



Global 7500

Déclaration
environnementale
de produit

BOMBARDIER

La définition de l'exceptionnel



Dans un monde de plus en plus connecté où, collectivement, Bombardier se soucie de plus en plus de la protection de l'environnement, Bombardier Aviation reconnaît l'importance d'informer ses parties prenantes du rendement environnemental de ses produits. En présentant ce document, Bombardier est ravie d'écrire une page d'histoire avec le lancement de la toute première déclaration environnementale de produit (EPD) du secteur de l'aviation d'affaires. Dans le cadre de sa stratégie globale de développement durable, Bombardier s'est engagée à communiquer le rendement environnemental de tous les nouveaux programmes d'avions à l'aide d'une déclaration environnementale de produit, et celle-ci, pour l'avion Global 7500 est notre première.

Ce document assure la transparence environnementale et c'est un outil mondialement reconnu, normalisé et validé qui permet de quantifier et de communiquer l'incidence sur l'environnement d'un produit tout au long de son cycle de vie. La déclaration est produite et vérifiée à l'externe conformément à la norme internationale ISO 4025 élaborée par l'Organisation internationale de normalisation. Bombardier présente ainsi à ses parties prenantes, notamment aux exploitants, un aperçu complet de l'empreinte écologique de l'avion à réaction Global 7500 durant son cycle de vie, franchissant une autre étape de transparence sur le plan du rendement environnemental de ses nouveaux programmes. Cette déclaration environnementale de produit soutient également les objectifs plus vastes du secteur de l'aviation d'affaires visant à atténuer ses effets sur les changements climatiques.

En plus d'être l'avion d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie, offrant aux exploitants une connectivité sans précédent, l'avion Global 7500 a également été conçu selon le processus de cycle de vie de l'innovation produit de Bombardier. Cette approche aborde les questions environnementales dès la conception et jusqu'à la fin de vie, pour l'ensemble de l'avion, ce qui fait de la conception une partie intégrante des processus d'innovation de Bombardier.

Le développement durable est ancré dans la stratégie d'affaires et les activités de Bombardier, souhaitant assurer la longévité de son secteur et avoir une incidence positive importante en cours de route. Bombardier veut léguer un ciel propre aux futures générations. Le présent document s'inscrit dans cette vision, et Bombardier est fier de vous le présenter.

Un grand avion d'affaires à faible empreinte écologique

L'avion Global 7500 surpasse tous les autres avions d'affaires construits sur mesure, autant par sa taille que par son autonomie maximale. Il offre aux passagers de l'espace et un confort inégalés grâce à ses quatre espaces habitables distincts, sa cuisine et son aire de repos pour l'équipage. Doté d'une technologie avancée et offrant un rendement exceptionnel, cet avion a été conçu dans le respect de l'environnement. Cette philosophie s'étend également à ses nouveaux moteurs GE Passport, qui produisent moins d'émissions et moins de bruit que les moteurs de générations précédentes. Redéfinissant les normes du secteur, l'avion Global 7500 crée une toute nouvelle catégorie d'avions d'affaires.

Communiquer le rendement environnemental - ISO 14025

Bombardier communique le rendement environnemental de ses produits à l'aide de déclarations environnementales de produits, conformément au système EPD® international. Ces déclarations se fondent sur des données d'analyse du cycle de vie validées. Elles résument et communiquent en toute transparence des renseignements comparables sur l'incidence sur l'environnement d'un produit à chaque étape de son cycle de vie.

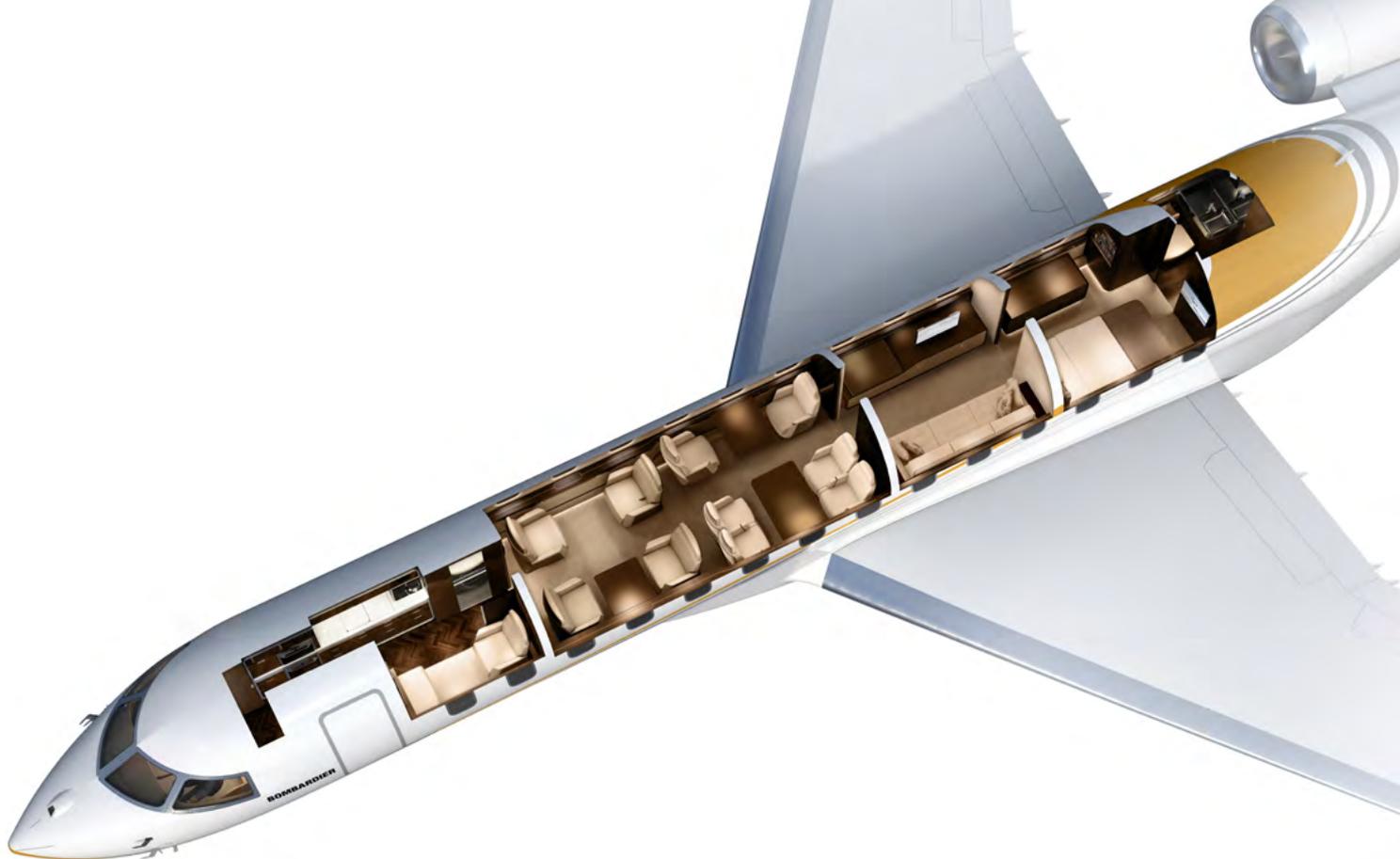
La déclaration environnementale de produit pour l'avion Global 7500 de Bombardier a été préparée conformément aux règles de catégorie de produit pour les avions à réaction d'affaires (PCR 2018:09 code CPC 49623) ainsi qu'aux principes et procédures de la norme ISO 14025:2006.

