

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

N° : 500-06-000977-195

DENIS GAUTHIER

Demandeur et représentant du groupe

c.

BOMBARDIER INC.

-et-

ALAIN BELLEMARE

-et-

JOHN DI BERT

Défendeurs

DÉFENSE
(Article 172 al. 2 C.p.c.)

À L'HONORABLE JUGE SHAUN E. FINN DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC,
SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LES DÉFENDEURS
SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT AU SOUTIEN DE LEUR
DÉFENSE :

TABLE DES MATIÈRES

I.	LES ALLÉGATIONS DE LA DEMANDE	3
II.	SOMMAIRE DE LA POSITION DE BOMBARDIER	11
III.	BOMBARDIER À L'ÉPOQUE PERTINENTE – SES OPÉRATIONS, SON PLAN DE TRANSFORMATION ET SES DIVULGATIONS AUX INVESTISSEURS	12
A.	Les unités d'affaires de Bombardier en 2018	12
a)	Bombardier Transport (BT)	13
b)	Bombardier Avions d'affaires (BBA)	14

c)	Bombardier Aérostructures et services d'ingénierie (BASI)	14
d)	Bombardier Avions commerciaux (BCA)	14
B.	Le Plan de transformation de Bombardier	15
C.	L'administration et la direction de Bombardier à l'époque pertinente	16
D.	La complexité des opérations de Bombardier	18
a)	BT	18
b)	BBA	19
c)	BCA	19
d)	Moment des entrées de flux de trésorerie	20
E.	Le processus de planification financière de Bombardier et ses divulgations aux investisseurs	20
a)	Plan stratégique quinquennal et budget annuel	21
b)	Divulgaration des prévisions et du rapport financier annuel	22
c)	Compilation et divulgation des résultats trimestriels	22
d)	Surveillance continue de la performance financière par le Groupe de <i>Financial Planning & Analysis</i> (FP&A) et mise à jour des prévisions	23
IV.	L'ANNÉE FINANCIÈRE 2018 – POINT TOURNANT DU PLAN DE TRANSFORMATION	26
A.	Préparation du budget et des prévisions	26
B.	Résultats et prévisions à Q1 2018	27
C.	Résultats et prévisions à Q2 2018	27
D.	Résultats et prévisions à Q3 2018	29
E.	Les causes de l'ajustement des Prévisions de FTD 2018	29
F.	Annonces faites le 8 novembre 2018	30
V.	FONDEMENTS RAISONNABLES DES PRÉVISIONS DE FTD 2018 ET DIVULGATION ADÉQUATE DES FACTEURS DE RISQUE ET HYPOTHÈSES Y ASSOCIÉS	31

I. LES ALLÉGATIONS DE LA DEMANDE

1. Quant aux faits allégués aux paragraphes 1 à 4 de la *Amended Originating Application Instituting a Class Action* (la **Demande**)¹, les Défendeurs s'en remettent au jugement d'autorisation de l'honorable Christian Immer j.c.s. daté du 24 mai 2024² (le **Jugement d'autorisation**) et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
2. Quant aux définitions comprises au paragraphe 5 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent aux définitions comprises à la législation pertinente et aux divulgations aux investisseurs de Bombardier inc. (**BI**) (BI avec ses Unités d'affaires et leurs filiales collectivement, **Bombardier**) et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
3. Les Défendeurs contestent les prétentions aux paragraphes 6 à 8 de la Demande pour les raisons énoncées à la seconde section de la présente défense.
4. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 9 et 10 de la Demande.
5. Les Défendeurs nient telles que rédigées les allégations aux paragraphes 11 et 12 de la Demande.
6. Quant à l'allégation comprise au paragraphe 13, les Défendeurs admettent que le cours des titres de BI a diminué du 7 au 8 novembre 2018.
7. Les Défendeurs nient l'allégation au paragraphe 14 de la Demande.
8. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 15 à 16 de la Demande.
9. Quant aux faits allégués au paragraphe 17, les Défendeurs admettent que BI était inscrite au TSX en 2018 et que ses titres pouvaient être échangés à l'extérieur du Québec, mais ignorent la portée mondiale de tels échanges alléguée par le Demandeur;
10. Quant aux faits allégués au paragraphe 18, les Défendeurs admettent que différents types de valeurs mobilières étaient échangés incluant des actions et des titres de dette.
11. Quant aux faits allégués aux paragraphes 19 à 21, les Défendeurs admettent que Bombardier avait établi un Plan de transformation en 2015 (tel que défini au paragraphe 126 ci-dessous) et s'en remettent notamment au contenu des pièces P-8 et P-9 quant au détail des différentes phases de ce Plan de transformation.

¹ Datée du 17 décembre 2024.

² Tel que rectifié le 12 août 2024.

12. Quant aux faits allégués au paragraphe 21, les Défendeurs admettent que le Plan de transformation comprenait un objectif d'atteinte du point neutre des flux de trésorerie disponibles en 2018, mais précisent que les Prévisions de FTD 2018 étaient du point neutre $\pm 150M\$$ et ont été établies sur la base des données disponibles de manière contemporaine à leur publication.
13. Quant aux faits allégués au paragraphe 22, les Défendeurs s'en remettent au contenu de la pièce P-8 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
14. Quant aux faits allégués au paragraphe 23, les Défendeurs ignorent si l'atteinte du point neutre des flux de trésorerie disponibles revêtait alors une importance « critique » pour les investisseurs.
15. Quant aux faits allégués au paragraphe 24 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent au contenu de la pièce P-9 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
16. Quant aux faits allégués aux paragraphes 25 à 27 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent au contenu des pièces P-1 et P-2 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
17. Quant aux faits allégués aux paragraphes 28 et 29, les Défendeurs s'en remettent au contenu de la pièce P-3 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
18. Quant aux faits allégués aux paragraphes 30 et 31, les Défendeurs s'en remettent au contenu des pièces P-3 et P-4 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
19. Quant aux faits allégués au paragraphe 32, les Défendeurs admettent que le cours du titre de BI a diminué du 7 au 8 novembre 2018.
20. Les Défendeurs nient les allégations aux paragraphes 33 à 37 et précisent qu'au moment de la publication de son rapport de gestion le 2 août 2018, le maintien des Prévisions de FTD 2018 était raisonnable et fondé sur les meilleures et plus récentes informations disponibles aux Défendeurs. Le rapport de gestion pour Q2 2018 référerait adéquatement le lecteur aux hypothèses sur lesquelles le maintien des Prévisions de FTD 2018 était fondé et des facteurs de risques qui pourraient entraîner un écart important entre les résultats réels et ces prévisions, tel que décrit aux paragraphes 242 à 247 ci-dessous.
21. Les Défendeurs nient les allégations aux paragraphes 38 et 39 et réitèrent que le maintien des Prévisions de FTD 2018 était raisonnable et fondé sur les meilleures et plus récentes informations disponibles aux Défendeurs, incluant celles obtenues de BT. Le rapport de gestion pour Q2 2018 référerait adéquatement le lecteur aux hypothèses sur lesquelles le maintien des Prévisions de FTD 2018 était fondé, incluant celles relatives à BT, et des facteurs de risque qui pourraient entraîner un écart important entre les résultats réels et ces prévisions, tel que décrit aux paragraphes 242 à 247 ci-dessous.

22. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 40 pour les raisons énoncées aux paragraphes 20 et 21 ci-dessus.
23. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 41 et précisent que les contrôles internes de Bombardier étaient non seulement adéquats, mais étaient conformes aux meilleures pratiques en vigueur à l'époque pertinente.
24. Quant à l'allégation au paragraphe 42, les Défendeurs s'en remettent à la définition du groupe de l'action collective telle qu'énoncée au paragraphe 326 du Jugement d'autorisation.
25. Les Défendeurs ignorent les faits allégués aux paragraphes 43 à 46 de la Demande.
26. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 47 à 50 de la Demande.
27. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 51 à 54 de la Demande, mais précisent que les certificats inclus à la pièce P-5 à laquelle se réfère le Demandeur ne réfèrent qu'au rapport de gestion et rapport financier intérimaire au 30 juin 2018, publiés le 2 août 2018.
28. Les Défendeurs admettent les faits allégués au paragraphe 55 de la Demande.
29. Quant aux faits allégués aux paragraphes 56 à 57 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-1 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
30. Quant aux faits allégués au paragraphe 58 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-12 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
31. Quant aux faits allégués aux paragraphes 59 à 60 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-2 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
32. Quant aux faits allégués au paragraphe 61, les Défendeurs admettent que BI a publié son rapport de gestion pour Q2 2018 le 2 août 2018.
33. Quant aux faits allégués aux paragraphes 62 à 64 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-3 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
34. Quant aux faits allégués au paragraphe 65 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-13 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
35. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 66 de la Demande.
36. Les Défendeurs admettent les prix d'ouverture du cours du titre de BI le 8 novembre 2018 allégués aux paragraphes 67 a), c), d) et e) de la Demande, précisent que le prix d'ouverture des actions « Class B » était alors de 79.50\$ et nient l'existence d'une « correction » d'une fausse représentation.

