventuelle incompatibilité de nos produits avec d'autres logiciels, systèmes informatiques et systèmes de communications perfectionnés et en constante évolution. Si nous éprouvons des difficultés avec un projet ou n'en atteignons pas les étapes prescrites dans les délais impartis, nous pourrions devoir consacrer à un projet particulier plus de ressources qu'il n'en avait été prévu pour lui à l'origine, notamment sur le plan de l'ingénierie. Bien que le montant des provisions couvrant les risques de pertes sur contrats à prix fixe nous semble adéquat, nous pourrions subir des pertes plus élevées que les provisions établies à la suite des obligations qui nous sont faites aux termes des contrats d'approvisionnement à long terme et à prix fixe.

4.2.7 *Protection des droits de propriété intellectuelle de CAE*

Nous comptons en partie sur nos secrets industriels et sur des restrictions contractuelles, comme des ententes de confidentialité et des licences, pour établir et protéger nos droits de propriété intellectuelle. Or, ces moyens pourraient se révéler inefficaces dans la prévention du détournement de nos technologies ou dans la dissuasion d'autres parties d'élaborer des technologies semblables. Il pourrait se révéler impossible ou difficile de faire respecter nos droits de propriété intellectuelle ou d'en acquérir et de les faire respecter dans certains pays. Tout litige relatif aux droits de propriété intellectuelle de CAE risque d'être long et coûteux et de nuire aux activités ou aux résultats financiers de la Société, qu'elle ait gain de cause ou non.

4.2.8 *Propriété intellectuelle de tiers*

Nos produits tournent à l'aide de logiciels et de systèmes informatiques complexes qui nous sont fournis par des tiers et qui pourraient parfois nous être inaccessibles. La construction de nos simulateurs dépend souvent de la réception de données, notamment de données confidentielles ou exclusives relatives aux fonctionnalités, à la conception et aux performances d'un produit ou d'un système, que nos simulateurs sont censés reproduire. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir ces données à des conditions acceptables, ni même que nous pourrions les obtenir.

Des actions de contrefaçon pourraient être intentées à notre encontre ou à l'encontre de nos clients. Le cas échéant, nous pourrions perdre la cause ou ne pas être en mesure de mettre au point un procédé qui ne viole pas les droits de tiers ou d'obtenir des licences à des conditions acceptables sur le plan commercial, ni même de simplement les obtenir.

Les marchés où nous exerçons nos activités sont sujets à un important brevetage par des tiers. Notre capacité de modifier nos produits existants ou d'élaborer de nouveaux produits pourrait être entravée par les brevets de tiers, ce qui pourrait donner lieu à des coûts supplémentaires liés à l'obtention d'une licence nous permettant d'utiliser le brevet ou d'intégrer les déclarations qui y figurent dans nos activités d'élaboration.

4.2.9 *Personnel clé*

La pérennité du succès de CAE dépendra en partie de sa capacité à fidéliser et à attirer le personnel clé qui possède les compétences, l'expertise et l'expérience appropriées. Notre politique de rémunération vise à atténuer le risque connexe.

4.2.10 *Responsabilités environnementales*

Nos activités actuelles et passées ainsi que celles d'anciens exploitants de certains de nos établissements actuels et anciens entraînent ou ont entraîné l'utilisation, la production, l'entreposage, le transport et la destruction de matières dangereuses.

L'adoption de nouvelles lois et de leurs règlements d'application, le resserrement des lois et règlements existants, la découverte d'une pollution inconnue, l'imposition de nouvelles exigences de nettoyage ou des réclamations fondées sur des engagements d'indemnisation des dommages à l'environnement que nous pourrions avoir pris pourraient nous contraindre à des dépenses substantielles, ce qui pourrait porter un grand préjudice à nos résultats opérationnels et à notre situation financière.

De plus, comme nos activités abandonnées avant 2005 ne sont pas assurées contre de pareilles réclamations, toute action d'importance intentée contre l'une d'entre elles pour des motifs environnementaux serait susceptible de nuire considérablement à notre rentabilité future.

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

Compte tenu de la nature de ses activités, CAE pourrait être visée par des actions en responsabilité, notamment des actions pour des préjudices physiques importants ou des décès, découlant de ce qui suit :

- accidents ou désastres mettant en cause de l'équipement de formation vendu par CAE ou des aéronefs pour lesquels CAE a fourni de l'équipement ou des services de formation;
- programme de dotation en pilotes de CAE;
- activités de formation au pilotage en situation réelle de CAE.

La Société pourrait également être visée par des actions en responsabilité à la suite de dommages causés par de l'équipement ou des services vendus dans le passé dans le cadre d'activités maintenant abandonnées. Rien ne nous assure que la garantie d'assurance de la Société suffira à couvrir une ou plusieurs réclamations substantielles, bien que, jusqu'à présent, elle ait toujours suffi à cette fin.

4.2.12 *Intégration des entreprises acquises*

La réussite des acquisitions de CAE dépend de sa capacité à cristalliser les synergies, tant pour commercialiser avec succès son offre élargie de produits que pour intégrer les activités des entreprises acquises à ses activités de manière efficace.

4.2.13 *Capacité de pénétrer de nouveaux marchés*

CAE cherche à tirer parti de ses connaissances, de son expérience et de ses pratiques exemplaires en matière de formation aéronautique fondée sur la simulation et d'optimisation afin de pénétrer les nouveaux marchés de la formation fondée sur la simulation dans les marchés des soins de santé.

Comme nous exerçons des activités dans ce marché, nous pourrions faire face à des difficultés et à des dépenses imprévues qui pourraient porter préjudice à nos activités, à notre rentabilité et à notre réputation. La pénétration d'un nouveau marché est, par définition, plus difficile que la gestion de nos marchés déjà établis.

4.2.14 *Systèmes de technologie de l'information*

À la suite de la réalisation de l'étape de l'implantation canadienne de notre système ERP portant sur la gestion de projets et les activités financières au cours de l'exercice 2015, nous continuons la mise à niveau et le déploiement de systèmes de technologies de l'information dans l'ensemble de la Société. Si les systèmes ne sont pas exploités de la façon prévue, au moment prévu, nous pourrions ne pas être en mesure d'en tirer toute la valeur que nous en attendions, ce qui pourrait porter préjudice à nos activités, à nos capacités de communication de l'information, à notre rentabilité et à notre réputation. Une série de processus de gouvernance atténuent ce risque.

4.2.15 *Durée du cycle de vente*

Le cycle de vente de nos produits et services est long et imprévisible, allant de 6 à 18 mois pour les applications dans le domaine de l'aviation civile, et de 6 à 24 mois ou plus pour les applications de défense et sécurité. Pendant que les clients évaluent nos produits et services, nous pouvons être tenus d'engager des dépenses et de déployer des efforts de gestion. Le fait d'engager de telles dépenses sans produits des activités ordinaires correspondants pour un trimestre donné nuira à notre résultat opérationnel et pourrait accentuer la volatilité du cours de notre action. Nous pouvons fabriquer d'avance certains produits en prévision des commandes à venir et pour faciliter une livraison plus rapide en vue d'obtenir un avantage concurrentiel. Par contre, si les commandes pour ces produits ne se concrétisent pas au moment prévu, nous devons conserver le produit préfabriqué en stock jusqu'à ce qu'une vente soit conclue.

4.2.16 *Sécurité et technologie de l'information*

Nous dépendons des systèmes et des réseaux de technologies de l'information, hébergés en interne ou impartis, pour traiter, transmettre et stocker les données et l'information financière sous forme électronique, pour gérer les activités commerciales et respecter les exigences liées à la réglementation, aux lois, à la sécurité nationale, aux contrats et à l'impôt. De plus, nos activités nécessitent l'utilisation, d'une manière appropriée et sûre, d'informations confidentielles et sensibles appartenant à des tiers tels des constructeurs OEM et des forces de défense nationales. Une défaillance des systèmes de technologies de l'information ou une violation de la sécurité des données pourrait perturber nos activités, entraîner la perte d'informations commerciales, compromettre la confidentialité de l'information, nécessiter une attention et des ressources importantes de la part de la direction et avoir une incidence défavorable significative sur nos activités, notre réputation et notre rendement financier. Nous avons mis en place des contrôles de sécurité, des mécanismes visant à assurer le respect des politiques et des systèmes de surveillance afin de prévenir, détecter et contrer les menaces potentielles.