La validation externe a été réalisée par un vérificateur indépendant approuvé par le comité technique du système EPD® international.

*Désignation de Transports Canada **Distance théorique avec 8 passagers/4 membres d'équipage, avec réserves de carburant IFR de la NBAA, ISA, à M 0,85. La distance franchissable réelle peut varier en raison de la vitesse, des conditions météorologiques, des options sélectionnées et d'autres facteurs.

Faits et chiffres au sujet de l'avion Global 7500

Nom commercial	Avion Global 7500 de Bombardier
Numéro de fiche de données de certificat de type	A-177*
Date de certification	Septembre 2018
Organisme de certification	Transports Canada
Système de propulsion	Turboréacteur
Nom commercial du moteur	GE Passport
Capacité standard	17 passagers
Capacité maximale	19 passagers
Masse maximale au décollage	52 095 kg (114 850 lb)
Distance de décollage (SL, ISA, MTOW)	1 756 m (5 760 pi)
Vitesse maximale	982 km/h (0,925 Mach)
Altitude maximale d'exploitation	15 545 m (51 000 pi)
Distance franchissable**	14 260 km (7 700 NM)



Configuration de l'avion Global 7500

Pour cette déclaration environnementale de produit, l'analyse du cycle de vie a été réalisée sur une configuration d'avion de base en tenant compte des hypothèses d'exploitation standard suivantes :

- huit (8) passagers;
- trois (3) membres d'équipage;
- un (1) agent de bord;
- vitesse de croisière de M 0,85;
- Réserves de carburant IFR de la NBAA*;
- Conditions ISA.

Les options propres aux clients ont été exclues dans le cadre de cette étude.

Catégorie d'avion	Large fuselage**
Zone de cabine configurables	4
Volume de la cabine***	74,58 m ³

*5,54E-05 litres par unité fonctionnelle de carburant transporté et non considéré comme consommé durant le vol.

**En fonction des règles de catégorie de produit pour les avions à réaction d'affaires (2018:09 v1.02).

***Le volume global de l'aménagement comprend toutes les zones sous pression accessibles à la fois aux membres de l'équipage et aux passagers, à toutes les altitudes de croisière et sans restriction, avec les limites suivantes :

- Les limites avant et arrière sont, respectivement, la cloison du poste de pilotage et la cloison pressurisée arrière.
- La limite périphérique de la cabine est la section transversale non finie de la cabine, qui se limite à la zone aménageable.



Profil environnemental de l'avion d'affaires Global 7500



1) CONCEPTION

Nous tenons compte de la sécurité, de l'environnement et de l'efficacité à l'étape de conception de nos produits afin de créer des solutions de mobilité novatrices.

2) CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT ET PRODUCTION

Nous procédons à une sélection rigoureuse de nos fournisseurs afin de nous assurer d'obtenir les meilleurs produits possible pour donner vie à nos conceptions.

3) FABRICATION ET ESSAI

Nous intégrons des questions de santé, de sécurité et d'environnement au processus de fabrication et soumettons nos produits à des essais rigoureux.

4) EXPLOITATION ET ENTRETIEN

Nous collaborons activement avec nos clients afin d'offrir une expérience passager inégalée ainsi que le meilleur rendement environnemental qui soit.