37. Quant aux faits allégués aux paragraphes 68 à 70 de la Demande, les Défendeurs admettent la publication du rapport de gestion pour Q3 2018 le 8 novembre 2018 et réfèrent au rapport de gestion, pièce P-4, quant au reste niant tout ce qui n'y serait pas conforme.
38. Quant à l'allégation au paragraphe 71, les Défendeurs admettent que le cours du titre de BI a diminué suite aux annonces du 8 novembre 2018, mais nient que cette baisse soit strictement attribuable à la mise à jour des Prévisions de FTD 2018 et nient que cette mise à jour constitue une « volte-face ».
39. Les Défendeurs admettent les prix d'ouverture du titre de BI le 9 novembre 2018 allégués aux paragraphes 72 a) à e) de la Demande, mais nient l'existence d'une « correction » d'une fausse représentation.
40. Quant aux faits allégués au paragraphe 73, les Défendeurs admettent que le cours des titres de dette de BI a baissé suite aux annonces du 8 novembre 2018, mais nient que cette baisse soit strictement attribuable à la mise à jour des Prévisions de FTD 2018.
41. Les Défendeurs admettent les prix d'ouverture du titre de BI le 22 novembre 2018 allégués aux paragraphes 74 a), b), d) et e) de la Demande, précisent que le prix d'ouverture des actions privilégiées « Série 2 » était de 11.83\$ et nient l'existence d'une « correction » d'une fausse représentation.
42. Quant aux faits allégués au paragraphe 75, les Défendeurs admettent que MM. Di Bert et Bellemare ont permis la publication du rapport de gestion pour Q2 2018 le 2 août 2018, mais nient que ce dernier contenait des représentations fausses ou trompeuses.
43. Quant aux faits allégués aux paragraphes 76 et 77, les Défendeurs s'en remettent aux pièces P-2 et P-3 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
44. Les Défendeurs nient les allégations aux paragraphes 78 et 79 de la Demande et réitèrent que le maintien des Prévisions de FTD 2018 au rapport de gestion pour Q2 2018 (P-3) était raisonnable et fondé sur les meilleures et plus récentes informations disponibles aux Défendeurs et que ce rapport de gestion référerait adéquatement le lecteur aux hypothèses sur lesquelles le maintien était fondé et des facteurs de risques qui pourraient entraîner un écart important entre les résultats réels et ces prévisions, tel que décrit aux paragraphes 242 à 247 ci-dessous.
45. Quant aux faits allégués aux paragraphes 81 à 88, les Défendeurs :
 - a) s'en remettent à la pièce P-18 quant au budget annuel, à la pièce P-19 quant à la prévision F1, à la pièce P-20 quant à la prévision F2 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme;
 - b) nient le bien-fondé des calculs de probabilités énoncés;

- c) nient que le maintien des Prévisions de FTD 2018 au 2 août 2018 constituait une représentation fausse ou trompeuse.
46. Quant aux faits allégués aux paragraphes 89 à 91, les Défendeurs :
- a) nient que Bombardier avait un processus incorrect de préparation des prévisions;
 - b) nient qu'il existait des déficiences importantes dans les contrôles internes de Bombardier;
 - c) nient que leur évaluation de la situation financière de Bombardier était trop optimiste et réitèrent que la réaffirmation des Prévisions de FTD 2018 était raisonnable et fondée sur les meilleures et plus récentes informations disponibles; et
 - d) réitèrent que le processus de planification financière de Bombardier était hautement rigoureux et conforme aux meilleures pratiques, tel que décrit aux paragraphes 170 à 216 ci-dessous.
47. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 92 de la Demande pour les raisons énoncées aux paragraphes 257 à 259 ci-dessous.
48. Quant aux faits allégués au paragraphe 93, les Défendeurs s'en remettent aux pièces P-22 et P-23 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
49. Quant aux faits allégués aux paragraphes 94 à 98, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-21 quant aux propos tenus par M. Di Bert lors de la conférence du 13 novembre 2018 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
50. Quant aux faits allégués au paragraphe 99 de la Demande, les Défendeurs admettent que la stratégie de BT misait sur des changements quant au profil de commandes à recevoir et précisent que la mise à jour de Prévisions de FTD 2018 au troisième trimestre laissait entrevoir que cette stratégie se concrétisait plus rapidement qu'anticipé.
51. Quant aux faits allégués au paragraphe 100, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-8 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
52. Quant aux faits allégués aux paragraphes 101 et 102, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-1 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
53. Quant aux faits allégués aux paragraphes 103 à 105, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-2 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
54. Quant aux faits allégués aux paragraphes 106 à 109, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-3 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.

55. Quant aux faits allégués au paragraphe 110, les Défendeurs s'en remettent à la pièce P-22 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
56. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 111 de la Demande et précisent qu'en aucun temps ils ont prétendu que les changements quant au type de commandes reçues par BT constituaient des informations nouvelles, mais plutôt que ces changements s'étaient accélérés de manière imprévue et que les commandes reçues favorisaient des contrats de service et l'exercice d'options entraînant des avances plus faibles. Les Défendeurs maintiennent également que les prévisions de FTD 2018 étaient accompagnées des mises en garde suffisantes, tel que décrit aux paragraphes 220 à 224, 245 à 247 et 271 à 273 ci-dessous.
57. Quant aux faits allégués aux paragraphes 112 et 113 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent aux pièces P-22, P-23 et P-24 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
58. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 114 et 115 de la Demande.
59. Quant aux faits allégués aux paragraphes 116 à 117, les Défendeurs nient qu'ils étaient au courant des événements ayant causé des retards de paiement à Q3 et Q4 2018 dans le projet MTA NYC au moment de la publication du rapport de gestion du 2 août 2018 et réitèrent que les Prévisions de FTD 2018 réaffirmées à ce moment étaient raisonnables et fondées sur les meilleures et plus récentes informations disponibles aux Défendeurs.
60. Quant aux faits allégués au paragraphe 118 de la Demande, les Défendeurs admettent que des problèmes liés au soudage sont survenus en 2014, mais précisent que ces problèmes avaient été réglés et qu'ils n'avaient aucun lien avec ceux survenus en septembre 2018.
61. Quant aux faits allégués aux paragraphes 118 à 121 de la Demande, les Défendeurs admettent qu'une soumission à un autre projet de MTA NYC n'a pas été retenue et que les retards éprouvés dans le projet susmentionné ont été cités comme l'une des raisons de son rejet, mais soulignent l'absence de pertinence de ces faits au présent dossier.
62. Quant aux faits allégués aux paragraphes 123 et 124, les Défendeurs s'en remettent à P-22 quant aux propos de Laurent Troger et nient que les délais encourus dans le projet MTA NYC étaient connus ou prévisibles au moment où les prévisions de FTD 2018 ont été réitérées le 2 août 2018.
63. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 125 et 126 de la Demande.
64. Quant aux faits allégués aux paragraphes 128 à 132 de la Demande, les Défendeurs précisent que:

- a) des délais de livraison concernant le projet LOTRAIN avaient effectivement été attribuables à un logiciel de gestion des trains (TCMS);
 - b) suivant des discussions avec TfL ayant eu lieu en mars 2018, BTUK prévoyait livrer et recevoir paiement pour l'atteinte des jalons de ce projet en Q2 et Q3 2018;
 - c) en Q2 2018, de nouveaux problèmes avec le logiciel TCMS sont survenus de sorte que la mise en service projetée pour mai 2018 a été reportée à juillet 2018. Des discussions ont alors été initiées avec TfL afin de réduire la fonctionnalité requise du logiciel et permettre la livraison et le paiement pour les trains en Q4 2018.
 - d) le 20 août 2018, des modifications au contrat avec TfL ont été convenues afin de permettre à BTUK de livrer des trains en Q4 2018, malgré les problèmes avec le logiciel TCMS.
 - e) des problèmes subséquents avec le logiciel TCMS ont empêché la livraison des trains et la certification par l'autorité compétente n'a pas pu être obtenue à la date prévue du 5 septembre 2018. Le paiement afférent de 14.2M£ n'a donc pas été fait et les jalons subséquents du projet ont été reportés en 2019.
65. Quant aux faits allégués au paragraphe 133, les Défendeurs nient que les problèmes avec le logiciel qui sont survenus en Q3 2018 étaient connus au moment de la publication du rapport de gestion au 2 août 2018.
66. Quant aux faits allégués au paragraphe 134 de la Demande, les Défendeurs réitèrent que toutes les meilleures et plus récentes informations avaient été prises en considération au moment de la publication du rapport de gestion au 2 août 2018 et qu'ils ont inclus les mises en garde requises au rapport de gestion, tel que décrit aux paragraphes 220 à 224, 245 à 247 et 271 à 273 ci-dessous.
67. Quant aux faits allégués au paragraphe 135 de la Demande, les Défendeurs s'en remettent aux pièces P-21, P-22 et P-23 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
68. Les Défendeurs admettent les faits allégués aux paragraphes 136 à 141 de la Demande.
69. Les Défendeurs admettent la publication de l'article cité au paragraphe 142 de la Demande.
70. Quant aux faits allégués au paragraphe 143, les Défendeurs admettent que la mise en service du projet Crossrail exigeait des essais des trains et s'en remettent à la pièce P-22 quant aux propos de Laurent Troger lors de la journée des investisseurs.

