

BOMBARDIER

Notice annuelle
2006

Le 13 avril 2006

Table des matières

		<u>Page</u>			<u>Page</u>
RUBRIQUE 1	STRUCTURE DE L'ENTREPRISE.....1		RUBRIQUE 5	DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA	
	1.1 Constitution de l'émetteur.....1			STRUCTURE DU CAPITAL.....21	
	1.2 Filiales.....1		RUBRIQUE 6	MARCHÉ POUR LA	
RUBRIQUE 2	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE			NÉGOCIATION DES TITRES DE	
	L'ACTIVITÉ2			LA SOCIÉTÉ.....25	
	2.1 Généralités2		RUBRIQUE 7	ADMINISTRATEURS ET	
	2.2 Historique.....2			MEMBRES DE LA HAUTE	
RUBRIQUE 3	DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ5			DIRECTION.....27	
	3.1 Structure et gestion5		RUBRIQUE 8	POURSUITES31	
	Bombardier Aéronautique7		RUBRIQUE 9	AGENT DES TRANSFERTS ET	
	Bombardier Transport14			AGENT CHARGÉ DE LA TENUE	
	3.2 Information sectorielle18			DES REGISTRES.....31	
	3.3 Conventions relatives à		RUBRIQUE 10	CONTRATS IMPORTANTS31	
	l'utilisation de certaines		RUBRIQUE 11	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....32	
	technologies18		RUBRIQUE 12	INFORMATIONS SUR LE COMITÉ	
	3.4 Développement de produits18			DE VÉRIFICATION32	
	3.5 Environnement.....19		RUBRIQUE 13	RENSEIGNEMENTS	
	3.6 Ressources humaines20			COMPLÉMENTAIRES32	
	3.7 Fluctuations des taux de change....20		RUBRIQUE 14	ÉNONCÉS PROSPECTIFS.....33	
	3.8 Facteurs de risque20		ANNEXE A34	
RUBRIQUE 4	DIVIDENDES21				

NOTES :

- (1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars américains, à moins d'indication contraire.
- (2) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce appartenant à Bombardier Inc. ou à ses filiales (ces marques de commerce sont énumérées à l'annexe A des présentes) ainsi qu'à des marques de commerce de tiers afin de décrire le contexte concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.

Rubrique 1 Structure de l'entreprise

1.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (« Société » ou « Bombardier ») a été constituée le 19 juin 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications.

La Société a son siège social au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8. Son numéro de téléphone est le 514 861-9481 et son site Web est www.bombardier.com.

Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales.

1.2 Filiales

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales de chaque secteur isolable de la Société au 31 janvier 2006 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues par la Société. Certaines filiales dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les ventes et les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus et des ventes consolidés de la Société au 31 janvier 2006 ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif, des ventes et des revenus consolidés de la Société à cette date.

Bombardier Aéronautique	
Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Learjet Inc. (Delaware)	100 %
Short Brothers plc (Irlande du Nord)	100 %
Bombardier Capital Inc. (Massachusetts)	100 %
Bombardier Transport	
Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG (Allemagne)	99,5 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Angleterre)	100 %
Bombardier Transportation Belgium S.A. (Belgique)	100 %
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) Aktiengesellschaft (Suisse)	100 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Autres	
Bombardier Corporate Financial Services Islandi, sf., Reykjavik, Zurich Branch (Islande)	100 %
Bombardier Corporation (Idaho)	100 %

Rubrique 2 Développement général de l'activité

2.1 Généralités

La Société est un chef de file mondial en solutions de transport novatrices, dans les secteurs des avions régionaux et des biréacteurs d'affaires et dans celui du matériel de transport sur rail.

2.2 Historique

Le développement général de l'activité de la Société et ses transactions les plus importantes au cours des trois dernières années sont décrits ci-après.