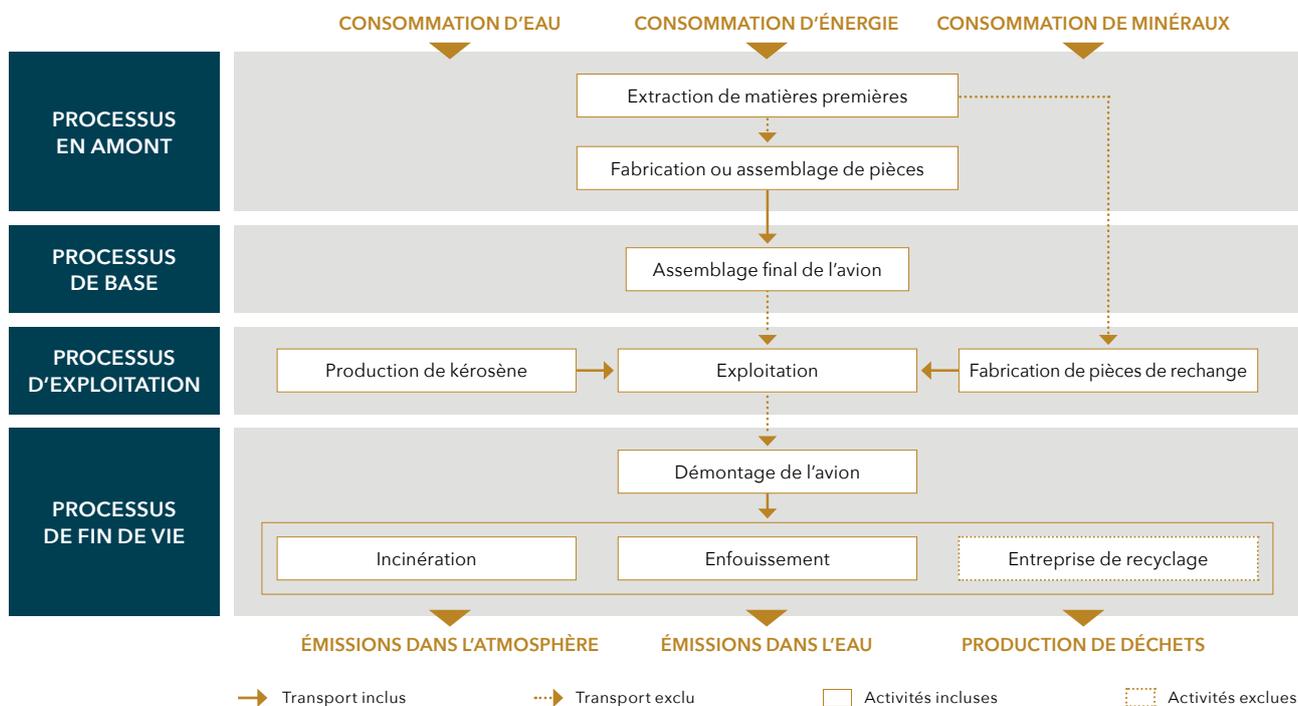
5) FIN DE VIE

Nous travaillons étroitement avec les acteurs de l'industrie afin d'atteindre notre objectif d'augmentation des taux de recyclabilité et de récupérabilité de tous les nouveaux avions.

Chez Bombardier, l'analyse du cycle de vie fait partie intégrante du processus de conception, ce qui souligne l'importance de différentes options de conception et leur incidence sur l'environnement global réel.

Analyse du cycle de vie

L'efficacité des ressources, la production de déchets et l'incidence sur l'environnement global ont été évaluées pour toutes les étapes du cycle de vie de l'avion d'affaires Global 7500, selon la méthodologie de la norme ISO 14044:2006. Cette analyse du cycle de vie aborde les limites de système suivantes, conformément aux règles de catégorie de produit pour les avions à réaction d'affaires (2018:09) : les processus en amont, de base, d'exploitation et de fin de vie. Toutes les étapes du cycle de vie sont prises en compte, du début à la fin de celui-ci.



Les résultats représentent une unité fonctionnelle de transport, soit un mètre cube d'espace aménagé pour les loisirs ou les affaires sur 100 km pour une longueur de mission type donnée. Dans le cas de l'avion Global 7500, l'analyse du cycle de vie se fonde sur une mission type de 2 408 km (1 300 NM).

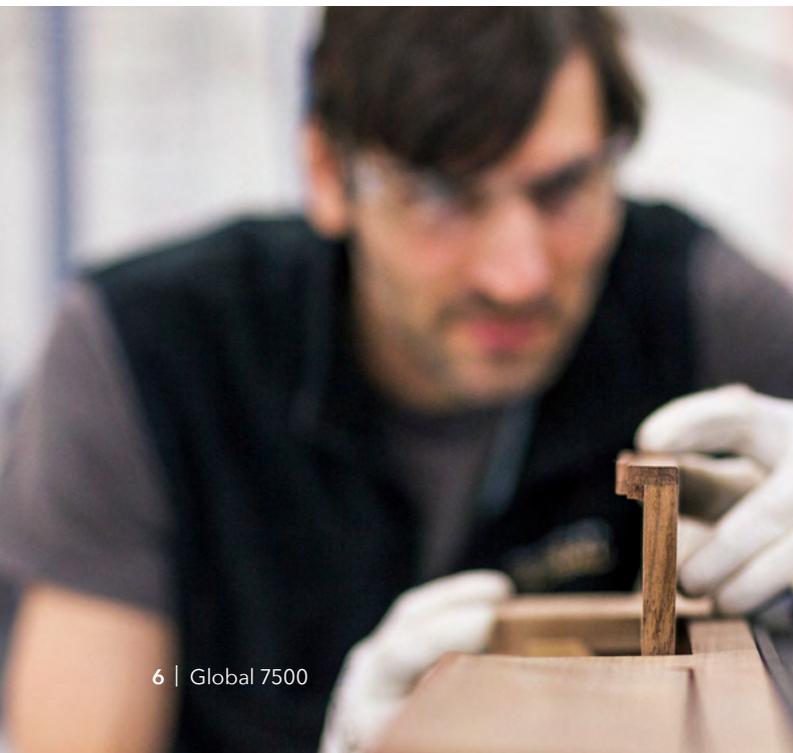
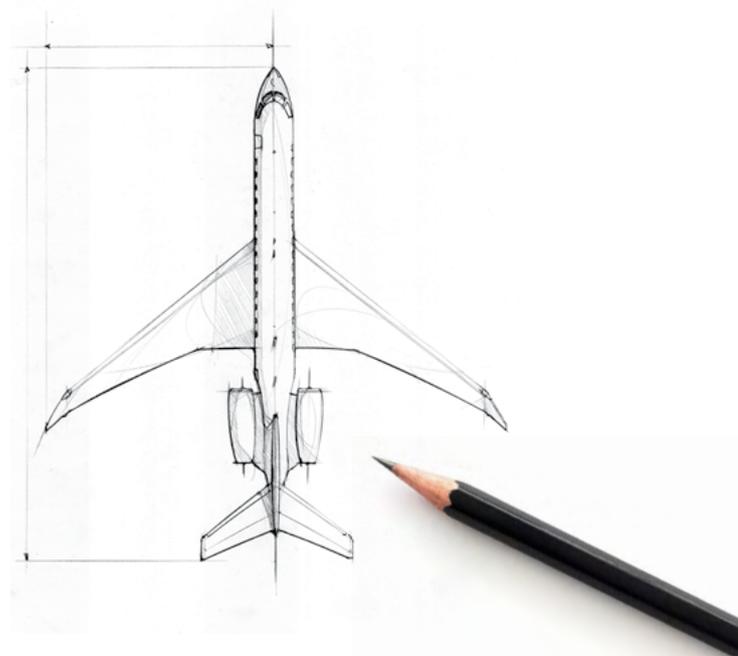
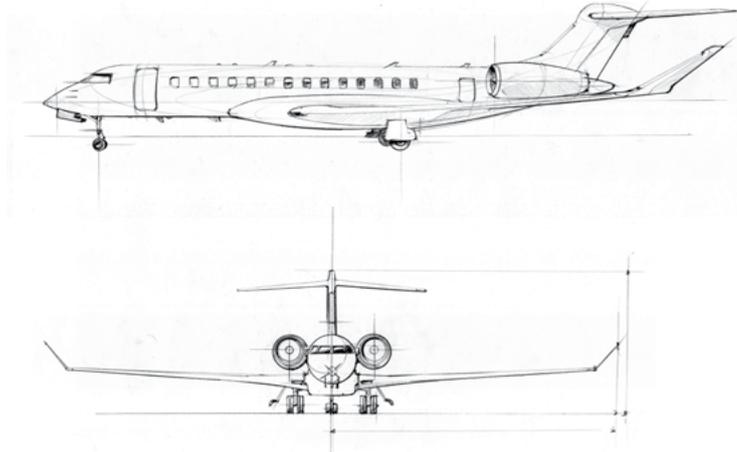
L'analyse a été réalisée en tenant compte des hypothèses suivantes : l'avion effectuera plus de 17 000 vols au cours de son cycle de vie (soit près de 50 000 heures de vol) à une altitude maximale de 15 545 m (51 000 pi) et une vitesse de croisière de 903 km/h (M 0,85). Il consommera 3 507 kg (7 733 lb) de carburant par mission de 1300 milles marins (NM). L'étape de fin de vie est modélisée selon les technologies disponibles au moment de la publication.