71. Quant aux faits allégués au paragraphe 144, les Défendeurs admettent que BTUK était en communication avec TfL de manière continue pendant la durée du projet Crossrail.
72. Les Défendeurs nient telles que rédigées les allégations aux paragraphes 145 à 147 de la Demande et précisent que ce n'est que le 31 août 2018 qu'elle a été informée de l'annonce d'un report de l'ouverture d'une section du projet Crossrail.
73. Quant à l'allégation au paragraphe 148 de la Demande, les Défendeurs nient l'allégation et réitèrent que le rapport de gestion au 2 août 2018 comprenaient les mises en garde requises, tel que décrit aux paragraphes 220 à 224, 245 à 247 et 271 à 273 ci-dessous.
74. Quant aux faits allégués au paragraphe 149, les Défendeurs admettent que le projet SBB avait été identifié comme ayant contribué à la mise à jour des Prévisions de FTD 2018 à Q3 2018 et s'en remettent à la pièce P-22 quant aux propos tenus lors de la journée des investisseurs.
75. Les Défendeurs admettent les faits allégués au paragraphe 150 de la Demande.
76. Quant aux faits allégués au paragraphe 151, les Défendeurs admettent l'octroi du contrat SBB pour 59 trains, prévus pour des déplacements en Suisse, dont la valeur était d'environ 1,6 milliards de dollars américains.
77. Quant aux faits allégués au paragraphe 152, les Défendeurs s'en remettent au contrat SBB et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
78. Quant aux allégations au paragraphe 153, les Défendeurs les nient telles que rédigées.
79. Quant aux faits allégués au paragraphe 154, les Défendeurs admettent que des problèmes relatifs à l'homologation des trains sont survenus dans le cadre du projet SBB.
80. Quant aux faits allégués aux paragraphes 155 et 156, les Défendeurs admettent qu'ils ont été mis au courant de problèmes survenus en cours de projet.
81. Quant aux faits allégués au paragraphe 157, les Défendeurs admettent qu'au moment de la présentation aux investisseurs le 6 décembre 2018, 160 voitures de train pour le projet SBB avaient été construites, mais précisent que cela n'est nullement révélateur du caractère déraisonnable des Prévisions FTD 2018.
82. Quant aux faits allégués au paragraphe 158, les Défendeurs admettent que les flux de trésorerie liés au projet SBB ont contribué à la mise à jour des Prévisions de FTD 2018 le 8 novembre 2018.
83. Quant aux faits allégués aux paragraphes 159 à 161, les Défendeurs nient qu'ils étaient au courant de faits quant au projet SBB qui auraient rendu les Prévisions

FTD 2018 déraisonnables et réitèrent qu'ils ont inclus les mises en garde requises au rapport de gestion de Q2 2018.

84. Quant aux faits allégués au paragraphe 162, les Défendeurs admettent que le régime d'aliénation de titres automatique (RATA) a été mis en place et annoncé le 15 août 2018, mais soulignent l'absence de pertinence de cet allégué au présent recours.
85. Quant aux faits allégués aux paragraphes 163-164, les Défendeurs admettent que des titres aient été vendus en vertu du RATA, mais soulignent l'absence de pertinence des ventes de titres sous le RATA au présent recours.
86. Quant aux faits allégués au paragraphe 165, les Défendeurs s'en remettent au communiqué de presse de l'AMF, pièce P-47 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
87. Les Défendeurs ignorent les faits allégués au paragraphe 166 de la Demande.
88. Quant aux faits allégués aux paragraphes 167 et 168, les Défendeurs s'en remettent aux certificats à la pièce P-5 et nient tout ce qui n'y serait pas conforme.
89. Les Défendeurs nient les allégations au paragraphe 169 de la Demande.
90. Quant aux faits allégués au paragraphe 170, les Défendeurs admettent que MM. Di Bert et Bellemare avaient autorisé la divulgation du rapport de gestion à Q2 2018.
91. Les Défendeurs contestent les prétentions du demandeur énoncées aux paragraphes 171 à 180 de la Demande.

ET DANS LE BUT DE RÉTABLIR LES FAITS, LES DÉFENDEURS AJOUTENT CE QUI SUIT :

II. SOMMAIRE DE LA POSITION DE BOMBARDIER

92. À l'époque pertinente au présent recours, Bombardier était au cœur d'une période de transformation importante.
93. Bombardier avait alors des activités variées et complexes qui se traduisaient par des défis de prévisibilité de sa situation financière.
94. Bombardier s'est alors dotée d'un processus de planification financière de pointe et se conformait aux meilleures pratiques en matière de divulgation à ses investisseurs.
95. En 2018, Bombardier a systématiquement suivi son processus de planification financière rigoureux. Or, des événements imprévus et hors de son contrôle ont

entraîné la nécessité de réviser à la baisse, en cours d'exercice, ses prévisions de FTD pour 2018.

96. À aucun moment BI ou les défendeurs MM. John Di Bert et Alain Bellemare n'ont-ils communiqué des informations fausses ou trompeuses au marché, les divulgations étant le résultat d'un examen rigoureux et diligent de sa position financière et de préparation de prévisions financières réalistes et raisonnables, accompagnées de mises en garde et informations suffisantes.
97. Les Défendeurs ne peuvent alors être tenus responsables de toute perte financière qui pourrait avoir découlé d'une baisse du cours du titre de BI qui serait reliée à la mise à jour en novembre 2018 de ses prévisions de FTD pour l'année 2018.

III. BOMBARDIER À L'ÉPOQUE PERTINENTE – SES OPÉRATIONS, SON PLAN DE TRANSFORMATION ET SES DIVULGATIONS AUX INVESTISSEURS

98. Bombardier à l'époque pertinente employait quelques 68 000 employés et était un leader mondial dans l'industrie de l'aviation et du transport sur rail. BI avait son siège à Montréal.
99. BI est une société constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*³ et est également un émetteur assujéti au Québec aux termes de la *Loi sur les valeurs mobilières*⁴ (**LVM**).
100. Au moment des événements décrits dans la Demande, les activités de Bombardier étaient réparties en quatre unités d'affaires.

A. Les unités d'affaires de Bombardier en 2018

101. En effet, en 2018, Bombardier comptait les quatre unités d'affaires suivantes :

- a) Bombardier Transport (**BT**);
- b) Bombardier Avions d'affaires (**BBA**);
- c) Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie (**BASI**); et
- d) Bombardier Avions commerciaux (**BCA**);

(désignées individuellement ou collectivement comme **Unité[s] d'affaires**).

102. Chacune de ces Unités d'affaires était menée par une équipe de direction indépendante et compétente, composée d'un président, d'un vice-président des finances et de cadres supérieurs qui assurait la direction des opérations de leur Unité d'affaires.

³ L.R.C., 1985, c. C-44.

⁴ CQLR c. V-1.1.

103. Les Unités d'affaires rendaient compte au siège social de BI, lequel était responsable notamment de consolider les résultats et satisfaire les obligations d'information continue de BI.
104. En février 2016, Bombardier a conclu la vente d'une participation de 30% dans BT à la Caisse de dépôt et placement du Québec (**CDPQ**) par le truchement d'une société de portefeuille nouvellement créée et devant détenir toutes les actions de BT.
105. Suite à cette transaction, BT a été dotée d'un conseil d'administration sur lequel siégeait des représentants de CDPQ et des représentants de BT et de BI. Ce conseil d'administration supervisait la gestion des activités de BT et tenait notamment des réunions trimestrielles afin de revoir ses résultats financiers et veiller à sa gouvernance, notamment en lien avec certains défis opérationnels.
106. En 2018, les revenus consolidés de Bombardier, incluant ceux de chacune de ses Unités d'affaires, étaient d'environ 16 milliards de dollars⁵.

a) Bombardier Transport (BT)

107. Au moment des faits pertinents, BT était un fournisseur mondial de solutions de mobilité qui possédait le plus vaste portefeuille de l'industrie ferroviaire. Il couvrait un vaste spectre de solutions, allant des trains aux sous-systèmes, à la signalisation, aux systèmes de transport clés en main, à la technologie de l'e-mobilité et aux services de maintenance axés sur les données.
108. Le siège de BT était situé à Berlin, en Allemagne, et au 31 décembre 2018, BT employait plus de 40 000 employés.
109. Au courant des exercices financiers 2016 et 2017, les revenus générés par BT étaient substantiels, soit 7,5 milliards de dollars en 2016 et 8,5 milliards de dollars en 2017.
110. Au 31 décembre 2018, le carnet de commandes de BT était évalué à 34,5 milliards de dollars et BT avait généré des revenus de 8,9 milliards de dollars durant cet exercice financier.
111. BT était l'Unité d'affaires qui, à l'époque pertinente, générait le plus de flux de trésorerie, ce qui a contribué notamment au développement par Bombardier des nouveaux produits nécessitant des investissements importants, à la fine pointe de la technologie (les programmes Global 7500, *C Series* et Learjet 85) et dont il sera question plus loin ci-dessous.