4.2.17 *Dépendance envers des tiers fournisseurs*

Nous avons externalisé certains services d'entretien et de soutien informatiques ainsi que certaines fonctions de gestion de l'infrastructure à des fournisseurs de services externes. Si ces fournisseurs de services ne fonctionnent pas efficacement, les économies de coûts prévues pourraient ne pas se concrétiser et nous pourrions devoir engager des coûts additionnels pour corriger les erreurs commises par ces fournisseurs de services. Selon la fonction en cause, ces erreurs pourraient également entraîner des perturbations des activités, l'inefficacité du processus de traitement et/ou des failles de sécurité.

4.3 Risques liés au marché

4.3.1 *Variation de change*

Nous exerçons nos activités à l'échelle mondiale, et près de 90 % de nos produits des activités ordinaires sont réalisés en devises étrangères, principalement en dollars US, en euros et en livres sterling. Nos produits des activités ordinaires sont répartis à raison d'environ un tiers aux États-Unis, un autre tiers en Europe et le dernier tiers dans le reste du monde.

Une part importante des produits des activités ordinaires générés au Canada sont libellés en monnaies étrangères, tandis qu'une grande proportion de nos charges opérationnelles sont libellées en dollars canadiens. L'appréciation du dollar canadien a un effet défavorable sur nos produits des activités ordinaires libellés en monnaies étrangères et, de ce fait, sur nos résultats financiers. Nous détenons toujours un éventail de positions de couverture de change afin de protéger une partie de nos produits des activités ordinaires futurs des risques de volatilité du taux de change entre le dollar canadien et les monnaies étrangères. Nous couvrons une partie des produits des activités ordinaires de façon à ce que la partie non couverte corresponde au composant coût étranger du contrat. Il n'est pas possible de neutraliser complètement l'incidence des variations du change, qui se font donc partiellement sentir sur nos résultats financiers. Cette exposition résiduelle pourrait être plus élevée si les monnaies affichent une importante volatilité à court terme. La dépréciation du dollar canadien a quant à elle un effet défavorable sur nos coûts libellés en monnaies étrangères. Afin de réduire la variabilité de certains coûts de fabrication comptabilisés en dollars américains et en euros, nous effectuons également des transactions de couverture de coûts libellés en monnaies étrangères de certains éléments entrant dans notre processus de fabrication.

Les activités de nos établissements à l'étranger sont essentiellement libellées dans les monnaies locales. Une couverture naturelle existe du fait que les produits des activités ordinaires et les charges opérationnelles sont libellés dans les mêmes devises. Les fluctuations de la valeur des monnaies étrangères par rapport au dollar canadien nous exposent toutefois à un risque de change non couvert étant donné que nous consolidons nos résultats en dollars canadiens aux fins de la présentation de l'information financière. L'appréciation des monnaies étrangères par rapport au dollar canadien aurait un impact de conversion positif, et vice versa.

4.3.2 *Instabilité politique*

L'instabilité politique dans certaines régions pourrait être prolongée et imprévisible. Une instabilité politique prolongée pourrait donner lieu au report ou à l'annulation de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients sont des entités détenues ou contrôlées par l'État.

À ce jour, les sanctions économiques visant des personnes et des sociétés faisant affaire en Fédération de Russie ainsi que l'affaiblissement du rouble russe n'ont pas eu de répercussions importantes sur nos activités; si cette situation perdurait, elle pourrait toutefois avoir une incidence négative sur les produits des activités ordinaires que nous tirons de notre secteur Solutions de formation pour l'aviation civile. Cette situation et les autres risques géopolitiques évolueront avec le temps, et CAE doit respecter les sanctions

applicables et les contrôles dans les pays où elle exerce des activités. Il est possible que, dans les marchés que nous servons, une instabilité politique imprévue puisse se répercuter sur nos résultats opérationnels et notre situation financière.

4.3.3 *Disponibilité du capital*

À l'heure actuelle, nos facilités de crédit à terme non garanties renouvelables viennent à échéance en octobre 2018. En ce moment, il nous est impossible de déterminer si elle sera renouvelée au même coût, pour la même durée et selon des modalités similaires à celles qui nous ont été offertes.

Nous avons également diverses facilités d'emprunt dont les échéances s'échelonnent jusqu'en octobre 2036. En ce moment, nous ne pouvons déterminer si ces facilités seront refinancées au même coût, pour les mêmes durées et à des modalités semblables à ce qui était disponible précédemment.

4.3.4 *Régimes de retraite*

La capitalisation des régimes de retraite s'appuie sur des estimations actuarielles et est assujettie aux limites prévues par la réglementation fiscale et autres. Les estimations actuarielles établies au cours de l'exercice étaient notamment fondées sur des estimations concernant les taux d'actualisation, les hausses futures des salaires et les taux de mortalité. Les rapports d'évaluation actuarielle sur la capitalisation déterminent le montant des cotisations en trésorerie que nous devons verser aux régimes de retraite agréés. Selon les derniers rapports sur la capitalisation de nos régimes, les régimes de retraite accusent des déficits de solvabilité. Nous sommes donc tenus de verser des cotisations en trésorerie pour les capitaliser. Si la valeur des actifs des régimes ne remonte pas avant la date des prochaines évaluations de la capitalisation, nous devons augmenter le montant de ces cotisations en trésorerie, ce qui nous empêchera d'affecter les fonds à d'autres fins.

4.3.5 *Faire des affaires à l'étranger*

Nous exerçons des activités dans 35 pays, y compris les activités que nous exerçons en coentreprise, et vendons nos produits et services auprès de clients partout dans le monde. Pour l'exercice 2015, les ventes à des clients de l'extérieur du Canada ont compté pour environ 90 % de nos produits des activités ordinaires, et nous nous attendons à ce qu'elles continuent d'en représenter une grande portion dans un avenir prévisible. Du coup, nous sommes exposés au risque de faire des affaires à l'étranger.

Les principaux risques auxquels nous faisons face sont les suivants :

- L'évolution des lois et des règlements;
- Les tarifs douaniers, embargos, contrôles, sanctions et autres restrictions;
- L'évolution générale de la conjoncture et des conditions géopolitiques;
- Les risques de corruption liés au recours à des représentants et à des consultants à l'étranger et la complexité s'y rattachant.

4.3.6 *Lois fiscales*

Comme nous réalisons une part importante de nos activités à l'étranger, nous sommes soumis aux lois et politiques fiscales de nombreux pays. L'évolution des lois, conventions ou réglementations fiscales ou de leur interprétation pourrait entraîner une hausse du taux d'imposition effectif sur notre résultat, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur nos résultats financiers.

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) se penche actuellement sur l'érosion de la base d'imposition et le transfert de bénéficiaires, processus qui se soldera par des recommandations en matière de réforme fiscale internationale. Si elles sont adoptées, ces modifications pourraient avoir une incidence défavorable sur nos résultats financiers.

5. DIVIDENDES

CAE a versé un dividende trimestriel de 0,06 \$ par action ordinaire au premier trimestre et de 0,07 \$ aux deuxième, troisième et quatrième trimestres de l'exercice financier 2015. Ces dividendes étaient admissibles au titre de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et de ses équivalents provinciaux.

Le montant de tout dividende et le moment auquel son versement a lieu sont déterminés au gré du conseil d'administration. Ce dernier revoit la politique en matière de dividendes annuellement, en fonction des besoins de trésorerie aux fins des activités d'exploitation, des besoins de liquidités et de la situation financière prévue. Compte tenu de la politique actuelle en matière de

dividendes et du nombre d'actions ordinaires en circulation au 31 mars 2015, nous prévoyons déclarer des dividendes d'environ 74,7 millions \$ pour l'exercice 2016.

En vertu du programme de réinvestissement des dividendes de CAE, les actionnaires résidant au Canada ont le choix de recevoir des dividendes en actions ordinaires plutôt que des dividendes en espèces. À l'heure actuelle, CAE offre une réduction de 2 % sur le prix des actions acquises par l'intermédiaire du programme de réinvestissement des dividendes. Cette offre peut être modifiée et on devrait consulter les modalités du programme. Au cours des exercices 2013, 2014 et 2015, CAE a émis 1 228 831, 1 403 418 et 1 817 917 actions ordinaires, respectivement, à titre de dividendes en actions.

6. 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 2015 et le 31 mai 2015, 266 903 070 et 267 327 590 actions ordinaires étaient respectivement émises et en circulation. Il n'y a aucune action privilégiée émise et en circulation.

7. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions ordinaires en circulation de CAE sont cotées et négociées à la Bourse de Toronto et à la Bourse de New York sous le symbole CAE.

7.1 Cours et volume des opérations

| CAE Inc. | | | |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Cours de l'action à la TSX – Exercice 2015 | | | |
| Mois | Min. | Max. | Volume total |
| Avril 2014 | 14,45 | 15,31 | 12 722 290 |
| Mai 2014 | 14,27 | 15,23 | 15 114 243 |
| Juin 2014 | 13,72 | 14,96 | 14 046 098 |
| Juillet 2014 | 13,82 | 14,50 | 11 001 698 |
| Août 2014 | 13,15 | 13,99 | 12 006 415 |
| Septembre 2014 | 13,21 | 13,75 | 14 765 357 |
| Octobre 2014 | 13,44 | 14,99 | 14 649 364 |
| Novembre 2014 | 14,21 | 15,39 | 10 489 963 |
| Décembre 2014 | 14,51 | 15,37 | 13 727 972 |
| Janvier 2015 | 14,54 | 16,09 | 10 068 601 |
| Février 2015 | 14,65 | 16,53 | 10 640 516 |
| Mars 2015 | 14,22 | 15,20 | 8 899 103 |
| Cours de l'action à la NYSE – Exercice 2015 | | | |
| Mois | Min. (USD) | Max. (USD) | Volume total |
| Avril 2014 | 13,11 | 13,88 | 427 162 |
| Mai 2014 | 13,00 | 13,95 | 342 830 |

| | | | |
|----------------|-------|-------|-----------|
| Juin 2014 | 12,83 | 13,77 | 623 337 |
| Juillet 2014 | 12,75 | 13,49 | 922 855 |
| Août 2014 | 12,07 | 12,90 | 568 103 |
| Septembre 2014 | 11,85 | 12,58 | 1 144 774 |
| Octobre 2014 | 12,03 | 13,46 | 1 227 681 |
| Novembre 2014 | 12,58 | 13,46 | 665 327 |
| Décembre 2014 | 12,56 | 13,44 | 824 921 |
| Janvier 2015 | 11,86 | 13,09 | 987 600 |
| Février 2015 | 11,77 | 13,22 | 1 465 289 |
| Mars 2015 | 11,18 | 12,10 | 871 932 |

8. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Les administrateurs de CAE 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 noms et lieux de résidence des administrateurs et des dirigeants de CAE à la date des présentes, leur poste au sein de CAE, leurs fonctions principales au cours des cinq dernières années et l'année où ils sont devenus administrateurs sont présentés ci-après.

On trouvera d'autres renseignements sur les administrateurs de CAE dans la circulaire de sollicitation de procurations datée du 11 juin 2015, relativement à notre assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra le 12 août 2015.

En plus de se conformer aux exigences légales, le conseil d'administration supervise et révisé : i) les plans stratégiques et plans d'exploitation, les budgets et le rendement réel par rapport à ces objectifs; 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 gouvernance; et ix) le rendement du président et chef de la direction.

Le conseil d'administration compte un comité d'audit, un comité de gouvernance et un comité des ressources humaines.

8.1 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) | Brian E. Barents est administrateur de plusieurs sociétés. 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. Il est un ancien président du conseil de la General Aviation Manufacturers Association. Il siège actuellement aux conseils de Kaman Corporation, Aerion Corporation et The NORDAM Group. M. Barents est membre du comité des ressources humaines et du comité de gouvernance. |

| Nom, lieu de résidence et année d'entrée en fonction | Fonctions principales |
|---|---|
| <p>L'HON. MICHAEL M. FORTIER, P.C. Ville Mont-Royal (Québec) Canada (2010)</p> | <p>Michael M. Fortier est entré au service de RBC Marchés des capitaux (RBCMC) à titre de vice-président du conseil en 2010. Avant d'entrer au service de RBCMC, M. Fortier était associé d'Ogilvy Renault S.E.N.C.R.L., s.r.l. (aujourd'hui Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.) et conseiller principal de Morgan Stanley au Canada.</p> <p>De 2006 à 2008, il a occupé divers postes au sein du gouvernement du Canada, soit les postes de ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministre du Commerce international et ministre responsable de la grande région de Montréal. Avant d'entrer au gouvernement du Canada, il a travaillé dans le secteur des banques d'investissement, d'abord comme directeur général de Credit Suisse First Boston (1999 à 2004), puis comme directeur général à Valeurs mobilières TD (2004 à 2006).</p> <p>De 1985 à 1999, M. Fortier a également exercé le droit au cabinet Ogilvy Renault S.E.N.C.R.L., s.r.l. dans les secteurs du financement des sociétés et des fusions et acquisitions. Il s'est établi plusieurs années à Londres (Royaume-Uni) pendant cette période.</p> <p>M. Fortier est membre du comité de gouvernance.</p> |
| <p>PAUL GAGNÉ, CPA, CA Senneville (Québec) Canada (2005)</p> | <p>Paul Gagné est administrateur de diverses sociétés ouvertes et fermées. M. Gagné est président du conseil de Corporation Wajax et siège au comité d'audit et au comité d'organisation et de rémunération de Textron inc. ainsi qu'au comité d'audit, au comité des ressources humaines et au comité de l'environnement et de la santé et de la sécurité de Norbord inc. M. Gagné a travaillé chez Avenor Inc. de 1976 à 1997 et le dernier poste qu'il y a occupé était celui de chef de la direction. En 1998, il est entré au service de Kruger Inc., où il a occupé un poste de consultant en planification stratégique d'entreprise jusqu'en 2002. M. Gagné est un comptable professionnel agréé.</p> <p>M. Gagné préside le comité des ressources humaines et est membre du comité d'audit et du comité directeur ad hoc.</p> |
| <p>JAMES F. HANKINSON, CPA, CA Toronto (Ontario) Canada (1995)</p> | <p>James F. Hankinson est administrateur de sociétés. Il a été président et chef de la direction d'Ontario Power Generation Inc. de 2005 jusqu'à son départ à la retraite en 2009. Il a une vaste expérience de gestion dans les domaines de l'énergie, du transport, des ressources naturelles et de la fabrication.</p> <p>M. Hankinson est administrateur d'ENMAX Corporation, société fermée. Il a été président et chef de la direction de Société d'énergie du Nouveau-Brunswick de 1996 à 2002. En 1973, il est entré au service de Canadian Pacific Limited où il a occupé, de 1990 à 1995, le poste de président et chef de l'exploitation. M. Hankinson est un comptable professionnel agréé.</p> <p>Il est président du conseil ainsi que président du comité directeur ad hoc.</p> |

| Nom, lieu de résidence et année d'entrée en fonction | Fonctions principales |
|---|---|
| <p>ALAN N. MACGIBBON, CPA, CA Oakville (Ontario) Canada (Élu le 26 mai 2015)</p> | <p>Alan N. MacGibbon est vice-président non dirigeant du cabinet d'avocats Osler, Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l. depuis juillet 2014. Il a été le directeur général mondial, Qualité, stratégie et communications de Deloitte Touche Tohmatsu Limited de juin 2011 à septembre 2013 et a également été conseiller principal de Deloitte s.r.l. (Canada) de juin 2012 à décembre 2013, l'associé directeur et chef de la direction de Deloitte s.r.l. (Canada) avant juin 2012.</p> <p>M. MacGibbon est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires et d'un doctorat honorifique de l'Université du Nouveau-Brunswick.</p> <p>M. MacGibbon est membre du comité d'audit.</p> |
| <p>L'HONORABLE JOHN P. MANLEY, P.C., O.C. Ottawa (Ontario) Canada (2008)</p> | <p>John Manley est président et chef de la direction du Conseil canadien des chefs d'entreprise (un organisme sans but lucratif) et président du conseil de la Banque Canadienne Impériale de Commerce. De 2004 à 2009, il était avocat-conseil chez McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l, un cabinet juridique national.</p> <p>Avant d'occuper ce poste, M. Manley a fait carrière en politique pendant 16 ans, où il a exercé la fonction de vice-premier ministre du Canada et de ministre de l'Industrie, des Affaires étrangères et des Finances.</p> <p>Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts de la Carleton University et d'un juris doctor de l'Université d'Ottawa; il est administrateur agréé de la McMaster University; et il a reçu des doctorats honorifiques de l'Université de Toronto, de l'Université d'Ottawa, de la Carleton University et de la University of Western Ontario.</p> <p>M. Manley est président du comité de gouvernance et est membre du comité des ressources humaines et du comité directeur ad hoc.</p> |
| <p>MARC PARENT Lorraine (Québec) Canada (2008)</p> | <p>Marc Parent est chef de la direction de CAE inc. depuis octobre 2009. Il est entré au service de la Société en février 2005 en tant que président de groupe, Produits de simulation, avant d'être nommé président de groupe, Produits de simulation et Formation militaire et services associés en mai 2006, et par la suite vice-président exécutif et chef de l'exploitation en novembre 2008.</p> <p>M. Parent possède plus de 30 ans d'expérience dans l'industrie aéronautique. Avant de se joindre à CAE, Il a occupé divers postes chez Canadair et Bombardier Aéronautique au Canada et aux États-Unis. M. Parent a été président du conseil d'administration de l'Association des industries aérospatiales du Canada (« AIAC ») et d'Aéro Montréal (grappe aérospatiale du Québec).</p> <p>M. Parent a obtenu son diplôme en génie de l'École Polytechnique. Il est également diplômé du Harvard Business School Advanced Management Program et détient un doctorat honorifique de l'École Polytechnique. M. Parent est un pilote actif qui détient une licence de pilote de ligne délivrée par Transports Canada.</p> |