Toutes les installations de Bombardier sont certifiées en vertu de la norme ISO 14001.

Les installations admissibles de Bombardier sont certifiées ou en voie d'obtenir leur certification auprès de parties externes conformément à la norme de gestion environnementale ISO 14001:2015. Le Centre de finition Laurent-Beaudoin, où l'avion d'affaires Global 7500 est livré aux clients, possède la certification LEED* depuis octobre 2015.

*LEED : Leadership in Energy and Environmental Design



Étapes de conception, de production de matériaux et de fabrication

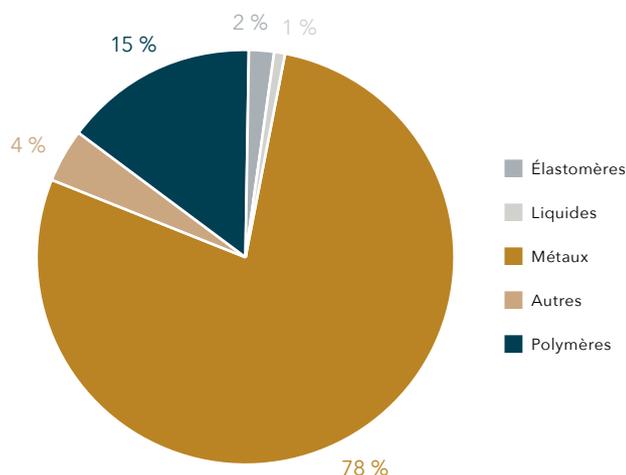
Quatre-vingts pour cent de l'incidence sur l'environnement d'un avion pourrait être déterminé à l'étape de conception. Cette notion a influencé nos décisions dès le début du programme.

La source d'énergie renouvelable la plus souvent utilisée durant le cycle de vie du produit est l'énergie solaire, en raison de l'énergie offerte par le réseau et les exploitants de systèmes indépendants plus écologiques dans plusieurs états des États-Unis (par exemple, en Californie et en Arizona), où sont établis de nombreux fournisseurs de l'avion Global 7500.

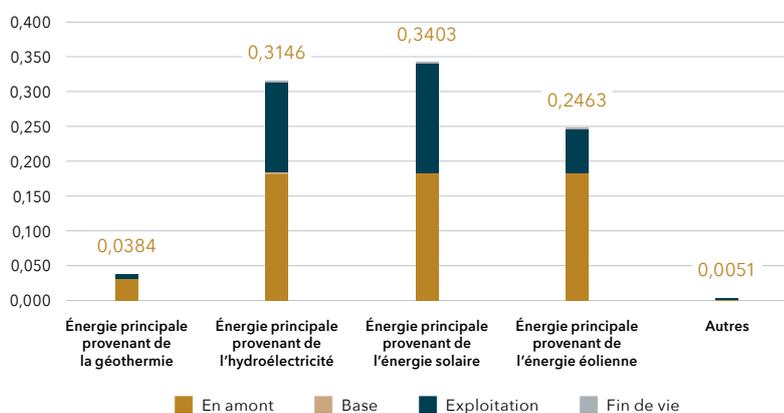
L'avion est assemblé à l'usine de Bombardier à Toronto, en Ontario, et sa finition est réalisée au Centre de finition Laurent-Beaudoin à Montréal, au Québec.

Le graphique suivant illustre la composition habituelle d'un avion d'affaires Global 7500 par type de matériau, par poids.

COMPOSITION DE L'AVION GLOBAL 7500 PAR TYPE DE MATÉRIAU



CONSOMMATION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE (MJ PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)



Les trois sources d'énergie renouvelables les plus utilisées sont l'énergie solaire, l'hydroélectricité et l'énergie éolienne. Toutes ont contribué à la fabrication de l'avion Global 7500.

Le graphique ci-dessus présente l'énergie consommée par unité fonctionnelle de transport, définie comme un mètre cube d'espace aménagé pour les loisirs ou les affaires sur 100 km pour une longueur de mission type donnée. Dans le cas de l'avion Global 7500, l'analyse du cycle de vie se fonde sur une mission type de 2 408 km (1 300 NM).



Étape de l'exploitation

Depuis 40 ans, le rendement du carburant moyen des avions à réaction s'est amélioré de 40 %. De plus, le secteur de l'aéronautique a été le premier grand secteur mondial à prendre des engagements ambitieux sur le plan des émissions de CO₂, notamment la croissance carboneutre d'ici 2020 et une réduction de 50 % d'ici 2050 par rapport aux émissions de 2005.

Bombardier a conçu l'avion d'affaires de dernière génération Global 7500 à l'aide des meilleures technologies sur le marché. Il est propulsé par le tout nouveau moteur GE Passport, qui intègre des technologies et des matériaux de pointe afin d'améliorer la durabilité, de réduire le bruit et d'offrir une consommation de carburant d'environ 2,5 litres par unité fonctionnelle, voire moins dans de longues missions. Ses nouvelles ailes transsoniques à vitesse élevée réduisent la traînée, la consommation de carburant et les émissions*, offrant ainsi un vol en douceur ainsi qu'une excellente performance sur piste courte et à grande vitesse. Le tableau ci-dessous donne des exemples de la variation de la consommation de carburant selon la durée du vol.

*La base de données sur les émissions des moteurs d'avions de l'OACI contient de l'information sur les émissions d'échappement des moteurs d'avions de série, mesurées selon les procédures de l'Annexe 16, Volume II de l'OACI et, lorsqu'indiqué, certifiées par les états de conception des moteurs conformément à la réglementation nationale en question (<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/environment/icao-aircraft-engine-emissions-databank>).