⁵ Sauf indication contraire, tous les montants en devises sont exprimés en dollars américains.

b) Bombardier Avions d'affaires (BBA)

- 112. Au moment des faits pertinents, BBA concevait, fabriquait et vendait des avions d'affaires et exploitait également un réseau mondial de centres de service et de support, notamment aux États-Unis, en Europe et en Asie.
- 113. Le siège de BBA était situé à Dorval, au Québec.
- 114. Au 31 décembre 2018, BBA employait plus de 11 000 personnes, avait un carnet de commandes de 14,3 milliards de dollars, générait un chiffre d'affaires de 5 milliards de dollars et comptait plus de 4 800 avions en service dans le monde entier.

c) Bombardier Aérostructures et services d'ingénierie (BASI)

- 115. Au moment des faits pertinents, BASI concevait et fabriquait des structures d'aéronefs et des composantes de systèmes, en plus de fournir divers services d'ingénierie et de composantes de réparation après-vente pour des clients internes et externes.
- 116. Au 31 décembre 2018, BASI employait plus de 9 000 personnes et générait des revenus de 2 milliards de dollars et son siège se trouvait à Montréal, au Québec.

d) Bombardier Avions commerciaux (BCA)

- 117. Au moment des faits pertinents, BCA concevait, fabriquait et vendait des avions commerciaux et fournissait également un soutien après-vente pour ces avions.
- 118. Au 31 décembre 2018, BCA employait près de 3 000 personnes, générait 1,8 milliard de dollars de chiffre d'affaires, et comptait environ 2 300 avions en service actif.
- 119. Le siège de BCA était situé à Mirabel, au Québec.
- 120. Le 1^{er} juillet 2018, Bombardier a annoncé la clôture du partenariat relatif au programme *C Series* avec Airbus et le gouvernement du Québec. Airbus devenait ainsi l'actionnaire majoritaire dans la société en commandite qui détenait les actifs du programme *C Series* et Bombardier devenait un actionnaire minoritaire, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 1^{er} juillet 2018 communiqué comme **pièce D-1**.
- 121. Le 12 février 2020, Bombardier a cédé à Airbus et au gouvernement du Québec sa participation résiduelle dans la société en commandite qui détenait les actifs du programme *C Series*, et a alors finalisé son retrait du secteur de l'aviation commerciale, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 12 février 2020 communiqué comme **pièce D-2**.

B. Le Plan de transformation de Bombardier

122. En 2015, Bombardier se trouvait dans une situation financière précaire, sa dette s'élevant alors à 8,9 milliards de dollars américains.
123. Au cours des années précédentes, Bombardier avait investi des milliards de dollars afin de développer de nouveaux produits hautement sophistiqués et complexes, tels que l'avion commercial C-Series, l'avion d'affaires Global 7500 et l'avion d'affaires Learjet 85.
124. Ces produits n'étaient pas encore en production commerciale et/ou n'avaient pas encore généré de ventes et de liquidités significatives à l'époque.
125. C'est alors que M. Bellemare a été recruté pour redresser les affaires de Bombardier. Il s'est progressivement entouré d'une nouvelle équipe de haute direction apte à relever les défis, dont M. Di Bert.
126. Sous le leadership de cette nouvelle équipe de direction, Bombardier a mis en place un plan de transformation quinquennal afin de permettre d'accroître la performance financière de l'entreprise (le **Plan de transformation**), lequel devait se décliner en trois phases visant à :
 - i) atténuer les risques de de l'entreprise;
 - ii) atteindre une performance financière supérieure dans toutes ses Unités d'affaires par la croissance des revenus et des flux de trésorerie disponibles (**FTD**); et enfin,
 - iii) entreprendre le désendettement de Bombardier.
127. Ces phases étaient collectivement décrites comme les « **Objectifs 2020** » ou le « **Turnaround Plan** », le tout tel qu'il appert des pages 7 des pièces P-9 et P-23.
128. La première phase du Plan de transformation, soit celle de la réduction des risques, comprenait :
 - a) la levée de capitaux propres et la levée de liquidités par l'émission de titres de créance à long terme et de refinancement;
 - b) l'annulation du programme Learjet 85;
 - c) relever les défis associés aux contrats importants de BT;
 - d) la certification de l'avion commercial C-Series;
 - e) le partenariat C-Series avec Airbus; et
 - f) la certification de l'avion d'affaires Global 7500.

129. Ces décisions et initiatives se sont accompagnées d'une discipline et d'une rigueur financières accrues au sein de Bombardier et ont apporté de la stabilité et de la prévisibilité à ses liquidités.
130. La certification de l'avion d'affaires Global 7500 en septembre 2018 a marqué la fin d'un cycle d'investissements majeur pour Bombardier, les risques associés à de grands programmes ayant ainsi été éliminés.
131. Alors que cette première phase du Plan de transformation était mise en œuvre, Bombardier a progressivement entrepris la deuxième phase, caractérisée par l'amélioration de la performance financière. Les initiatives et jalons du Plan de transformation sont représentés au tableau communiqué comme **pièce D-3**.
132. L'amélioration de la performance financière s'est concrétisée par la réduction de la structure de coûts et des investissements en capital, tout en se concentrant sur les nouveaux produits entrant en service et en misant sur un solide carnet de commandes.

C. L'administration et la direction de Bombardier à l'époque pertinente

133. Durant toute la période pertinente aux faits allégués dans la *Demande*, Bombardier avait des pratiques rigoureuses en matière de gouvernance, lesquelles étaient soutenues par le maintien d'une bonne communication entre les divers acteurs impliqués dans les opérations des Unités d'affaires et la haute direction de BI.
134. En pratique, en plus des réunions fréquentes prévues au calendrier auxquelles participaient des membres de la direction de Bombardier, la dynamique interne de gestion des opérations permettait et favorisait un contact et des échanges quasi-quotidiens entre les différents membres de la direction de Bombardier, et fréquemment, entre la haute direction de BI et le Conseil d'administration (tel que défini ci-dessous).
135. Les hauts dirigeants de BI et les présidents des Unités d'affaires se rapportaient directement au président et chef de la direction de BI qui était responsable de la gestion et l'exécution des plans stratégiques et opérationnels.
136. M. Alain Bellemare était le président et chef de la direction de Bombardier février 2015 à mars 2020.
137. M. John Di Bert était Vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier d'août 2015 à novembre 2020.
138. M. Di Bert était alors responsable de tous les aspects des finances, de la planification et de l'analyse financières, des prévisions, de la performance financière, de la comptabilité, de la trésorerie, de la fiscalité, de la gestion des risques d'entreprise, des relations avec les investisseurs, de la gestion des actifs de retraite, des fonctions d'audit et des contrôles internes.

139. La gestion des activités de Bombardier était supervisée par son conseil d'administration (le **Conseil d'administration**), lequel était formé de 14 membres.
140. Le Conseil d'administration comportait les quatre comités suivants : le comité d'audit, le comité des finances et de gestion des risques, le comité de la gouvernance et des nominations ainsi que le comité des ressources humaines et de la rémunération.
141. Le comité d'audit avait notamment les responsabilités suivantes :
- a) aider les membres du conseil d'administration à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes;
 - b) favoriser le maintien d'une bonne communication entre les membres du Conseil d'administration et les auditeurs indépendants de Bombardier;
 - c) veiller au maintien de la crédibilité et de l'objectivité des rapports financiers de Bombardier;
 - d) étudier et évaluer tout risque important pour Bombardier.
142. En plus des cinq membres du comité d'audit issus du Conseil d'administration, certains membres de la haute direction, dont notamment MM. Bellemare et Di Bert, et des représentants des auditeurs indépendants de Bombardier assistaient à ses réunions.
143. Le comité des finances et de gestion des risques (*Finance & Risk Management Committee* ou **FRMC**) était chargé d'examiner:
- a) les risques importants de nature financière et les mesures à prendre par la direction pour les contrôler et les surveiller;
 - b) le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques;
 - c) les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions;
 - d) les diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier.
144. En plus des quatre membres du FRMC issus du Conseil d'administration, certains membres de la haute direction, dont notamment MM. Bellemare et Di Bert, assistaient à ses réunions.

- 145. Le comité d'audit et le FRMC se réunissaient à intervalle régulier au courant d'une année financière.
- 146. En amont des réunions du comité d'audit et du FRMC, les membres de la direction concernés se réunissaient et collaboraient étroitement avec les présidents des Unités d'affaires afin d'effectuer la préparation nécessaire au bon déroulement des travaux de ces comités.