Le 27 septembre 2002, Bombardier a annoncé sa décision de réduire sa dette principalement par la vente et la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturage de débiteurs ainsi que des portefeuilles de financement d'avions d'affaires de Bombardier Capital. Le 3 avril 2003, la Société a annoncé sa décision d'abandonner les activités de montage de crédit-bail à l'égard des wagons de chemins de fer de Bombardier Capital, qui devait alors se concentrer sur le financement de stocks et le financement provisoire d'avions régionaux de Bombardier Aéronautique. Le produit tiré de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées devait servir à réduire la dette de Bombardier Capital.

Le 3 avril 2003, la Société a annoncé un « plan d'action » pour Bombardier comprenant un important programme d'augmentation du capital, dont une émission importante de ses actions participatives et plusieurs ventes prévues, dont la vente de son entreprise des produits récréatifs. Dans l'annonce du « plan d'action », il a également été confirmé que Bombardier était en voie de vendre l'aéroport municipal de Belfast ainsi que son unité de Services à l'aviation militaire, laquelle offrait des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale.

Le 4 avril 2003, Bombardier Transport a confirmé la clôture financière de l'entente d'achat d'actions entre la société London Underground Ltd et Metronet, qui constituait une condition à l'octroi des contrats mentionnés dans le paragraphe suivant. Cette étape a permis à la société London Underground Ltd de transférer au secteur privé la restauration, la modernisation et la maintenance pendant 30 ans de deux des projets d'infrastructure du métro de Londres.

La Société a annoncé le 7 avril 2003 que Bombardier Transport avait obtenu de Metronet (dans laquelle Bombardier Transport détient une participation de 20 %) des contrats de fourniture de matériel roulant et de signalisation, ainsi que de services d'entretien et de gestion de projet en vue de la modernisation du métro de Londres. La valeur totale de ces contrats est estimée à environ 3,4 milliards £ (7,9 milliards \$ CA) sur 15 ans. Les contrats clés en main comprennent la gestion de projet et la fourniture de 1 738 voitures de métro et de nouveaux systèmes de signalisation pour la ligne Victoria et pour les lignes SSL (« Sub-Surface Lines » ou lignes souterraines) du métro, ainsi que l'entretien de matériel roulant. Au cours des premières phases du projet, Bombardier Transport modernisera la signalisation, restaurera le matériel roulant de la ligne District et construira deux trains de présérie pour la ligne Victoria. Les nouvelles voitures de métro seront fabriquées à l'usine de Bombardier à Derby, au Royaume-Uni, entre 2008 et 2015.

Le 17 avril 2003 et dans le cadre de son « plan d'action » mentionné ci-dessus, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu un placement public de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) (« actions subalternes classe B »), au prix de 3,25 \$ CA l'action, pour un produit brut total d'environ 1,2 milliard \$ CA.

Le 22 mai 2003, et dans le cadre de son « plan d'action » mentionné ci-dessus, Bombardier a conclu la vente de l'aéroport municipal de Belfast à la société espagnole Ferrovial pour un produit net de 35 millions £ (78 millions \$ CA). Avant cette vente, l'aéroport avait été une filiale de la filiale Short Brothers plc de Bombardier, qui avait elle-même été acquise par la Société en 1989.

Le 8 août 2003, la Société a annoncé une entente visant la vente d'une partie importante du portefeuille du marché d'avions d'affaires de sa filiale Bombardier Capital Inc. à GE Commercial Equipment Financing (CEF) pour 339 millions \$ (475 millions \$ CA); cette contrepartie représentait la valeur comptable des actifs vendus.

Le 31 octobre 2003, la Société a conclu la vente de son unité de Services à l'aviation militaire, qui offrait des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale, à L-3 Communications MAS (Canada) Inc. pour un produit net de 85 millions \$ (112 millions \$ CA). Bombardier avait déjà annoncé son intention de vendre son unité de Services à l'aviation militaire dans le cadre de son « plan d'action » décrit ci-dessus.