L'effet de la longueur du vol sur la consommation de carburant

Mission (NM)	Temps de vol (h)	Carburant consommé (litre par unité fonctionnelle)
1 000	2,4	2,54
1 300**	2,9	2,43
3 000	6,5	2,33

**L'analyse du cycle de vie a été réalisée en fonction d'une mission de 1 300 milles marins (NM).

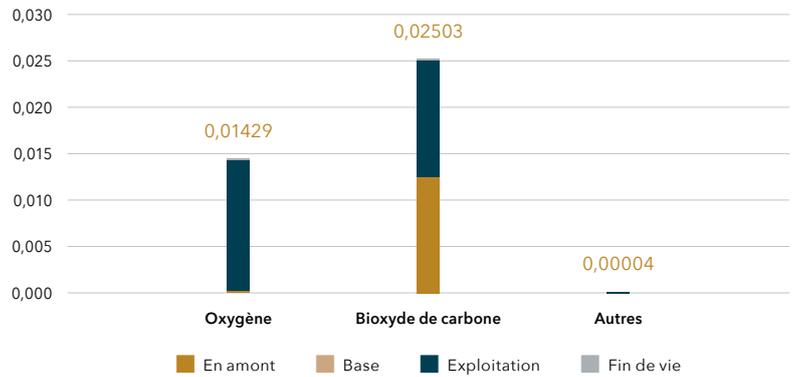


La consommation de ressources matérielles renouvelables et de ressources énergétiques non renouvelables a principalement lieu durant l'étape d'exploitation. L'étape en amont du cycle de vie, qui comprend l'extraction de matières premières et la fabrication des composants, est l'étape durant laquelle le plus de ressources énergétiques renouvelables sont consommées.

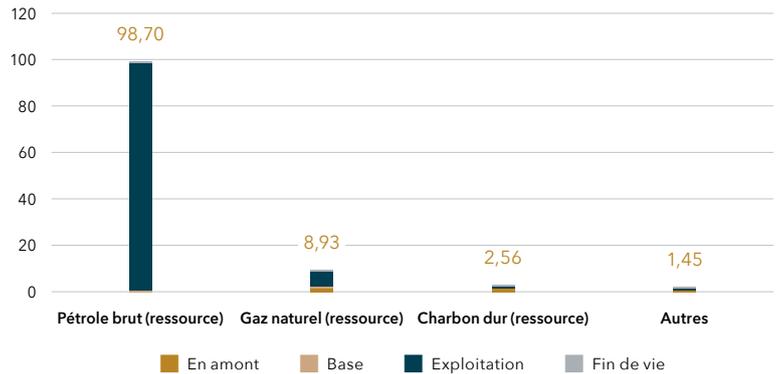
La consommation d'eau a principalement lieu durant les étapes en amont et d'exploitation.

L'étape en amont représente 51,3 % de la consommation globale d'eau. L'étape d'exploitation, qui comprend l'entretien et l'utilisation de l'avion, représente 48,4 % de la consommation globale d'eau.

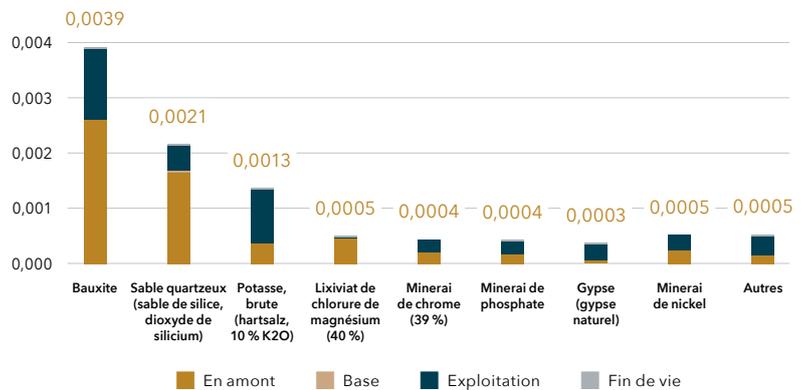
CONSOMMATION DE MATIÈRES RENOUVELABLES (KG PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)



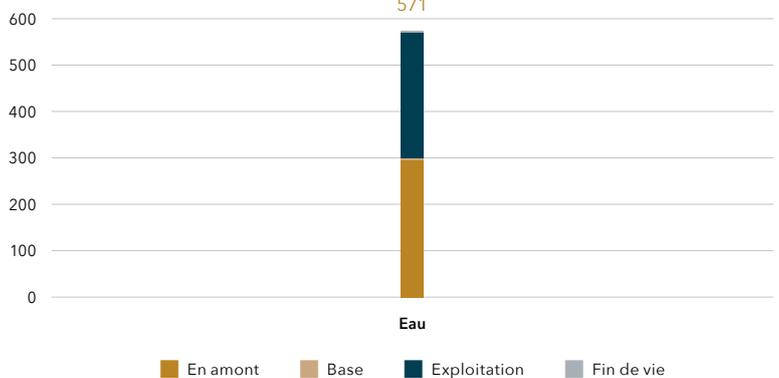
CONSOMMATION D'ÉNERGIE NON RENOUVELABLE (MJ PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)



CONSOMMATION DE MATIÈRES NON RENOUVELABLES (KG PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)



CONSOMMATION D'EAU (KG PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)

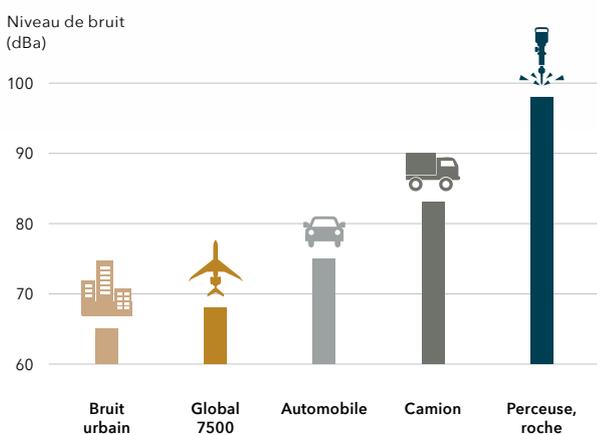


Le graphique ci-dessus présente les matières, l'énergie et l'eau consommées par unité fonctionnelle de transport, définie comme un mètre cube d'espace aménagé pour les loisirs ou les affaires sur 100 km pour une longueur de mission type donnée. Dans le cas de l'avion Global 7500, l'analyse du cycle de vie se fonde sur une mission type de 2 408 km (1 300 NM).