| Nom, lieu de résidence et année d'entrée en fonction | Fonctions principales |
|--|--|
| <p>GÉN. PETER J. SCHOOMAKER ÉTATS-UNIS (RET.) Tampa (Floride) États-Unis (2009)</p> | <p>Le général Schoomaker est conseiller en matière de défense. C'est un général quatre étoiles retraité de l'armée américaine qui, rappelé en service actif, est devenu le 35^e chef d'état-major de l'armée et membre des chefs d'État-major des États-Unis de 2003 à 2007. Avant sa première retraite, il a été commandant en chef, Commandement des opérations spéciales des États-Unis de 1997 à 2000. Il a été propriétaire et président de Quiet Pros, Inc. (conseils en matière de défense) de 2000 à 2003.</p> <p>Le général Schoomaker a passé plus de 35 ans à divers postes de commandement et d'état-major dans les Forces d'opérations spéciales et traditionnelles. Le général Schoomaker est administrateur de plusieurs sociétés fermées et à but non lucratif et de la Special Operations Warrior Foundation. Il a été administrateur de CAE USA Inc. (de novembre 2007 à février 2009).</p> <p>Le général Schoomaker est membre du comité des ressources humaines, du comité de gouvernance et du comité directeur ad hoc.</p> |
| <p>ANDREW J. STEVENS Gloucestershire, Royaume-Uni (2013)</p> | <p>Andrew J. Stevens est administrateur de sociétés au Royaume-Uni et a de l'expérience dans les secteurs de l'aérospatiale et de la défense à l'échelle mondiale. Il a commencé sa carrière au sein du Dowty Group, un important fabricant britannique d'équipements de bord (1976 à 1994), et s'est joint ensuite à Bowthorpe plc (1994 à 1996), puis à Messier-Dowty, en tant que directeur général, puis chef de l'exploitation (1996 à 2000), à Rolls-Royce, où il a occupé le poste de directeur général de la défense aérospatiale (2001 à 2003), et enfin à Cobham plc, à titre de membre du conseil, où il a occupé divers postes comme directeur général du groupe, Systèmes aérospatiaux, chef de l'exploitation et chef de la direction (2003 à 2012).</p> <p>M. Stevens est membre du comité des ressources humaines et du comité d'audit.</p> |
| <p>KATHARINE B. STEVENSON Toronto (Ontario) Canada (2007)</p> | <p>Katharine B. Stevenson est administratrice de sociétés et siège au conseil d'administration de différentes sociétés et différents organismes sans but lucratif. Elle est l'ancienne trésorière de Nortel Networks Corporation. Auparavant, elle a été vice-présidente chez J.P. Morgan Chase & Company, Inc. M^{me} Stevenson est administratrice de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (CIBC) et siège à son comité d'audit. Elle est aussi administratrice de Valeant Pharmaceuticals International, Inc. (membre du comité d'audit et des risques et du comité des opérations et des finances) et d'Open Text Corporation (membre du comité d'audit).</p> <p>Le conseil de CAE a déterminé que ces activités simultanées ne nuisaient pas à la capacité de M^{me} Stevenson d'accomplir efficacement ses tâches au sein du comité d'audit de CAE. De plus, elle a présidé le comité d'audit d'OSI Pharmaceuticals, inc. jusqu'à la vente de la société. M^{me} Stevenson est gouverneure et ancienne présidente du conseil de la Bishop Strachan School. Elle est également vice-présidente du conseil de l'Université de Guelph dont elle préside le comité des finances. Elle est titulaire du titre IAS.A conféré par l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS).</p> <p>M^{me} Stevenson est présidente du comité d'audit.</p> |

| Nom, lieu de résidence et année d'entrée en fonction | Fonctions principales |
|---|--|
| KATHLEEN E. WALSH BOSTON (MASSACHUSETTS) ÉTATS-UNIS (2013) | <p>Kathleen E. Walsh est actuellement chef de la direction du Boston Medical Centre, centre médical sans but lucratif de 496 lits situé à Boston, dans le Massachusetts, qui emploie plus de 1 200 médecins et 1 500 infirmières et infirmiers et qui a aussi une vocation de principal établissement d'enseignement affilié à l'école de médecine de la Boston University.</p> <p>Elle a été auparavant première vice-présidente et chef de l'exploitation du Brigham and Women's Hospital et chef de l'exploitation, Novartis Institutes for BioMedical Research de Novartis AG, a exercé diverses fonctions au sein du Massachusetts General Hospital, dont elle est devenue vice-présidente principale, Medical Services and Cancer Centre, après avoir travaillé dans quatre autres hôpitaux. M^{me} Walsh siège également au conseil de la Greater Boston Chamber Of Commerce et de l'Emmanuel College ainsi qu'au conseil consultatif du centre clinique des National Institutes of Health de Bethesda, dans le Maryland.</p> <p>M^{me} Walsh est membre du comité d'audit.</p> |

DIRIGEANTS

| Nom, lieu de résidence et poste auprès de CAE | Fonctions principales |
|---|--|
| NICK LEONTIDIS Île-Bizard (Québec) Canada | <p>Président de groupe, Produits de simulation, formation et services associés – Civil de CAE; auparavant, vice-président exécutif, Stratégie et développement des affaires (2009 à 2013); vice-président exécutif, Ventes, marketing et développement des affaires, Formation et services associés – Civil (2005 à 2009).</p> |
| GENNARO (GENE) A. COLABATISTTO Baie-d'Urfé (Québec) Canada | <p>Président de groupe, Défense et sécurité de CAE; au service de CAE depuis 2012; auparavant, vice-président directeur du groupe Renseignement, surveillance et reconnaissance au sein de Science Applications International Corporation, de 2008 à 2012 et avant 2008, président d'Olive Group North America.</p> |
| STÉPHANE LEFEBVRE, CPA, CA Ville Mont-Royal (Québec) Canada | <p>Vice-président, Finances et chef de la direction financière; au service de CAE depuis 1997; auparavant, vice-président, Finances, simulation et formation – Militaire (2005 à 2011). M. Lefebvre est un comptable professionnel agréé.</p> |
| HARTLAND J. A. PATERSON Westmount (Québec) Canada | <p>Avocat général, Chef de la conformité et secrétaire de la société; au service de CAE depuis 2001.</p> |

| Nom, lieu de résidence et poste auprès de CAE | Fonctions principales |
|---|---|
| SONYA BRANCO, CA Montréal (Québec) Canada | Vice-présidente et contrôlease depuis 2011; auparavant, directrice, Planification et prévisions de 2008 à 2011 et avant 2008, chef divisionnaire adjointe, Fusions et acquisitions, chez BCE inc. (2007 à 2008). M ^{me} Branco est comptable professionnelle agréée. |
| BRUCE MCCONNELL, CPA, CA Beaconsfield (Québec) Canada | Directeur – Finances et trésorier de CAE inc. (depuis 2012). Auparavant, vice-président à la Banque de développement du Canada (2006 à 2012). M. McConnell est comptable professionnel agréé. |

En date des présentes, les administrateurs et membres de la haute direction de CAE, en tant que groupe, détiennent en propriété véritable, directement ou indirectement, 322 535 actions ordinaires représentant 0,12 % des actions ordinaires en circulation de CAE, ou exercent un contrôle sur celles-ci.