D. La complexité des opérations de Bombardier

- 147. À l'époque pertinente, la nature des opérations de Bombardier et de ses Unités d'affaires était complexe, tant sur les plans technologique, stratégique, logistique que financier.
- 148. De plus, les quatre Unités d'affaires de Bombardier opéraient dans des industries, des secteurs et des zones géographiques très variés, lesquels présentaient leurs propres spécificités et défis.
- 149. À la différence d'une compagnie œuvrant dans la vente d'un produit de consommation de masse, les produits ou services offerts par Bombardier étaient pour la plupart uniques, fabriqués et conçus sur mesure pour les besoins des clients, et valaient plusieurs dizaines, voire centaines de millions de dollars.
- 150. D'un point de vue financier, la complexité des opérations de Bombardier se traduisait par des flux de trésorerie volatils et difficiles à prévoir d'un trimestre à l'autre et, en bout de piste, d'un exercice financier à l'autre, en raison de la dynamique particulière de chaque Unité d'affaires.
- 151. La préparation des prévisions de FTD pour Bombardier, au niveau consolidé, et BT en particulier, comprenait son lot de difficultés en raison de ses contrats importants qui éprouvaient des difficultés de développement, l'implantation d'initiatives de son Plan de transformation et la croissance simultanée de plusieurs secteurs.

a) BT

- 152. Les entrées de flux de trésorerie de BT étaient également volatiles et difficiles à prévoir d'un trimestre à l'autre en raison du fait qu'elles étaient dépendantes de l'accélération de la cadence de production, des étapes charnières de ses projets, des homologations et des livraisons.
- 153. La réception des paiements dus à BT pouvait dépendre de nombreux facteurs, dont plusieurs étaient hors de son contrôle, tels que l'achèvement d'étapes charnières par des cocontractants ou des tiers ou l'approbation de ses produits par des autorités indépendantes ou des organismes publics.

154. Durant toute la période pertinente aux faits allégués dans la Demande, BT supervisait à elle seule plusieurs centaines de projets actifs à divers stades d'avancement dans plus de 200 villes et 70 pays.
155. Les contrats de BT identifiés dans la Demande, soit les projets LOTRAIN, Crossrail, NYCT, SBB et DoICDB, sont seulement cinq contrats parmi les centaines de projets de BT à l'époque pertinente.
156. Plusieurs des contrats de BT s'échelonnaient sur plusieurs années, ce qui ajoutait à la difficulté de prévoir les FTD, vu qu'une multitude d'événements imprévus pouvaient survenir pendant la vie de tels contrats et avoir un impact direct sur les entrées et sorties de trésorerie et le moment de leur survenance.
157. Les étapes de paiement et les paiements réels pour chacun des centaines de contrats de BT faisaient l'objet de négociations continues entre BT, les propriétaires d'équipements, les opérateurs, leurs financiers et les fournisseurs et co-contractants, le cas échéant.
158. Tout retard imprévu dans la réception d'un paiement pouvait avoir une incidence sur les résultats trimestriels de l'Unité d'affaires et, potentiellement, sur ceux de Bombardier, au niveau consolidé.

b) BBA

159. Les flux de trésorerie de BBA pouvaient également être volatils et difficiles à prévoir d'un trimestre à l'autre, en grande partie en raison du fait que, contrairement à l'aviation commerciale, le marché des avions d'affaires était dynamique, les ventes d'avions ayant lieu tout au long d'un exercice financier.
160. Les montants des dépôts pour les avions d'affaires étaient plus élevés que pour les avions commerciaux et les dépôts ainsi que les paiements pour les étapes et/ou les livraisons finales représentaient souvent des dizaines de millions de dollars.
161. De plus, la production des avions d'affaires prenait plus de temps et coûtait plus cher que celle des avions commerciaux, en grande partie en raison de la personnalisation de la cabine de l'avion.
162. Compte tenu de la nature du marché des avions d'affaires, tout retard imprévu dans la réception d'un paiement, une annulation de commande ou un taux plus élevé de nouvelles commandes pouvait avoir une incidence importante sur les résultats trimestriels de l'Unité d'affaires et, potentiellement, sur ceux de Bombardier, au niveau consolidé.

c) BCA

163. Les flux de trésorerie de BCA pouvaient également être volatils et difficiles à prévoir d'un trimestre à l'autre.

- 164. Bien que BCA recevait généralement des commandes pour plusieurs appareils à la fois, il était impossible de prévoir avec certitude la réception de nouvelles commandes.
- 165. Ces commandes exigeaient des dépôts initiaux relativement faibles pour chaque appareil et la majeure partie du prix d'achat était payée par le client à la livraison de l'avion.
- 166. De plus, BCA opérait dans un environnement concurrentiel très féroce où Boeing avait déposé en 2017 une requête auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des États-Unis visant l'imposition de tarifs à l'importation des avions *CSeries* aux États-Unis.

d) Moment des entrées de flux de trésorerie

- 167. La complexité décrite ci-dessus était aggravée par le fait qu'une part importante des entrées de fonds de Bombardier consistait en des montants individuels de plusieurs dizaines de millions de dollars et que, historiquement, la majorité des commandes, des livraisons et des paiements de toutes les Unités d'affaires avaient lieu au cours des deux ou trois dernières semaines d'un trimestre donné, ainsi que lors des deux ou trois dernières semaines d'un exercice financier donné.
- 168. Il en résultait que plusieurs centaines de millions de dollars pouvaient être perçus dans les derniers jours d'un exercice financier.
- 169. Pour diverses raisons liées aux étapes de paiement et au comportement des clients, BT avait historiquement généré moins de liquidités au cours des deux premiers trimestres d'un exercice donné et reçu la plupart de ses entrées de fonds au cours du dernier trimestre d'un exercice donné.

E. Le processus de planification financière de Bombardier et ses divulgations aux investisseurs

- 170. Peu après son arrivée en 2015, M. Di Bert a instauré un processus plus rigoureux de planification financière et de réserves pour éventualités (« contingency plans ») conçus pour contribuer à réaliser le Plan de transformation et à assurer le respect par l'entreprise de ses obligations d'information continue.
- 171. Ces contrôles et processus ont été spécifiquement conçus pour tenir compte des tendances historiques de l'industrie décrites ci-dessus et répondre, dans la mesure du possible, à la complexité et à la volatilité entourant les flux de trésorerie de Bombardier.
- 172. La qualité de ces contrôles internes a permis à Bombardier de répondre systématiquement aux attentes du marché en matière de FTD dans le cadre de son Plan de transformation pendant onze (11) trimestres consécutifs, du quatrième trimestre de 2015 jusqu'au troisième trimestre de 2018.

173. Le processus de planification financière a été conçu autour de l'exercice financier de Bombardier, du 1^{er} janvier au 31 décembre d'une année civile donnée.
174. L'exercice financier de Bombardier était divisé en quatre trimestres :
- a) Q1, du 1^{er} janvier au 31 mars;
 - b) Q2, du 1^{er} avril au 30 juin;
 - c) Q3, du 1^{er} juillet au 30 septembre; et
 - d) Q4, du 1^{er} octobre au 31 décembre.
175. Toutes les étapes du processus de planification financière de Bombardier faisaient partie d'un cycle de planification financière qui avait également été mis en œuvre sous la direction de M. Di Bert.
176. Toutes les étapes du cycle de planification financière étaient alors bien établies et avaient été conçues pour planifier et surveiller les résultats annuels et trimestriels ainsi que les prévisions annuelles de Bombardier.

a) Plan stratégique quinquennal et budget annuel

177. Afin de supporter la planification financière à long terme de Bombardier, la haute direction de BI et celle de ses Unités d'affaires se réunissaient annuellement à Montréal à la fin du mois d'août pour initier la préparation d'un plan stratégique quinquennal (le **Plan stratégique quinquennal**) qui tenait compte des plans stratégiques de toutes les Unités d'affaires.
178. Avant cette réunion, les documents et informations soumis préalablement par les Unités d'affaires étaient alors consolidés et comparés aux données financières, aux plans et aux repères existants.
179. La réunion était l'occasion pour la haute direction d'examiner les documents et informations, de s'aligner sur les objectifs et les cibles de performance financière et d'établir une feuille de route et un plan d'action. Cela faisait partie du cycle normal de planification financière de Bombardier.
180. Il s'agissait d'un exercice interne qui visait à établir des barèmes pour les indicateurs clés de performance, dont la génération de FTD, et qui servait de point de départ à la préparation du budget annuel consolidé de l'exercice financier à venir.
181. Au cours des semaines suivant la réunion, les travaux se poursuivaient pour la préparation du budget et du Plan stratégique quinquennal.
182. Afin d'assurer que Bombardier bénéficiait d'un degré suffisant de flexibilité pour atteindre ses prévisions annuelles, celles-ci tenaient compte de réserves pour

éventualités en fonction des risques et opportunités prévisibles dans le cours normal des activités, identifiés à ce moment-là par les Unités d'affaires ainsi que par BI.