Niveau de bruit de sources urbaines courantes

Pour donner une idée du niveau de bruit de l'avion Global 7500, le graphique ci-dessous compare le niveau de bruit du Global 7500 à celui d'autres sources de bruit urbaines :



Les décibels pondérés en gamme A (dBa) expriment l'intensité acoustique relative telle que perçue par l'oreille humaine. Le niveau de bruit du Global 7500 correspond au bruit sous la trajectoire de vol, à 6,5 km de la course de décollage.

Données de certification aux normes acoustiques imposées par les localités

L'avion Global 7500, avec une marge de 13,6 relative au seuil du Chapitre 4 de l'OACI, respecte les normes internationales sur le bruit les plus strictes.

Bruit	(EPNdB ¹)
Approche	88,8
Latéral	91,6
Survol	80,3
Total	260,7

Configuration

MTOW : 114 850 lb

MLW : 87 600 lb

Moteur : GE Passport 20-19BB1A (poussée au décollage SLS de 18 650 lb-pi)

* Fiche de données de certification de type pour le bruit de l'Agence européenne de sécurité aérienne (BD700-2A12 ; page 7) : https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/TCDSN%20EASA.IM_.A.009%20Issue4.pdf

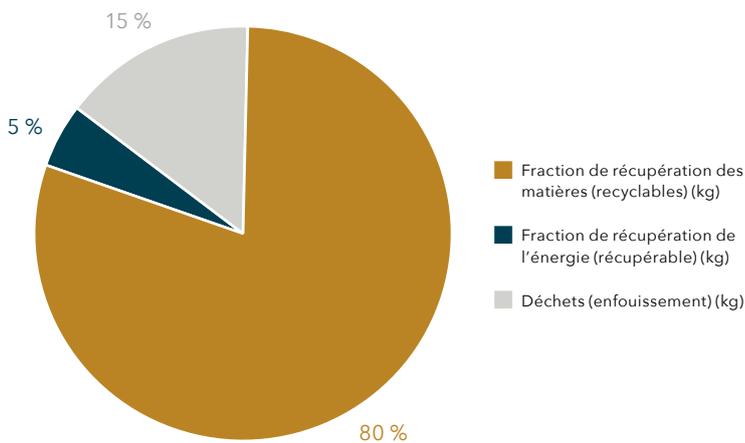
¹ La certification aux normes acoustiques imposées par les localités est régie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et exprimée en niveau de bruit en décibels effectivement perçus (EPNdB).

Étape de fin de vie

L'utilisation de matériaux présentant des taux élevés de recyclabilité optimise la récupérabilité globale de l'avion d'affaires Global 7500. Le recyclage des matériaux et la récupération d'énergie permettent un taux de récupérabilité de 85 %, en poids.

Bombardier participe à des projets de recherche visant à augmenter les taux de recyclabilité et de récupérabilité de tous ses nouveaux avions.

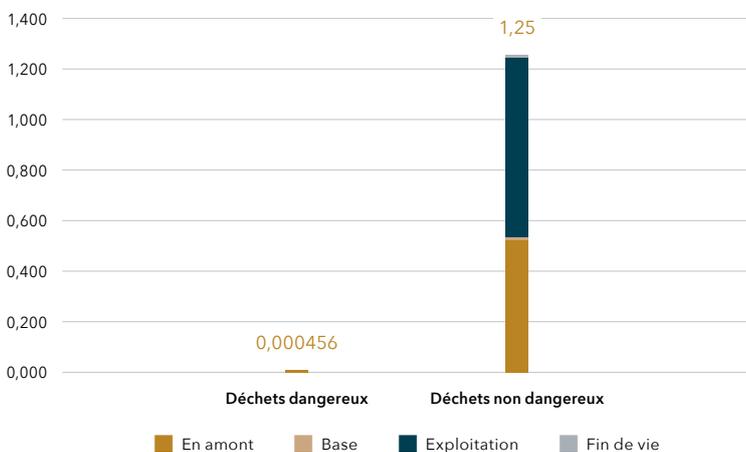
TAUX DE RECYCLABILITÉ ET DE RÉCUPÉRABILITÉ DE L'AVION GLOBAL 7500



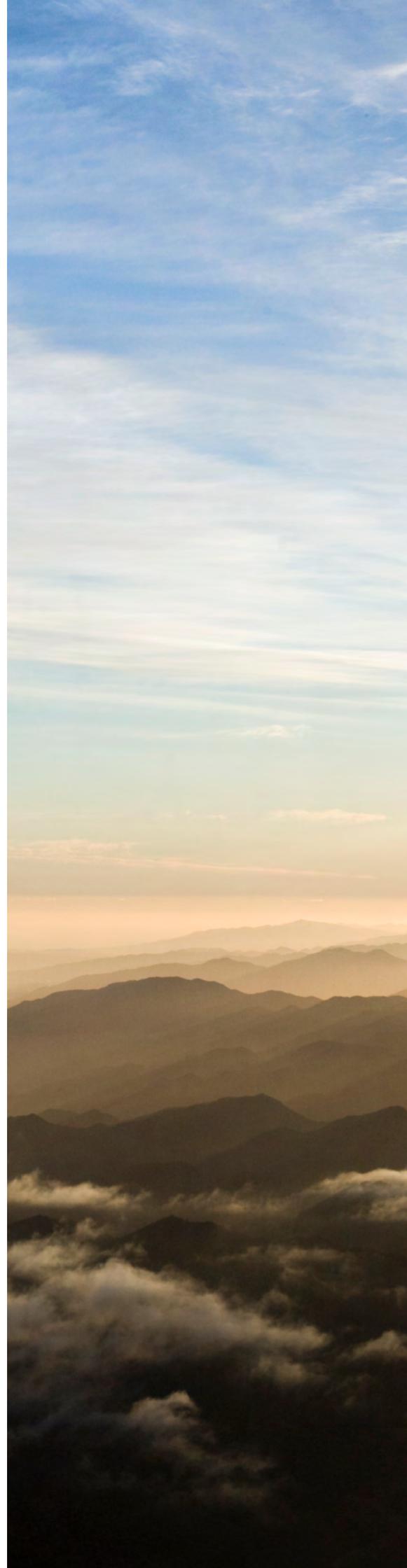
Bombardier tente de limiter le plus possible l'utilisation de matières dangereuses et de réduire les émissions toxiques connexes.