8.2 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.

Le 3 mai 2012, tandis que M. Barents en était administrateur, Hawker Beechcraft Coporation a déposé des requêtes volontaires en vue d'une réorganisation en vertu du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis; cette société a cessé d'être visée par le chapitre 11 en février 2013, après quoi M. Barents a quitté le conseil d'administration de Hawker Beechcraft.

Du 31 mai 2004 jusque vers le 21 juin 2005, certains administrateurs et hauts dirigeants ainsi que certains employés, actuels et anciens, de Nortel Networks Corporation (« **Nortel** ») et de Nortel Networks Limitée (« **NNL** »), dont M. Manley, à titre d'administrateur, 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 (« **CVMO** »), l'Autorité des marchés financiers (« **AMF** ») et certaines autres autorités provinciales en valeurs mobilières (collectivement, les « **autorités** ») en raison d'un retard dans le 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 raison d'un retard dans le dépôt de certains états financiers de 2005, ordonnance interdisant à certains administrateurs et à certains hauts dirigeants ainsi qu'à certains employés, actuels et anciens, dont M. Manley, à titre d'administrateur, d'effectuer des opérations sur les titres de Nortel et de NNL.

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.

M. Manley était administrateur de Nortel et de NNL lorsque ces sociétés ont obtenu la protection contre leurs créanciers en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (Canada) (« **LACC** ») le 14 janvier 2009 et en vertu d'autres lois similaires sur la faillite des États-Unis et d'autres territoires.

En novembre 2006, M. Gagné a démissionné de son poste d'administrateur de Gemofor Inc., société fermée fabriquant du matériel de scierie. Dans l'année qui a suivi sa démission, Gemofor Inc. a demandé la protection de la loi sur les faillites. De plus, M. Gagné était administrateur de Papiers Fraser inc. (« **Fraser** ») d'avril 2004 à février 2011. En juin 2009, Fraser a entrepris une restructuration supervisée par le tribunal en vertu de la LACC et en vertu d'autres lois similaires sur la faillite des États-Unis. Dans le cadre de sa restructuration, Fraser a vendu la totalité de ses actifs de production et a distribué le produit de cette vente aux termes d'un plan consolidé de transaction et d'arrangement, que les tribunaux ont approuvé en février 2011. Les actions ordinaires de Fraser ont fait l'objet d'une suspension de négociation à la TSX le 23 juin 2009. Le 10 mars 2011, la CVMO a délivré une ordonnance d'interdiction d'opérations contre Fraser.

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

CAE 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.

10. COMITÉ D'AUDIT

10.1 Mandat

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

10.2 Composition

Les membres du comité d'audit du conseil d'administration de CAE sont :

- M^{me} Katharine B. Stevenson (présidente)
- M. Paul Gagné
- M. Alan N. MacGibbon
- M. Andrew J. Stevens
- M^{me} Kathleen E. Walsh

Chacun de ces membres est indépendant et possède des compétences financières.

M^{me} 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 présidait le comité d'audit. Elle siège également au comité d'audit d'Open Text Corporation, au comité d'audit et des risques de Valeant Pharmaceuticals International Inc. et au comité de gestion du risque de la Banque Canadienne Impériale de Commerce.

M. Gagné est comptable professionnel agréé. Outre ses activités actuelles indiquées dans le tableau des administrateurs présenté ci-dessus, il siège aussi aux comités d'audit des conseils d'administration de Norbord inc. et de Textron inc. et siégeait anciennement aux comités d'audit de CAE inc., de Corporation minière Inmet et de Papiers Fraser inc.

M. MacGibbon était auparavant associé directeur et chef de la direction de Deloitte s.r.l. (Canada), membre du conseil d'administration de Deloitte ainsi que membre du conseil de direction et du conseil d'administration de Deloitte Touche Tohmatsu Limited. M. MacGibbon est comptable professionnel agréé et Fellow de l'Institut des comptables professionnels agréés de l'Ontario.

M. Stevens a une vaste expérience de direction au sein du secteur aérospatial. Son expérience, décrite au tableau des administrateurs ci-dessus, lui a permis d'acquérir une grande compréhension des problèmes auxquels font face les compagnies œuvrant dans ce secteur.

M^{me} Walsh est actuellement chef de la direction de Boston Medical Center, un des plus grands hôpitaux de la Nouvelle-Angleterre. Elle possède une vaste expertise financière et comptable acquise avec son expérience dans divers postes de direction, décrite au tableau des administrateurs ci-dessus.

11. APPROBATION DE SERVICES

Le comité d'audit est responsable de la nomination et de la rémunération de l'auditeur indépendant de CAE ainsi que du maintien des services de ce dernier et de la supervision de son travail. Le comité d'audit doit préautoriser tous les services d'audit ou autres effectués par PricewaterhouseCoopers LLP (« **PwC** »), l'auditeur de CAE, 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 d'audit autorise CAE et les membres de son groupe à faire appel chaque année à l'auditeur pour assurer des services fiscaux et consultatifs

financiers ainsi que d'autres services d'audit connexes précisés, moyennant des honoraires qui ne doivent pas dépasser les montants précisés. Après réflexion, le comité d'audit 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 d'audit précise aussi les services qu'il est interdit à PwC de fournir à CAE.

PwC a annoncé qu'il est indépendant par rapport à CAE, au sens du code d'éthique de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec.

Le tableau ci-après indique tous les honoraires versés par CAE et ses filiales à PwC au cours du dernier exercice et de l'exercice précédent, par catégorie de services (description générale seulement).

| CATÉGORIE D'HONORAIRES | 2015 | 2014 |
|--|--------------------------|------------|
| | (EN MILLIONS DE DOLLARS) | |
| 1. Honoraires d'audit | 3,6 | 3,2 |
| 2. Honoraires pour services liés à l'audit | 0,6 | 0,2 |
| 3. Honoraires pour services fiscaux | 0,7 | 0,9 |
| Total | 4,9 | 4,3 |

Les honoraires d'audit comprennent les honoraires facturés pour des services professionnels liés à l'audit des états financiers annuels de CAE et des services qui sont normalement rendus par PwC dans le cadre des dépôts prévus par la loi ou la réglementation, y compris l'audit des contrôles internes et de l'information financière exigé par la législation Sarbanes-Oxley.

Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent ceux liés aux travaux exécutés dans le cadre d'acquisitions, de services de traduction et d'autres services divers liés à la comptabilité de CAE.

Les honoraires pour services fiscaux sont ceux facturés pour les services rendus en matière de conformité fiscale.

12. 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 CAE, 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 11 juin 2015 relative à l'assemblée générale annuelle des actionnaires de CAE qui aura lieu le 12 août 2015. Des renseignements financiers supplémentaires, y compris les états financiers audités consolidés comparatifs et le rapport de gestion, sont donnés dans le rapport annuel de CAE à l'intention des actionnaires pour l'exercice clos le 31 mars 2015. On peut obtenir un exemplaire de ces documents en s'adressant à la vice-présidente, Communications mondiales ou au secrétaire de CAE, ou bien en visitant le site Web www.sedar.com ou celui de CAE au www.cae.com.

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

- a) Lorsque les titres de CAE 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 CAE 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 CAE pour notre dernier exercice complet avec le rapport de l'auditeur y afférent, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires les plus récents de CAE visant une période postérieure à notre dernier exercice complet;
 - iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de la Société relative à la dernière assemblée annuelle des actionnaires au cours de laquelle les administrateurs ont été élus; et

- 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; ou
- b) À tout autre moment, un exemplaire des autres documents mentionnés aux sous-alinéas i), ii) et iii) ci-dessus; cependant, CAE 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 CAE.

GLOSSAIRE

Dans la présente notice annuelle, les termes suivants ont le sens qui leur est donné ci-après :

C4ISR : commandement, contrôle, communications, informatique, renseignement, surveillance et reconnaissance

CAE ou **Société** : CAE inc.

CE/CDB : environnement commun/base de données commune de CAE

COMAC : Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd.