Le 18 décembre 2003, Bombardier a conclu la vente de son entreprise des produits récréatifs à Bombardier Produits Récréatifs Inc., société créée par Bain Capital, certains membres de la famille Bombardier ainsi que la Caisse de dépôt et placement du Québec pour une contrepartie de 960 millions \$ CA, dont 910 millions \$ CA ont été payés comptant et 50 millions \$ CA, au moyen de l'émission d'actions privilégiées de la société mère de l'acquéreur. Un produit net au comptant de 740 millions \$ CA a été généré. La clôture de la vente de l'entreprise des produits récréatifs de Bombardier représentait une étape importante dans la réalisation du « plan d'action » de Bombardier annoncé précédemment en avril 2003 comme il est décrit ci-dessus.

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration de la Société a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts de Bombardier Transport. Ce plan envisageait une réduction des effectifs de 6 600 postes, dont 5 100 postes permanents. Par suite du ralentissement de la demande sur le marché européen à ce moment-là, le plan de restructuration a été élargi au troisième trimestre de l'exercice 2005 (« plan élargi ») afin que la Société puisse maintenir sa position concurrentielle. Le plan élargi prévoit maintenant d'autres compressions des effectifs pour un total net de 7 300 postes permanents. La réduction totale des effectifs, y compris les employés contractuels, est de 7 600 postes, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés. Le site Amadora, au Portugal, et le site Doncaster, au Royaume-Uni, ont cessé leurs activités de production respectivement en mai et en juin 2004, tous deux avant les dates prévues. Le site Derby Pride Park, au Royaume-Uni, a cessé ses activités de production comme prévu en décembre 2004. Le site Pratteln, en Suisse, et le site Wakefield, au Royaume-Uni, ont cessé leurs activités de production respectivement en avril et en octobre 2005, tous deux avant les dates prévues. Le site Ammendorf, en Allemagne, et le site Kalmar, en Suède, ont cessé leurs activités de production comme prévu en décembre 2005. Environ 7 500 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été éliminés au 31 janvier 2006.

Le 21 avril 2004, la Société a réalisé un placement privé aux États-Unis de billets 6,30 % échéant en 2014 d'un capital global de 500 millions \$ et de billets 7,45 % échéant en 2034 d'un capital global de 250 millions \$.

Le 7 octobre 2004, Bombardier Aéronautique a annoncé qu'elle alignait les cadences de production de ses avions Bombardier CRJ sur la demande du marché à l'époque et celle alors prévue, ce qui a entraîné une réduction de la main-d'œuvre totalisant environ 2 000 employés dans ses installations de la région de Montréal et à son site de Belfast sur une période de neuf mois, à compter de novembre 2004. Les indemnités associées à ces mises à pied ont totalisé environ 26 millions \$, dont 19 millions \$ ont été comptabilisés dans le coût des ventes au cours de l'exercice 2005.

Avec prise d'effet le 31 décembre 2004, les actions subalternes classe B de la Société ont été retirées de la Bourse Euronext de Bruxelles; elles ont été retirées de la Bourse de Francfort avec prise d'effet le 7 mars 2005.

Le 15 mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Bombardier Aéronautique à offrir la nouvelle gamme proposée d'appareils CSeries à des clients. Le 31 janvier 2006, la Société a annoncé que les conditions du marché alors existantes ne justifiaient pas le lancement du programme CSeries à ce moment-là et que le travail, l'équipe et les ressources du projet CSeries seraient redirigés vers les occasions liées aux biréacteurs régionaux et turbopropulseurs afin de répondre aux besoins futurs des transporteurs régionaux dans le marché des appareils de 80 à 100 places. Une petite équipe d'employés resterait dédiée au programme CSeries afin de développer davantage son plan d'affaires et de continuer à explorer le potentiel de la CSeries.