En effet, 99,96 % des déchets produits durant le cycle de vie de l'avion ne sont pas dangereux, comme en témoigne le graphique ci-dessous :

PRODUCTION DE DÉCHETS (KG PAR UNITÉ FONCTIONNELLE)



Le graphique ci-dessus représente les déchets produits par unité fonctionnelle de transport, définie comme un mètre cube d'espace habitable à des fins de loisirs ou d'affaires sur 100 km pour une durée de mission type donnée. Dans le cas de l'avion Global 7500, son cycle de vie est basé sur une mission type de 2 408 km (1 300 NM).



L'incidence sur l'environnement en détail

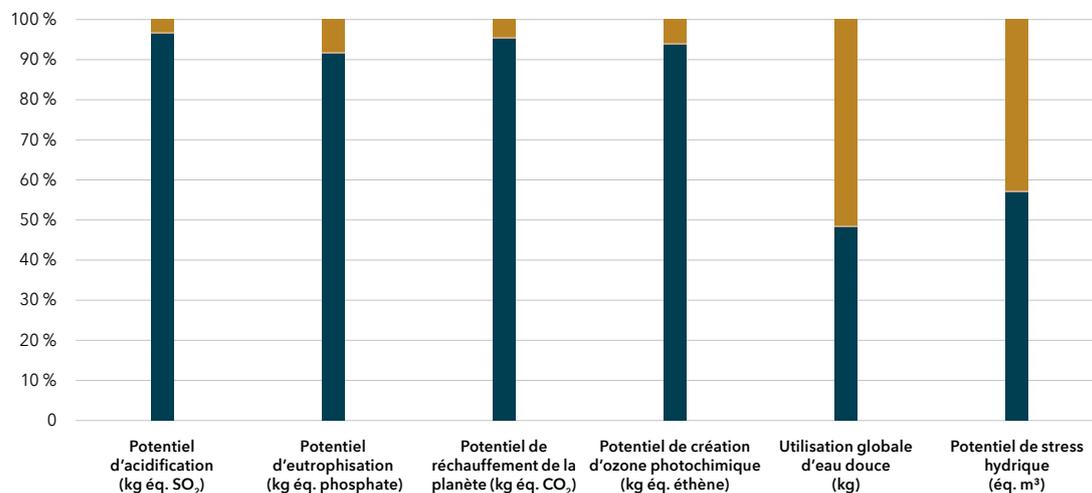
Les calculs de l'analyse du cycle de vie ont été effectués à l'aide du logiciel et des bases de données GaBi TS, version 8. Les méthodologies de l'évaluation des répercussions du cycle de vie choisies pour caractériser les répercussions sur l'environnement possibles du produit respectent les recommandations des lignes directrices de programme générales du système EPD® international, version 3.0*.

La méthodologie CML 2001**, version avril 2013, est utilisée pour les quatre premiers indicateurs d'incidence (potentiel d'acidification, potentiel de réchauffement de la planète, potentiel d'eutrophisation et potentiel de création d'ozone photochimique). Pour ce qui est du potentiel de stress hydrique, l'indice de stress hydrique (WSI)*** a été utilisé. Toutes les données précises recueillies en 2017 et 2018 restent inchangées pour 2019 et sont valides pour un marché mondial.

Pour ce qui est de l'industrie du transport dans son ensemble, l'étape d'exploitation représente le facteur le plus important pour tous les indicateurs d'incidence du cycle de vie. Le tableau ci-dessous présente l'incidence de l'avion Global 7500 durant son cycle de vie. Par exemple, l'étape d'exploitation compte pour 96,36 % de l'incidence du potentiel d'acidification, 95,07 % de l'incidence du potentiel de réchauffement de la planète, 93,59 % de l'incidence du potentiel de création d'ozone photochimique, 91,55 % de l'incidence du potentiel d'eutrophisation et enfin 56,89 % du potentiel de stress hydrique.

*<http://www.environdec.com/en/The-International-EPD-System/General-Programme-Instructions/#.VfMzeZDh1-0> **<http://cml.leiden.edu/software/data-cmlia.html#downloads> ***http://www.gabi-software.com/fileadmin/GaBi_Databases/Introduction_to_Water_Assessment_in_GaBi_2017.pdf

INDICATEURS D'INCIDENCE



	Potentiel d'acidification (kg éq. SO ₂)	Potentiel d'eutrophisation (kg éq. phosphate)	Potentiel de réchauffement de la planète (kg éq. CO ₂)	Potentiel de création d'ozone photochimique (kg éq. éthène)	Utilisation globale d'eau douce (kg)	Potentiel de stress hydrique (éq. m ³)
Total	7,90E-03	1,92E-03	7,90E+00	1,15E-03	5,71E+02	4,69E-03

Remarque : Ces résultats ne sont valides que pour cette distance et cette configuration. Aucune hypothèse linéaire ne peut être formulée pour extrapoler l'incidence sur l'environnement pour toute autre distance ou configuration ou tout autre type d'avion. 1) Extraction de matières premières et fabrication des composants. 2) Assemblage final et finition. 3) Utilisation, entretien et fabrication de pièces de rechange. 4) Démontage et processus de fin de vie de l'avion.

De plus, 3,13 kg d'eau sont également émis durant l'étape d'exploitation, dans le cadre de la combustion. La vapeur d'eau produite a été quantifiée directement à partir du carburant consommé, comme suit : 1 260 grammes d'eau par kilogramme de carburant consommé.

Glossaire

Analyse du cycle de vie

Processus utilisé pour mesurer l'incidence sur l'environnement d'un produit à tout moment, pour toute activité ou utilisation, durant son cycle de vie complet, de l'extraction des matières premières au traitement des matériaux en passant par la fabrication, la distribution, l'utilisation, la réparation, l'entretien et l'élimination ou le recyclage.

Potentiel d'acidification

Mesure globale du potentiel d'acidification de certaines substances, calculée à l'aide du facteur de conversion des oxydes de soufre, de l'azote et de l'ammoniaque en équivalents d'acidification (SO_2).

Potentiel de réchauffement de la planète

Mesure globale du potentiel de réchauffement des gaz à effet de serre émis durant toutes les étapes du cycle de vie. Il est exprimé en équivalents CO_2 .

Potentiel d'eutrophisation

Mesure globale du potentiel d'eutrophisation des eaux intérieures de certaines substances, calculée à l'aide du facteur de conversion de composés de phosphore et d'azote (déversements d'eaux usées et émissions de NO_x de NH_3 dans l'atmosphère) en équivalents phosphoreux.