États financiers consolidés : les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 mars 2015 et les notes y afférentes

FFS : simulateur de vol

FMS : simulateur de missions

FSEO : programme Fournisseur de systèmes d'entraînement opérationnel du Canada pour la formation au pilotage et la formation connexe

FTD : dispositif d'entraînement au vol

FTO : organisme de formation aéronautique

HAL : Hindustan Aeronautics Limited

HATSOFF : coentreprise de CAE appelée l'Helicopter Academy to Train by Simulation of Flying

ISAD : Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense du Canada

LACC : *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*

LCSA : *Loi canadienne sur les sociétés par actions*

MPL : licence de pilote en équipage multiple de CAE

MSHATF : centre de formation des équipages des hélicoptères de soutien moyens de CAE au Royaume-Uni

NESA : nombre équivalent de simulateurs actifs

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

OEM : fabricant d'équipement d'origine

PKP : passagers-kilomètres payants

PwC : PricewaterhouseCoopers, s.r.l

RAAF : Royal Australian Air Force, l'Aviation royale australienne

Rapport annuel : le rapport annuel à l'intention des actionnaires pour l'exercice clos le 31 mars 2015

UAS : véhicule aérien sans pilote (drone)

ANNEXE A – FILIALES ET AUTRES INVESTISSEMENTS

Le tableau suivant présente les filiales directes et indirectes et les autres investissements de CAE au 31 mars 2015. Veuillez noter que toutes les sociétés sont détenues en propriété exclusive sauf indication contraire.

| Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements | Territoire de constitution |
|---|----------------------------|
| Canada | |
| 7320701 Canada inc. | Canada |
| 8218765 Canada inc. | Canada |
| CAE Santé Canada inc. | Canada |
| CAE International Holdings Limited | Canada |
| CAE Machinery Ltd. | Colombie-Britannique |
| CAE Railway Ltd. | Canada |
| Services CAE (Canada) inc. | Canada |
| Les services simulateurs CAE inc. | Québec |
| Produits de bois CAE s.e.n.c. ¹ | Québec |
| Simulateur de vol-Capital s.e.c. ² | Québec |
| Gestion simulateur de vol-Capital inc. | Québec |
| Presagis Canada inc. | Canada |
| États-Unis | |
| Advanced Medical Technologies, LLC | Washington |
| CAE (US) Inc. | Delaware |
| CAE (US) LLC | Delaware |
| CAE Civil Aviation Training Solutions Inc. | Floride |
| CAE Delaware Buyco Inc..... | Delaware |
| CAE Flight Solutions USA Inc. | Delaware |
| CAE Healthcare, Inc. | Delaware |
| CAE Integrated Enterprise Solutions USA Inc. | Delaware |
| CAE North East Training Inc. | Delaware |
| CAE Oxford Aviation Academy Phoenix Inc. | Arizona |
| CAE SimuFlite Inc..... | Delaware |
| CAE USA Inc. | Delaware |
| Embraer CAE Training Services, LLC. (49 %) | Delaware |
| Engenuity Holdings (USA) Inc. | Delaware |
| GCAT Delaware LLC | Delaware |
| KVDB Flight Training Services, Inc. (49 %) | Arizona |
| Oxford Airline Training Center Inc. | Arizona |
| Parc U.S. Inc. | Delaware |
| Presagis USA Inc. | Californie |
| Rotorsim USA LLC. (50 %) | Delaware |

Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements

Territoire de constitution

Europe

| | |
|---|-------------|
| ARGE Rheinmetall Defence Electronics GmbH/CAE Elektronik GmbH (50 %)³ | Allemagne |
| Aviation Personnel Support Services Limited | Irlande |
| Aviation Training Northeast Asia B.V. (50%) | 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 Centre Copenhagen A/S | Danemark |
| CAE Centre Oslo AS. | Norvège |
| CAE Centre Stockholm AB | Suède |
| CAE Elektronik GmbH | Allemagne |
| CAE Engineering Korlátolt Felelősségű Társaság | Hongrie |
| CAE Euroco S.à.r.l. | Luxembourg |
| CAE Global Academy Évora, SA. | Portugal |
| CAE Healthcare GmbH | Allemagne |
| CAE Healthcare KFT | Hongrie |
| 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 Luxembourg Acquisition S.à r.l. | Luxembourg |
| CAE Luxembourg Financing S.à r.l. | Luxembourg |
| CAE Management Allemagne S.à r.l. | Luxembourg |
| CAE Oxford Aviation Academy Amsterdam B.V. | Pays-Bas |
| CAE Parc Aviation Jersey Limited | Jersey |
| CAE Services GmbH | Allemagne |
| CAE Services Italia, S.r.l. | Italie |
| CAE Servicios Globales de Instrucción de Vuelo (España) S.L. | Espagne |
| CAE STS Limited | Royaume-Uni |
| CAE Training & Services Brussels NV | Belgique |
| CAE Training & Services UK Ltd. | Royaume-Uni |
| CAE Training Aircraft B.V. | Pays-Bas |
| CAE Training Norway AS | Norvège |
| CAE (UK) plc | Royaume-Uni |
| CAE Verwaltungsgesellschaft mbH | Allemagne |
| CVS Leasing Limited (13,39 %) | Royaume-Uni |
| Embraer CAE Training Services (UK) Limited (49 %) | Royaume-Uni |
| Eurofighter Simulation Systems GmbH (12 %) | Allemagne |
| Flight Training Alliance GmbH (50 %) | Allemagne |
| GCAT Flight Academy Malta Limited | Malte |
| Helicopter Training Media International GmbH (50 %) | Allemagne |
| HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH (25 %) | Allemagne |
| Oxford Aviation Academy (Oxford) Limited | Royaume-Uni |
| Oxford Aviation Academy Europe AB | Suède |
| Oxford Aviation Academy European Holdings AB | Suède |
| Oxford Aviation Academy Finance Limited | Irlande |
| Oxford Aviation Academy Ireland Holdings Limited | Irlande |

| Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements | Territoire de constitution |
|--|----------------------------|
| Oxford Aviation Academy Latvia SIA | Latvia |
| Oxford Aviation Academy Norway Holdings AS..... | Norvège |
| Parc Aviation (UK) Limited | Royaume-Uni |
| Parc Aviation Engineering Services Limited | Irlande |
| Parc Aviation International Limited | Irlande |
| Parc Aviation Limited | Irlande |
| Parc Aviation Services Limited | Île de Man |
| Parc Interim Limited..... | Irlande |
| Parc Selection Limited | Île de Man |
| Presagis Europe (S.A.) | France |
| Rotorsim s.r.l. (50 %)..... | Italie |
| 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. (80 %)..... | Espagne |

Autres

| | |
|--|------------------|
| Asian Aviation Centre of Excellence (Singapore) Pte Ltd. (50 %)..... | Singapour |
| Asian Aviation Centre of Excellence Sdn. Bhd. (50 %)..... | Malaisie |
| CAE Aircraft Maintenance Pty Ltd. (50 %)..... | Australie |
| CAE Australia Pty Ltd..... | Australie |
| CAE Aviation Services Pte Ltd. | Singapour |
| CAE Aviation Training Chile Limitada ⁴ | Chili |
| CAE Aviation Training International Ltd..... | Maurice |
| CAE Aviation Training Peru S.A..... | Pérou |
| CAE Brunei Multi-Purpose Training Center SDN BHD (60 %) | Brunei |
| CAE Centre Hong Kong Limited..... | Chine |
| CAE China Support Services Company Limited..... | Chine |
| CAE Flight & Simulator Services Sdn. Bhd. | Malaisie |
| CAE Flight and Simulator Services Korea Ltd. (50 %) | Corée |
| CAE Flight Training (India) Private Limited (50 %) | Inde |
| CAE Flight Training Center Mexico, S.A. de C.V..... | Mexique |
| CAE India Private Limited | Inde |
| CAE Integrated Enterprise Solutions Australia Pty Ltd | Australie |
| CAE Japan Flight Training Inc..... | Japon |
| CAE Melbourne Flight Training Pty Ltd. (50 %)..... | Australie |
| CAE Middle East L.L.C. (49 %) | Dubaï |
| CAE Middle East Holdings Limited (50 %) | Dubaï |
| CAE New Zealand Pty Limited..... | Nouvelle-Zélande |
| CAE Nigeria Flight Training Services Limited | Nigeria |
| CAE Oxford Aviation Academy (Singapore) Pte Ltd. | Singapour |
| CAE Shanghai Company, Limited..... | Shanghai |
| CAE Simulation Technologies Private Limited | Inde |
| CAE Simulation Training Private Limited (25 %) | Inde |
| CAE Singapore (S.E.A.) Pte Ltd..... | Singapour |
| CAE South America Flight Training do Brasil Ltda | Brésil |
| CAE-LIDER Training Do Brasil Ltda. (50 %) | Brésil |
| China Southern West Australia Flying College Pty Ltd (47 %) | Australie |
| Emirates-CAE Flight Training (L.L.C.) (49 %)..... | Dubaï |
| Flight Training Device (Mauritius) Limited | Maurice |

| Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements | Territoire de constitution |
|---|----------------------------|
| HATSOFF Helicopter Training Private Limited (50 %) | Inde |
| International Flight School (Mauritius) Ltd. | Maurice |
| JAL CAE Flight Training Co., Ltd. (50 %) | Japon |
| National Flying Training Institute Private Limited (51 %) | Inde |
| Oxford Aviation Academy (Australia) Pty Ltd. (50 %) | Australie |
| Oxford Aviation Academy Holdings Pty Ltd. (50 %) | Australie |
| Parc Aviation Japan Limited | Japon |
| Philippine Academy for Aviation Training, Inc. (20 %) | Philippines |
| Sabena Flight Academy – Africa (34 %) | Cameroun |
| Simulator Servicios Mexico, S.A. de C.V. | Mexique |
| Zhuhai Free Trade Zone Xiang Yi Aviation Technology Company Limited. (49 %) | Chine |
| Zhuhai Xiang Yi Aviation Technology Company Limited (49 %) | Chine |

FILIALES INACTIVES

| Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements | Territoire de constitution |
|---|----------------------------|
| CAE Beteiligungsgesellschaft mbH | Allemagne |
| CAE Screenplates SA | France |
| GCAT Flight Academy Germany GmbH | Allemagne |
| Invertron Simulators plc | Royaume-Uni |
| ISDAT Simulation SDN BHD (20 %) | Malaisie |
| Parc-CV Limited | Irlande |
| Parc Aviation Training Limited | Irlande |
| Xtend Inc | Utah |

FILIALES OU AUTRES PRISES DE PARTICIPATION ABANDONNÉES

| Dénomination sociale des filiales ou des autres investissements | Territoire de constitution |
|---|----------------------------|
| Backairn Limited | Royaume-Uni |
| CAE Datamine Peru S.A. | Pérou |
| CAE Mining Africa (Pty) Ltd. | Afrique du Sud |
| CAE Mining Australia Pty Ltd. | Australie |
| CAE Mining Brasil Soluções em Tecnologia Ltda. | Brésil |
| CAE Mining Canada Inc. | Canada |
| CAE Mining Chile SA | Chili |
| CAE Mining Corporate Limited | Royaume-Uni |
| CAE Mining Equipment Canada Inc. | Canada |
| CAE Mining Holdings Inc. | Canada |
| CAE Mining International Limited | Royaume-Uni |
| CAE Mining North America Inc. | Colorado |
| CAE Mining Services Mexico, S.A. de C.V. | Mexique |
| CAE Mining Software Limited | Royaume-Uni |
| Mineral Industries Computing Limited | Royaume-Uni |

Les notes 1; 2; 3 et 4 renvoient à un partenariat.

ANNEXE B – MANDAT DU COMITÉ D'AUDIT

CAE INC.

COMPOSITION ET RESPONSABILITÉS DU

COMITÉ D'AUDIT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1. RÔLE ET COMPOSITION

Le comité d'audit (le « **comité** ») relève du conseil d'administration.

Le comité se compose de trois à cinq administrateurs (dont l'un agit à titre de président). Tous les membres du comité doivent être des administrateurs indépendants. Le conseil d'administration détermine si les membres du comité sont indépendants en fonction des lois, règlements et autres exigences et lignes directrices réglementaires applicables. Chaque membre doit confirmer annuellement son indépendance face à CAE inc. (« **CAE** » ou la « **Société** »), conformément aux normes d'indépendance fixées par les organismes de réglementation, les bourses et les lois, règlements et exigences applicables. Chaque membre doit être en mesure de lire et de comprendre des états financiers (bilan, état des résultats, état de l'évolution de la situation financière) qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables, dans l'ensemble, à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées lors de la lecture des états financiers de CAE, ou doit être en mesure de les lire et de les comprendre dans un délai raisonnable après son entrée au comité. Un membre doit pouvoir être considéré comme « expert financier » (au sens de la réglementation applicable) du fait qu'il a occupé un emploi en finance, en comptabilité ou dans tout autre domaine lui donnant une expertise financière. La composition du comité, y compris les compétences de ses membres, doit être conforme aux exigences des organismes de réglementation, des bourses et des lois, règlements et exigences applicables, dans leur version éventuellement modifiée.

Le président et les membres du comité sont élus annuellement par le conseil d'administration sur la recommandation du comité de gouvernance et du président du conseil d'administration. Si le président du comité désigné n'est pas en mesure de participer à une réunion du comité, les membres présents élisent un remplaçant qui présidera la réunion.

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

2. RESPONSABILITÉS

Travailler en étroite collaboration avec les dirigeants et les employés de CAE, ses auditeurs et/ou ses autres conseillers compétents et disposer de l'accès à l'information que le comité juge nécessaire ou utile pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui ont été attribuées par le conseil d'administration, dans les domaines suivants :

3. EXAMEN DES ÉTATS FINANCIERS AUDITÉS

3.1 Examiner les états financiers annuels consolidés et audités 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 chaque année avec la direction et les auditeurs externes et internes les risques financiers repérés, leur évaluation et la stratégie d'atténuation des risques financiers en résultant ainsi que l'incidence de l'évaluation intégrée des risques sur le cycle de planification de l'audit annuel compte tenu des mises à jour trimestrielles subséquentes faites par le chef de la direction financière quant aux déclarations de changement important portant sur l'évaluation des risques financiers;
- surveiller l'examen effectué par le service d'audit interne de l'existence et de l'efficacité du programme de gestion des risques de CAE mis en place pour l'ensemble du groupe;
- réviser les états financiers annuels audités et les rapports d'évaluation actuarielle, le cas échéant, pour le régime de retraite complémentaire, le régime de retraite des hauts dirigeants désignés, le régime de retraite des employés, les régimes d'épargne-retraite 401(K) des États-Unis et tous les autres principaux régimes de retraite de la Société et de ses filiales.

4. MISSION DE L'AUDITEUR EXTERNE

- 4.1 Recommander au conseil d'administration la nomination de l'auditeur externe indépendant, qui rend compte au conseil d'administration et au comité d'audit en leur qualité de représentants des actionnaires.
- 4.2 Examiner et approuver la lettre de mission. Dans le cadre de cet examen, le comité revoit et recommande au conseil d'administration, aux fins d'approbation, les honoraires de l'auditeur pour son travail d'audit annuel. Il incombe au comité de superviser le travail réalisé par l'auditeur de la Société en vue de rédiger ou livrer un rapport d'audit ou tout travail afférent. L'auditeur relève directement du comité, qui approuve au préalable le choix de l'auditeur externe pour ce qui est de l'audit, de tout service lié à l'audit, de tout conseil relatif à la fiscalité et de tout autre service autorisé. Le comité approuve également les honoraires pour de tels services, y compris la procédure d'approbation de tels services qui doit se conformer aux exigences des organismes de réglementation, des bourses et des lois, règlements et exigences applicables, dans leur version éventuellement modifiée.
- 4.3 Recevoir de l'auditeur externe, au moins une fois par année, un rapport écrit décrivant en détail toutes les relations entre l'auditeur et CAE susceptibles d'influer sur l'objectivité et l'indépendance de l'auditeur. Examiner avec le conseil d'administration, chaque année, l'indépendance de l'auditeur externe et soit confirmer au conseil d'administration l'indépendance de ce dernier, conformément aux exigences des bourses, lois, règlements et autres lignes directrices applicables, soit recommander au conseil d'administration de prendre les mesures appropriées pour s'assurer de son indépendance. Examiner et approuver les politiques de CAE en ce qui a trait à l'embauche d'anciens ou actuels associés et employés d'un ancien ou actuel auditeur externe de CAE.