183. Lors de la réunion du Conseil d'administration au cours de laquelle les résultats de Q3 étaient discutés et qui avait lieu en début novembre, un aperçu du budget annuel était présenté au Conseil d'administration.
184. En décembre, à l'issue de l'exercice entrepris pour préparer le budget annuel consolidé de l'exercice à venir et le Plan stratégique quinquennal, le Conseil d'administration se réunissait pour les réviser et était appelé à les approuver.

b) Divulcation des prévisions et du rapport financier annuel

185. Une fois le budget approuvé par le Conseil d'administration, Bombardier organisait généralement sa journée des investisseurs en décembre, au cours de laquelle elle dévoilait ses prévisions pour l'exercice financier à venir.
186. À cette occasion, les membres de la direction fournissaient également des informations qui enrichissaient les prévisions annoncées, notamment sur l'état des activités de Bombardier et ses perspectives à long terme, ainsi que des présentations de ses différentes Unités d'affaires.
187. Les prévisions pour l'exercice financier à venir étaient subséquemment incluses au rapport annuel de l'exercice financier précédent.
188. À titre d'émetteur assujetti, BI divulguait (et divulgue toujours) son rapport annuel comprenant ses résultats annuels consolidés conformément à ses obligations de divulgation en vertu de la LVM et ses règlements.
189. Notamment en raison de la complexité de ses activités et de la nature volatile de ses FTD, BI communiquait au public une prévision annuelle consolidée de FTD pour l'ensemble de ses activités et ne fournissait pas de telles prévisions par Unités d'affaires. Elle ne fournissait pas non plus de prévision par trimestre d'un exercice financier donné pour les mêmes raisons.

c) Compilation et divulgation des résultats trimestriels

190. En ce qui concerne la divulgation de ses résultats trimestriels, en tant qu'émetteur assujetti, BI divulguait (et divulgue toujours) ses résultats trimestriels consolidés conformément à ses obligations de divulgation en vertu de la LVM et ses règlements.
191. Un délai d'environ quatre semaines s'écoulait entre la clôture d'un trimestre et la divulgation des résultats trimestriels, pendant lequel se déroulait un exercice rigoureux de consolidation et certification des résultats consolidés de Bombardier.

192. Cet exercice impliquait la consolidation de toutes les transactions financières de chaque Unité d'affaires et la collecte de l'information qui ferait partie du rapport de gestion.
193. Les résultats de même que l'information qui était incluse dans les rapports de gestion étaient attestés par MM. Di Bert et Bellemare ainsi que par les vice-présidents des finances des Unités d'affaires en ce qui concerne leur propre sphère d'activité.
194. Les résultats financiers consolidés et le rapport de gestion de BI étaient ensuite soumis au processus de certification rigoureux, les rapports trimestriels étaient présentés au Comité d'audit, lequel formulait ensuite une recommandation au Conseil d'administration.
195. Les rapports réglementaires exigés par la LVM et ses règlements étaient également complétés.
196. Ce n'était qu'à la fin de cet exercice rigoureux et complet que les résultats financiers et le rapport de gestion d'un trimestre pouvaient être finalisés et publiés.
197. Le processus décrit ci-dessus était entièrement conforme à la réglementation applicable et a été rigoureusement suivi en Q1, Q2 et Q3 2018, tel que décrit aux paragraphes 225 à 255 ci-dessous.

d) Surveillance continue de la performance financière par le Groupe de *Financial Planning & Analysis* (FP&A) et mise à jour des prévisions

198. Dans le cadre du Plan de transformation de Bombardier et sous la direction de M. Di Bert, un groupe de planification et d'analyse financière (*Financial Planning & Analysis*, ou **Groupe FP&A**) a été créé en 2015.
199. Parmi ses diverses fonctions, le Groupe FP&A s'efforçait d'optimiser la prévisibilité de la performance financière de Bombardier, au niveau consolidé, de favoriser la responsabilité financière et d'assurer la gestion proactive des risques et des opportunités anticipés identifiés par les Unités d'affaires et BI.
200. Tout au long de l'année financière, un suivi continu de la performance, des risques et des opportunités de Bombardier et ses Unités d'affaires était assuré au moyen du processus dit de *Profit Assurance Plan* (**PAP**).
201. Le processus PAP permettait aux Unités d'affaires et à BI de suivre en continu certains paramètres financiers clés qui étaient les principaux indicateurs de la performance des Unités d'affaires par rapport aux prévisions les plus récentes et permettait à la direction de prendre des mesures correctives et proactives dans l'immédiat, si nécessaire, pour atteindre les objectifs des Unités d'affaires du trimestre en cours.

202. De plus, tout au long du processus PAP, le Groupe FP&A travaillait étroitement en collaboration avec les Unités d'affaires, dont le rôle était de maximiser toutes les opportunités d'augmentation des entrées de trésorerie et la gestion continue des sorties de trésorerie, en conformité avec leurs objectifs les plus récents.
203. Ces opportunités pouvaient nécessiter que les Unités d'affaires négocient avec des fournisseurs, des cocontractants ou des clients pour retarder, réduire ou augmenter les entrées et sorties de trésorerie attendues.
204. Au moment des événements décrits dans la Demande, le Groupe FP&A comptait plus de 100 personnes dans le monde, dont certaines étaient basées au siège social de BI à Montréal, et la grande majorité étant intégrée à chaque Unité d'affaires.
205. Chaque Unité d'affaires avait son propre directeur FP&A qui supervisait une équipe FP&A dédiée à l'Unité d'affaires.
206. Les directeurs FP&A des Unités d'affaires avaient un rapport hiérarchique double: un rapport direct avec le vice-président des finances de leur Unité d'affaires et un rapport indirect ou fonctionnel avec le chef FP&A, qui se rapportait à M. Di Bert directement.
207. Parallèlement à la préparation de leurs résultats trimestriels et des rapports de gestion, comme décrit ci-dessus, les Unités d'affaires préparaient une mise à jour, après chacun des trois premiers trimestres de l'année, des prévisions de fin d'année, qui tenaient compte des risques et des opportunités identifiés à ce moment précis par les Unités d'affaires.
208. Ces projections étaient révisées par les vice-présidents des finances et les directeurs FP&A de chaque Unité d'affaires, puis par le chef FP&A, alors M. Guillaume Lavoie.
209. Ces prévisions intégraient les meilleures et plus récentes informations disponibles et connues des Unités d'affaires à ce moment-là.
210. Les prévisions des Unités d'affaires étaient ensuite examinées et consolidées par le siège social de BI, et servaient à confirmer ou à mettre à jour les prévisions consolidées de Bombardier, selon les besoins.
211. Le vice-président FP&A (M. Lavoie) et le Groupe FP&A entreprenaient alors:
- a) un examen détaillé des prévisions préparées par les Unités d'affaires et des prévisions consolidées;
 - b) un exercice d'évaluation des risques, comprenant une analyse détaillée des risques et des opportunités;

- c) l'ajustement des prévisions consolidées pour inclure les réserves pour éventualités du siège social sur divers indicateurs de performance, y compris les FTD;
 - d) un test de sensibilité de la trésorerie pour assurer qu'un niveau adéquat de liquidités était disponible pour que Bombardier puisse gérer les fluctuations intra-trimestrielles et assurer que l'atteinte des prévisions était toujours à portée; et
 - e) un test des clauses financières restrictives des facilités de crédit pour assurer que les prévisions respecteraient tous les seuils dans un scénario de test de sensibilité de la trésorerie.
212. De plus, conjointement avec le processus de préparation des prévisions décrit ci-dessus, les Unités d'affaires étaient soumises à un processus de revue trimestrielle des opérations, *Quarterly Operations Review (QOR)*, auquel les membres du groupe FP&A dans chaque Unité d'affaire contribuaient et participaient activement.
213. Dans le cadre du QOR, le président et le vice-président des finances de chaque Unité d'affaires soumettaient, présentaient et défendaient devant MM. Bellemare et Di Bert, un rapport détaillé de leurs opérations et de leurs résultats financiers pour le trimestre précédent et l'année à ce jour, ainsi que des prévisions financières pour le reste de l'exercice.
214. Le processus du PAP, la préparation des prévisions par les Unités d'affaires et leur révision de concert avec le siège social ainsi que la revue QOR permettaient à BI de fournir au marché une mise à jour de la position de Bombardier, au niveau consolidé, par rapport à ses prévisions annuelles.
215. Les prévisions préparées au courant d'un exercice financier étaient finalisées en vue de la publication des résultats du trimestre :
- a) la prévision après le premier trimestre (*Forecast 1*, ou **F1**) avait lieu au début du mois mai;
 - b) la prévision après le deuxième trimestre (*Forecast 2*, ou **F2**) avait lieu au début du mois d'août;
 - c) la troisième et dernière prévision (*Forecast 3*, ou **F3**) était finalisée avec les résultats du troisième trimestre, habituellement au début de novembre.
216. Bombardier déployait alors, au moment des faits pertinents, les meilleures pratiques en matière de procédures de planification financière et de surveillance.