Potentiel de création d'ozone photochimique

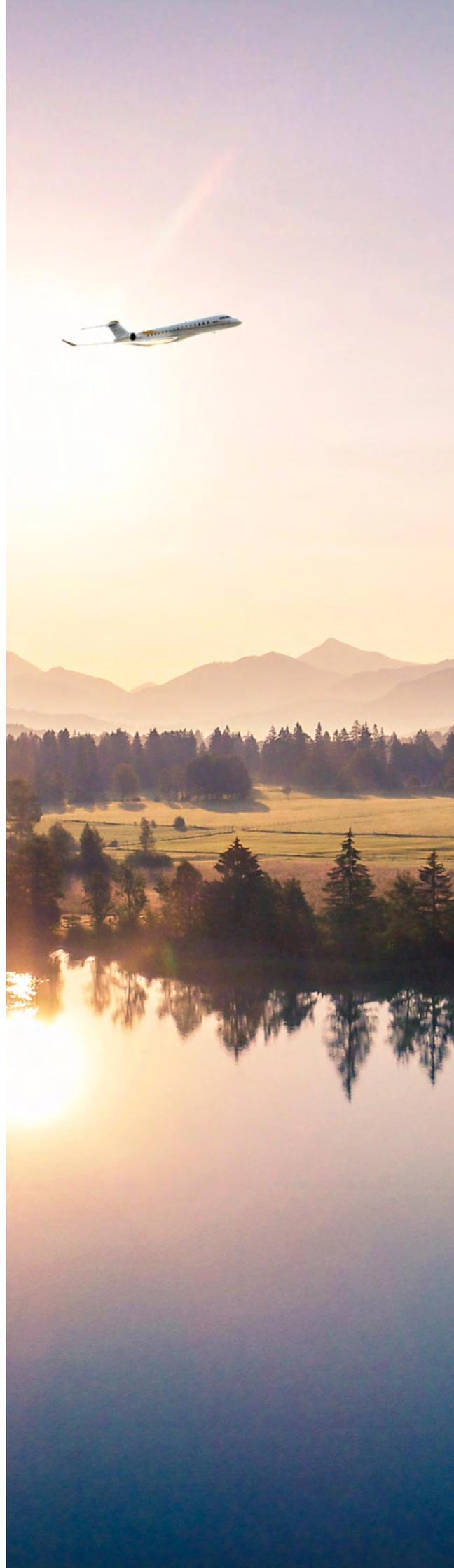
Mesure globale du potentiel de création d'ozone troposphérique de certaines substances, calculée à l'aide du facteur de conversion des équivalents d'éthylène qui contribuent à la formation d'oxydants photochimiques.

Stress hydrique

Mesure globale de l'inégalité géographique et temporelle entre la demande pour l'eau douce et sa disponibilité. Ce stress provoque la diminution des ressources d'eau souterraine, l'augmentation de la salinité, la pollution par les nutriments ainsi que la perte de terres inondables et de milieux humides, entre autres. Il est exprimé en équivalents m^3 .

Recyclabilité et récupérabilité

Pourcentage de la masse d'un nouvel avion pouvant potentiellement être recyclé (taux de recyclabilité), ou récupéré, ou les deux (taux de récupérabilité).



Conception écologique

Chez Bombardier, l'intégration de la durabilité de l'environnement à notre fonction de développement de produit est un aspect fondamental de notre processus de conception d'avions à la fine pointe de la technologie, et elle constitue l'une de nos valeurs fondamentales.

L'adoption d'une perspective de cycle de vie complet fait partie intégrante de notre stratégie de produits responsable. L'optimisation de l'efficacité énergétique et des ressources, l'élimination des substances dangereuses et des émissions toxiques connexes, ainsi que l'amélioration du taux de récupérabilité global des produits sont le résultat d'un processus de travail rigoureux, appliqué à la conception de produits et étendu à notre chaîne d'approvisionnement. L'équipe Conception écologique et affaires environnementales, en collaboration avec son réseau, agit comme catalyseur en fournissant les outils essentiels, le savoir-faire et la coordination centralisée dans le cadre de projets à l'échelle mondiale.

L'examen des règles de catégorie de produit a été réalisé par le comité technique du système EPD® international :

Courriel du comité technique du système EPD® international :
info@environdec.com

Vérification indépendante de la déclaration et des données, conformément à la norme ISO 14025:2006

Interne Externe

Vérificatrice tierce : **ANGELA FISHER**
Cofondatrice et directrice
Aspire Sustainability LLC
courriel : **angela@aspireustainability.com**

Approuvé par : Le système EPD® international
EPD International AB
Case postale 210 60, SE-100 31
Stockholm, Suède
info@environdec.com

Les déclarations environnementales de produits dans la même catégorie de produits, mais pour différents programmes, ne peuvent être comparées.

La présente déclaration environnementale de produit est valide jusqu'au **2025-06-22**

Numéro d'enregistrement **S-P-01292**

Code CPC de l'ONU 49623

Date : **2020-06-30**



Remarque : Une déclaration environnementale de produit (EPD®) doit fournir des renseignements à jour et peut être mise à jour si les conditions changent. La validité énoncée est donc sujette à l'enregistrement et à la publication continus sur le site **www.environdec.com**.

Pour en savoir plus sur la conception écologique et les déclarations environnementales de produits de Bombardier, visitez le site **http://www.bombardier.com/fr/sustainability.html**

Bombardier Aviation

400, chemin de la Côte-Vertu Ouest, Dorval (Québec) Canada H4S 1Y9
businessaircraft.bombardier.com/fr

L'information contenue dans le présent document est exclusive à Bombardier Inc. ou ses filiales. Toutes les spécifications et données sont approximatives, peuvent être modifiées sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Les images de l'intérieur de l'avion sont données à titre informatif uniquement et peuvent représenter certaines configurations optionnelles. Le présent document ne constitue pas une offre, un engagement, une déclaration ou une garantie, de quelque nature que ce soit; la configuration et le rendement de tout avion doivent être déterminés dans une entente d'achat final. Il est interdit de reproduire ce document ou de le distribuer, en tout ou en partie, à un tiers. Bombardier sera avisée par écrit de toutes les demandes de permission de distribution. Passport est une marque de commerce de General Electric Company. Bombardier, Global, Global 7500 et La définition de l'exceptionnel sont des marques de commerce déposées ou non déposées de Bombardier Inc. ou de ses filiales. © Bombardier Inc., 2020. Tous droits réservés.