5. EXAMEN ET DISCUSSION AVEC L'AUDITEUR EXTERNE

- 5.1 Examiner, avec l'auditeur externe et la direction, les plans et objectifs annuels d'audit externe qui doivent comprendre une évaluation des objectifs, de la portée, des risques, de l'échéancier, de l'importance et des honoraires de l'audit.
- 5.2 Demander et examiner un rapport annuel rédigé par l'auditeur externe, faisant état de toute recommandation importante dans le but d'améliorer les contrôles internes sur les procédures de communication de l'information et répertoriant les mesures prises par la direction pour suivre ces recommandations.
- 5.3 Demander et examiner un rapport annuel, dressé par l'auditeur externe, faisant état de la procédure de contrôle de qualité interne de l'auditeur, des questions importantes soulevées par la plus récente révision de contrôle de qualité interne effectuée par l'auditeur ou soulevées par toute demande ou enquête de la part des autorités gouvernementales ou professionnelles, au cours des cinq années précédentes, à propos d'un ou de plusieurs audits effectués par l'auditeur, et faisant état des mesures prises pour apporter des réponses à ces questions.
- 5.4 Discuter en temps opportun avec l'auditeur externe i) des politiques et pratiques comptables essentielles, ii) des autres façons de traiter l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus quant aux éléments importants ayant fait l'objet de discussions avec la direction, de leurs ramifications et du traitement privilégié par l'auditeur externe, et iii) des autres échanges écrits importants entre l'auditeur externe et la direction, y compris la lettre et le tableau de la direction portant sur les différences non ajustées.
- 5.5 Rencontrer l'auditeur externe afin d'examiner les états financiers annuels audités et les états financiers trimestriels, y compris les déclarations dans le rapport de gestion, et d'en discuter.
- 5.6 Rencontrer l'auditeur externe séparément tous les trimestres (y compris l'associé responsable).
- 5.7 Poser des questions précises et spécifiques sur le travail fait par l'auditeur externe en ce qui concerne ce qui suit :
- le travail des dirigeants chargés de l'établissement des états financiers;
 - toute restriction sur l'étendue du travail d'audit;
 - le niveau de collaboration à l'audit;
 - l'efficacité du travail d'audit interne;
 - toute divergence d'opinions ou tout conflit important non résolu entre la direction et l'auditeur externe, et être directement responsable de la surveillance de la résolution des différends entre la direction et l'auditeur externe à propos de la communication de l'information financière;

- toute transaction ou activité pouvant être illégale ou contraire à l'éthique;
- l'indépendance de l'auditeur externe, y compris la nature et les honoraires pour services non liés à l'audit rendus par la firme d'audit externe et les membres de son groupe;
- tout autre sujet souhaité.

5.8 Procéder à des évaluations et fournir régulièrement de la rétroaction aux auditeurs externes.

6. EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LES AUDITEURS INTERNES

6.1 Examiner le plan d'audit interne annuel, y compris l'évaluation du risque de l'audit, les activités planifiées, le niveau et la nature de l'information présentée, l'organisation de l'audit et le budget annuel.

6.2 Examiner périodiquement la pertinence et l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information, notamment financière, de la Société, y compris tout problème ou changement important touchant les contrôles internes.

6.3 Fixer et communiquer des attentes élevées au directeur de l'audit interne et lui donner et donner à son service la responsabilité de les satisfaire. Offrir des conseils sur les lacunes administratives déjà signalées et faire le suivi des recommandations et de leur mise en application.

6.4 Rencontrer séparément et périodiquement le directeur de l'audit interne.

6.5 Poser des questions précises et spécifiques sur le travail fait par les auditeurs internes en ce qui concerne ce qui suit :

- toute recommandation importante dans le but d'améliorer les contrôles internes des finances, de l'exploitation et de la conformité, et les mesures prises par la direction pour suivre ces recommandations;
- le degré d'indépendance de l'auditeur interne;
- tout désaccord important avec la direction sur la portée de la mission ou les obstacles rencontrés dans son exécution;
- tout autre sujet souhaité.

6.6 Discuter des objectifs et évaluer le rendement du directeur de l'audit interne. Superviser au moins une fois tous les cinq ans un examen externe de la fonction d'audit interne.

7. EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LA DIRECTION

7.1 Examiner et évaluer la pertinence et la qualité de l'organisation, de la dotation en personnel et de la planification de la relève pour les responsabilités en matière de comptabilité et de finance (y compris l'audit interne).

7.2 Examiner les analyses faites par la direction établissant les questions importantes en matière d'information financière et les hypothèses retenues par la direction dans l'établissement des états financiers, y compris les analyses de l'effet sur les états financiers de méthodes de rechange ou de nouvelles méthodes conformes aux PCGR.

7.3 Discuter avec la direction des états financiers annuels audités, des états financiers trimestriels et de l'auditeur indépendant, y compris de l'information communiquée par CAE dans le rapport de gestion.

7.4 Examiner avec la direction l'exécution annuelle d'un audit externe et interne et donner suite aux résultats de cet examen.

7.5 Examiner au moins une fois par année avec la direction :

- la conformité fiscale;
- les risques et mesures de contrôle liés aux TI et à la cybersécurité; et
- la pertinence et l'efficacité de la structure du capital.

8. EXAMEN ET DISCUSSION AVEC LE COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

8.1 Sur demande, fournir du soutien au comité des ressources humaines (« **Comité des RH** ») du conseil d'administration à propos des mesures d'intéressement de la direction et des questions connexes (y compris la rémunération et l'utilisation adéquate des actifs de l'entreprise).

8.2 Appuyer le comité des ressources humaines dans son évaluation de la structure de mesures d'intéressement et vérifier si elle contribue à une augmentation des risques, notamment de fraude.

9. EXAMEN DES DOCUMENTS D'INFORMATION PUBLICS

9.1 Examiner 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 publication. Examiner et contrôler les pratiques et méthodes adoptées par la Société pour assurer leur conformité aux exigences des bourses, lois, règlements et autres règles applicables, et s'il y a lieu, faire des recommandations ou présenter des rapports à ce sujet au conseil d'administration. Commenter l'information financière et les projections sur le bénéfice de CAE, s'il y a lieu, communiquées aux analystes et agences de notation.

9.2 Examiner les questions importantes concernant les principes comptables et la présentation des rapports financiers, y compris les changements importants aux principes comptables à respecter dans l'établissement des comptes de la Société et de ses filiales, ou dans leur application, les questions importantes portant sur les contrôles internes de la Société et toute mesure d'audit particulière adoptée en raison de lacunes importantes dans le contrôle.

9.3 Établir/examiner 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.

9.4 Le comité doit examiner et approuver les méthodes définies dans la Politique sur la communication d'entreprise et la divulgation de la Société 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.

10. CONFORMITÉ SUR LES PLANS ÉTHIQUE ET JURIDIQUE

10.1 Superviser, examiner et, chaque année, mettre à jour le code d'éthique professionnelle de la Société et les mécanismes de la Société qui assurent la conformité à ce code et sa mise en application.

10.2 Examiner, avec l'avocat général de la Société, la conformité réglementaire et les questions juridiques qui pourraient avoir une incidence importante sur les états financiers de la Société.

11. AUTRES RESPONSABILITÉS

11.1 Le conseil d'administration peut confier au comité l'étude de toute autre question concernant les affaires financières ou la gestion des risques de la Société, selon ce qu'il juge à propos.

12. RÉUNIONS

12.1 Le comité se réunit aux moments que lui-même ou le conseil d'administration juge opportuns et rend régulièrement compte au conseil d'administration.

13. RECOURS À DES EXPERTS-CONSEILS

13.1 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 fonctions. La Société assurera le financement nécessaire déterminé par le comité pour l'obtention de tels services.

14. TRAITEMENT DES PLAINTES

14.1 Le comité veille 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 d'audit, et de signalement anonyme et confidentiel, par les employés de la Société, d'inquiétudes quant à des pratiques comptables ou d'audit discutables.

15. EXAMEN ANNUEL

15.1 Le comité doit examiner et évaluer annuellement la pertinence de son mandat, en rendre compte au conseil d'administration et soumettre à son approbation toute proposition de changement à ses procédures et objectifs, de même qu'aux présentes.

15.2 Le comité évalue chaque année sa composition (et examine notamment la possibilité d'effectuer une rotation périodique de ses membres), son indépendance et son rendement et en rend compte au président du comité de gouvernance du conseil d'administration de CAE.

16. ORIENTATION ET FORMATION CONTINUE

16.1 Au besoin, trouver des lectures portant sur les comités d'audit et participer à des activités sur le sujet.