IV. L'ANNÉE FINANCIÈRE 2018 – POINT TOURNANT DU PLAN DE TRANSFORMATION

A. Préparation du budget et des prévisions

217. Le 12 décembre 2017, le processus de planification budgétaire de Bombardier pour l'exercice financier de 2018 s'est conclu lors de la réunion du Conseil d'administration où le budget annuel consolidé pour 2018 a été présenté par MM. Di Bert et Lavoie et a reçu l'approbation du Conseil d'administration (le **Budget 2018**).
218. Parmi les indicateurs de performance clés qui feraient partie des prévisions financières divulguées aux investisseurs pour l'exercice financier 2018, les prévisions de FTD sur une base consolidée de Bombardier ont été établies au point neutre $\pm$ 150 millions pour l'ensemble de l'exercice 2018 (les **Prévisions de FTD 2018**), lesquelles tenaient compte d'un niveau important de réserves pour éventualités par rapport aux risques et opportunités identifiés à ce moment-là.
219. Le 14 décembre 2017, suite à leur approbation par le Conseil d'administration, les prévisions pour l'année financière 2018, dont les Prévisions de FTD 2018, ont été annoncées et présentées au public lors de la journée des investisseurs de Bombardier, tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs pièce P-9.
220. Lors de cette présentation à la journée des investisseurs, les Prévisions de FTD 2018 ont dûment été identifiées comme des énoncés prospectifs, donc comprenant de l'information financière de nature prospective, et les facteurs de risque et hypothèses sous-jacents aux Prévisions de FTD 2018 ont été identifiés et communiqués aux investisseurs, tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs pièce P-9.
221. Le 15 février 2018, les Prévisions de FTD 2018 ont également été réitérées dans le rapport de gestion de fin d'exercice 2017 de BI rendu disponible aux investisseurs et encore une fois, les facteurs de risque et hypothèses sous-jacents aux Prévisions de FTD 2018 ont été identifiés et communiqués aux investisseurs, pièce P-1.
222. Les Prévisions de FTD 2018 étaient alors accompagnées d'une mise en garde les identifiant comme des énoncés prospectifs et renvoyait alors les lecteurs vers la mise en garde à ce sujet, tel qu'il appert de la page 12 de la pièce P-1.
223. La mise en garde sur les énoncés prospectifs comprenaient les hypothèses significatives sur lesquelles ils reposaient, lesquelles incluaient à la fois des hypothèses applicables à Bombardier dans son ensemble, et des hypothèses relatives à chaque Unité d'affaires, tel qu'il appert des pages 11 et 14 de la pièce P-1.
224. Pour une analyse des facteurs de risque significatifs associés à l'information prospective pour chacune des Unités d'affaires, le lecteur était renvoyé à la rubrique spécifique à ce sujet, tel qu'il appert des pages 11 et 14 de la pièce P-1.

B. Résultats et prévisions à Q1 2018

- 225. Le 31 mars 2018, le premier trimestre de l'exercice financier s'est terminé et l'exercice de consolidation et certification des résultats de Bombardier (par. 91 à 97 ci-dessus) et de préparation des prévisions (par. 91-116 ci-dessus) a débuté.
- 226. En conformité avec le processus décrit ci-dessus, les résultats des Unités d'affaires et les résultats consolidés de Bombardier ont été préparés et soumis au processus de certification.
- 227. Les Unités d'affaires ont colligé toutes les informations les plus récentes pour préparer leurs prévisions, lesquelles ont été examinées et consolidées par le siège social de BI.
- 228. M. Lavoie et le Groupe FP&A ont alors entrepris l'exercice rigoureux d'examen de ces prévisions ainsi que les évaluations et tests énoncés au paragraphe 211.
- 229. Le 2 mai 2018, à la réunion du Conseil d'administration, M. Di Bert a présenté les résultats de Q1, les prévisions F1 ainsi que les tests de sensibilité de la trésorerie et a confirmé que les prévisions financières, incluant les Prévisions de FTD 2018 pouvaient être réaffirmées.
- 230. Le 3 mai 2018, BI a divulgué ses résultats pour le premier trimestre 2018.

C. Résultats et prévisions à Q2 2018

- 231. Le 30 juin 2018, le second trimestre de l'exercice financier s'est terminé et, encore une fois, l'exercice de consolidation et certification des résultats de Bombardier et de préparation des prévisions a débuté.
- 232. Les résultats des Unités d'affaires et les résultats consolidés de Bombardier ont été préparés et soumis au processus de certification.
- 233. Les Unités d'affaires ont alors colligé toutes les informations pertinentes les plus récentes pour préparer leurs prévisions F2, lesquelles ont été soumises au siège social de BI pour examen et consolidation.
- 234. M. Lavoie et le Groupe FP&A ont à nouveau entrepris l'exercice rigoureux d'examen de ces prévisions ainsi que les évaluations et tests énoncés au paragraphe 211.
- 235. Le 1^{er} août 2018, lors de la réunion du Conseil d'administration, M. Di Bert a présenté les résultats de Q2, les prévisions F2 ainsi que les tests de sensibilité de la trésorerie.
- 236. M. Di Bert a informé le Conseil d'administration que les résultats du deuxième trimestre de 2018 dépassaient les attentes de FTD identifiées par le processus F1

et le Conseil a conclu que les prévisions financières de 2018 pouvaient être réaffirmées dans la divulgation aux investisseurs.

237. Il convient de souligner qu'avant de réaffirmer les Prévisions de FTD 2018, un test de sensibilité de la trésorerie envisageant le pire des scénarios avait été considéré.
238. En effet, les Prévisions de FTD 2018 pouvaient être réaffirmées même en envisageant que BT en particulier et Bombardier affichent des performances de flux de trésorerie disponibles nettement inférieures à celles projetées, puisque des réserves pour éventualités appropriées avaient été prévues.
239. Bien qu'une variance pouvait alors être constatée avec les prévisions trimestrielles du Budget 2018, les résultats à Q2 excédaient les plus récentes prévisions F1, lesquelles étaient le reflet de l'information la plus à jour colligée par les Unités d'affaires.
240. Bombardier était également confiante qu'elle demeurait en voie d'atteindre ses Prévisions de FTD 2018 puisqu'elle avait fait des progrès significatifs vers certains de ses livrables critiques, lesquels annonçaient qu'elle franchissait une étape importante de son Plan de Transformation.
241. BI avait alors des motifs raisonnables de réaffirmer les Prévisions de FTD 2018.
242. Le 2 août 2018, BI a divulgué ses résultats pour le second trimestre 2018 avec son rapport de gestion.
243. BI a alors affirmé qu'elle était en voie (« *in line* ») d'atteindre ses prévisions financières, incluant ses Prévisions de FTD 2018 qui demeuraient inchangées.
244. BI a précisé qu'elle était en voie d'atteindre ses Prévisions de FTD 2018 sans tenir compte du produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsvue.
245. Le maintien des Prévisions de FTD 2018 était accompagné d'une note à proximité l'identifiant comme un énoncé prospectif et renvoyait les lecteurs vers la mise en garde à ce sujet à même le rapport de gestion, laquelle incluait un énoncé des hypothèses sur lesquelles les énoncés prospectifs reposaient, et aux sections pertinentes du rapport financier 2017 pour les hypothèses relatives à chaque Unité d'affaires, tel qu'il appert des pages 3 à 6 de la pièce P-3.
246. La mise en garde relative aux énoncés prospectifs, tout comme les précédentes, avertissait également les investisseurs que de tels énoncés étaient assujettis à de nombreux facteurs de risque et incertitudes, faisait état des facteurs de risque significatifs et renvoyait le lecteur à la rubrique spécifique à ce sujet dans le rapport financier 2017, tel qu'il appert des pages 3 et 4 de la pièce P-3.
247. Le 2 août 2018, lorsque BI a réaffirmé ses Prévisions de FTD 2018, rien n'indiquait que les flux de trésorerie disponibles de fin d'exercice de Bombardier, au niveau

consolidé, seraient significativement inférieurs aux chiffres inclus dans F2, ou que BT subirait un manque à gagner important de flux de trésorerie disponibles au troisième trimestre.

D. Résultats et prévisions à Q3 2018

248. Le 30 septembre 2018, le troisième trimestre de l'exercice financier a pris fin et l'exercice de consolidation et certification des résultats de Bombardier et de préparation des prévisions a débuté.
249. Les résultats des Unités d'affaires et les résultats consolidés de Bombardier ont été préparés et soumis au processus de certification.
250. Les Unités d'affaires ont alors colligé toutes les informations pertinentes les plus récentes pour préparer leurs prévisions F3, lesquelles ont été soumises au siège social de BI pour examen et consolidation.
251. Ce n'est que suivant le processus décrit ci-haut que Bombardier a constaté qu'elle avait enregistré un déficit de trésorerie, par rapport aux prévisions internes, d'environ 370 millions de dollars en Q3 2018.
252. Le manque à gagner de FTD survenu en Q3 2018 a été causé par des événements survenus après le 2 août 2018, principalement au cours des dernières semaines de Q3 2018, et qui étaient imprévus.
253. Ce n'est qu'au courant de la quatrième semaine d'octobre, suivant une revue détaillée des flux de trésorerie anticipés par chacune des Unités d'affaires pour Q4 que Bombardier était en mesure de déterminer que les entrées de fonds à Q4 ne seraient vraisemblablement pas suffisantes pour compenser le manque à gagner survenu à Q3.
254. L'impact de cette détermination sur les Prévisions de FTD 2018 n'a été quantifiée qu'au courant de la première semaine de novembre 2018, dans les jours précédant les réunions du Conseil d'administration les 6 et 7 novembre 2018.
255. Suite à l'approbation par le Conseil d'administration des résultats de Q3 2018 et des prévisions F3, BI a publié ses résultats trimestriels pour le Q3 2018 et a mis à jour ses Prévisions de FTD 2018 le 8 novembre 2018.
256. L'ajustement des Prévisions de FTD 2018 était le résultat de l'examen rigoureux de mise à jour des prévisions financières et démontrait alors que le processus de planification financière en place avait fait son travail tel que conçu.

E. Les causes de l'ajustement des Prévisions de FTD 2018

257. Les Prévisions de FTD 2018 n'ont pas été atteintes en grande partie en raison d'une performance moindre qu'escomptée chez BT résultant de certains facteurs, notamment :

- a) des retards inattendus dans la réception prévue d'importants paiements d'étapes contractuelles;
 - b) des retards inattendus dans l'homologation prévue de la technologie de trains par des autorités indépendantes;
 - c) des retards inattendus dans les étapes de production et de livraison de certains projets, incluant ceux attribuables aux problèmes liés à l'infrastructure des clients; et
 - d) les commandes reçues favorisaient des contrats de service et l'exercice d'options entraînant des avances plus faibles.
258. Les retards dans trois des projets identifiés dans la Demande, Crossrail, LOTRAIN et NYCT, et leur incidence sur le moment des paiements anticipés relèvent tous de la troisième catégorie.
259. Ces retards étaient tous inattendus et n'étaient pas prévisibles au moment de la finalisation des prévisions du 2^e trimestre 2018 et de la publication des résultats du 2^e trimestre 2018.
260. Par ailleurs, il est important de remettre dans son contexte approprié l'ampleur de l'ajustement aux Prévisions de FTD 2018 à Q3 2018. Il s'agissait d'une réduction de 600 M\$ des Prévisions de FTD 2018 alors que Bombardier générerait à l'époque des revenus annuels de plus de 16 milliards de dollars américains.

F. Annonces faites le 8 novembre 2018

261. Le 8 novembre 2018, de manière concomitante avec l'annonce de ses résultats Q3 et l'ajustement de ses Prévisions de FTD 2018, BI a procédé notamment aux annonces suivantes :
- a) Un rajustement de la taille de son équipe centrale d'ingénierie;
 - b) Une initiative de restructuration, à l'échelle de l'entreprise, entraînant une réduction d'environ 5000 postes à l'échelle de l'entreprise au cours des 12 à 18 prochains mois;
 - c) La vente d'actifs non stratégiques: le programme d'avions Q Series et les activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires.
262. L'ajustement des Prévisions de FTD n'était donc pas la seule annonce ayant eu un impact sur le cours du titre de BI le 8 novembre 2018.
263. De plus, le cours du titre de BI avait déjà subi une baisse importante entre le 2 août 2018 et le 8 novembre 2018, laquelle n'avait aucun lien avec la prétendue fausse représentation.

V. FONDEMENTS RAISONNABLES DES PRÉVISIONS DE FTD 2018 ET DIVULGATION ADÉQUATE DES FACTEURS DE RISQUE ET HYPOTHÈSES Y ASSOCIÉS

264. Tel qu'il appert des allégations aux paragraphes 170 à 216 ci-dessus, Bombardier avait un processus de planification financière hautement rigoureux.
265. Le processus par lequel Bombardier préparait ses résultats trimestriels et mettait à jour ses prévisions était tout aussi rigoureux, impliquant un travail de plusieurs semaines et l'apport d'une équipe d'une centaine d'employés et visant à assurer que les divulgations aux investisseurs reflétaient l'information disponible la plus à jour et, en ce qui a trait aux projections financières, représentait la meilleure évaluation de la haute direction de BI suite à tous les échanges avec les Unités d'affaires.
266. Ce processus a été dûment suivi et appliqué pour émettre le rapport de gestion de BI pour Q2 2018 le 2 août 2018.
267. Toutes les informations connues des Unités d'affaires à l'époque, y compris, dans le cas de BT, les informations relatives aux projets identifiés dans la Demande et leur impact financier prévu sur les flux de trésorerie consolidés de Bombardier, ont été prises en compte lorsque les Prévisions de FTD 2018 ont été réaffirmées le 2 août 2018.
268. Les Prévisions de FTD 2018, étant la résultante de ce processus hautement rigoureux, étaient valables et avaient une base raisonnable au moment où elles ont été initialement communiquées aux investisseurs et lorsqu'elles ont été réaffirmées au moment de la publication des résultats du deuxième trimestre de 2018.
269. Lors de l'émission du rapport de gestion le 2 août 2018, les Défendeurs n'avaient aucun motif raisonnable de croire que la réaffirmation des Prévisions de FTD 2018 n'était pas raisonnable.
270. Par ailleurs, bien qu'une variance entre les résultats trimestriels et les prévisions trimestrielles du Budget 2018 pouvait être constatée, les résultats à Q2 excédaient les plus récentes prévisions F1, lesquelles étaient le reflet de l'information la plus à jour colligée par les Unités d'affaires en juillet 2018 alors que le Budget 2018 était le reflet de l'information disponible à l'automne 2017.
271. Tel qu'il appert des allégations aux paragraphes 245 et 246 ci-dessus, la déclaration au rapport de gestion voulant que les Prévisions de FTD 2018 étaient en voie d'être atteintes le 2 août 2018 était assortie de langage identifiant cette prévision comme de l'information de nature prospective.
272. Le rapport de gestion mettait en garde le lecteur en le renvoyant à la section du rapport de gestion étayant les hypothèses importantes qui pouvaient influencer cette affirmation et les facteurs de risque qui pouvaient entraîner un écart important entre les résultats réels et prévisions.

273. Ni BI, ni Alain Bellemare, ni John Di Bert n'ont fait de déclarations fausses ou trompeuses concernant les prévisions de Bombardier en matière de FTD pour 2018, et ils n'ont pas omis de divulguer toute l'information pertinente et importante aux investisseurs.

PAR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

REJETER l'action collective dans son ensemble.

LE TOUT avec les frais de justice.

Montréal, le 28 février 2025

Norton Rose Fulbright Canada SENCRL, inc.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L.,
s.r.l.

(Mes Jean G. Bertrand, Ad. E., François-David
Paré, Julie Lacourcière et Laurence Codsì)
Avocats des défendeurs

1, Place Ville Marie, bureau 2500

Montréal (Québec) H3B 1R1

Téléphone : 514.847.4747

Télécopieur : 514.286.5474

jean.bertrand@nortonrosefulbright.com

francois-david.pare@nortonrosefulbright.com

julie.lacourciere@nortonrosefulbright.com

laurence.codsi@nortonrosefulbright.com

Notre référence : 1001062492

LISTE DE PIÈCES

PIÈCE D-1 : Communiqué de presse daté du 1^{er} juillet 2018;

PIÈCE D-2 : Communiqué de presse daté du 12 février 2020;

PIÈCE D-3 : Tableau représentant les initiatives et jalons du Plan de transformation.

Montréal, le 28 février 2025



NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L.,
s.r.l.

(Mes Jean G. Bertrand, Ad. E., François-David
Paré, Julie Lacourcière et Laurence Codsì)
Avocats des défendeurs

1, Place Ville Marie, bureau 2500

Montréal (Québec) H3B 1R1

Téléphone : 514.847.4747

Télécopieur : 514.286.5474

jean.bertrand@nortonrosefulbright.com

francois-david.pare@nortonrosefulbright.com

julie.lacourciere@nortonrosefulbright.com

laurence.codsi@nortonrosefulbright.com

Notre référence : 1001062492

NO : 500-06-000977-195

**COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)
DISTRICT DE MONTRÉAL**

DENIS GAUTHIER

Représentant en demande

c.

BOMBARDIER INC.

et

ALAIN BELLEMARE

et

JOHN DI BERT

Défendeurs

DÉFENSE

O R I G I N A L

BO-0042

#1001062492

**Mes Jean G. Bertrand, Ad. E.,
François-David Paré, Julie Lacourcière et
Laurence Codsì**

jean.bertrand@nortonrosefulbright.com /
francois-david.pare@nortonrosefulbright.com /
julie.lacourciere@nortonrosefulbright.com /
laurence.codsi@nortonrosefulbright.com

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA

S.E.N.C.R.L., s.r.l. / AVOCATS

1 Place Ville Marie, bureau 2500

Montréal (Québec) H3B 1R1 Canada

Téléphone : +1 514 847.4401 / 514.847.4948 /

514.847.4533 / 514.847.4868

Télécopie : +1 514 286.5474

Notifications-mtl@nortonrosefulbright.com