Le 18 avril 2005, la Société a annoncé une entente visant la vente de la division Financement de stocks de Bombardier Capital à GE Commercial Finance, ce qui a donné lieu à un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (environ 700 millions \$ après le remboursement par Bombardier Capital de ses facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks non transférés à GE Commercial Finance), sous réserve des ajustements finals. L'activité de financement de stocks de Bombardier Capital était constituée de comptes à recevoir dans les industries des produits nautiques, des produits et véhicules récréatifs et des maisons usinées. GE Commercial Finance a également assumé, après la clôture, les obligations de gestion futures découlant des titrisations publiques de Bombardier Capital. Quelque 280 employés établis à Colchester, au Vermont, et à Brossard, au Québec, ont été transférés à GE Commercial Finance.

Le 30 juin 2005, la Société a procédé à la clôture d'une facilité de crédit non garantie d'un montant de 1,1 milliard \$ obtenue par le biais d'un syndicat bancaire.

Le 23 septembre 2005, la Société a annoncé la clôture d'une structure de financement permanent d'une valeur d'environ 1,7 milliard \$. Cette structure, connue sous le nom de Regional Aircraft Securitization Program (RASPRO), fournit du financement sous forme de baux à long terme à certains clients d'avions régionaux de Bombardier Aéronautique. La structure RASPRO couvre soixante-dix appareils dont soixante-cinq biréacteurs CRJ et cinq appareils Q400.

Le 26 octobre 2005, Bombardier Aéronautique a annoncé la mise sur pied d'une usine de calibre mondial à Querétaro, au Mexique, pour compléter ses usines existantes. La Société y investira quelque 200 millions \$ en équipement, immeubles et coûts de démarrage sur une période de sept ans.

Le 28 octobre 2005, la Société a annoncé qu'à compter de la mi-janvier 2006, elle suspendrait temporairement la production de son appareil CRJ200, rajustant ainsi sa production en fonction des perspectives actuelles du marché des biréacteurs régionaux de 50 places. Le 9 février 2006, la Société a annoncé la reprise de la production des avions de la plateforme Bombardier CRJ200/Challenger 850. La production devrait recommencer à la mi-avril 2006 à l'usine Bombardier de Dorval principalement pour répondre à la demande actuelle et prévue des biréacteurs d'affaires Challenger 850. Sur le plan des effectifs, cette reprise de la production entraînera le rappel d'environ 50 employés à l'usine de Dorval. La quasi-totalité de la réduction des effectifs, touchant environ 2 000 employés, qui avait été annoncée antérieurement le 7 octobre 2004 a eu lieu au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2006. Il reste environ 355 employés qui seront mis à pied d'ici juillet 2006.

Le 7 novembre 2005, Bombardier a annoncé son retrait de la gestion du portefeuille de maisons usinées de Bombardier Capital et le transfert à Green Tree Servicing LLC des futurs droits de gestion et des obligations s'y rapportant. Cette transaction a été réalisée le 1^{er} mars 2006 et s'inscrit dans le cadre de la liquidation progressive ordonnée des portefeuilles de Bombardier Capital entreprise en 2001.

Le 15 février 2006, la Société a annoncé qu'elle prévoyait fermer son usine à Auburn, dans l'État de New York, d'ici la fin du mois de mai 2006 principalement en raison d'une charge de travail insuffisante pour maintenir la rentabilité de l'usine.

Rubrique 3 Description de l'activité

3.1 Structure et gestion

La Société exerce ses activités dans deux secteurs isolables : Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport.

Bombardier Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits aéronautiques novateurs et la prestation de services destinés aux marchés des avions d'affaires, des avions régionaux, des avions de missions spéciales et des avions amphibies. Le portefeuille de produits de Bombardier Aéronautique comprend la gamme la plus complète d'avions d'affaires, de biréacteurs régionaux, d'avions à turbopropulsion et d'avions amphibies de l'industrie.

Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes. Il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, incluant des locomotives, des véhicules légers sur rail et des systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle ainsi que des solutions complètes pour les systèmes et la signalisation. Bombardier Transport est également un prestataire de services d'entretien.

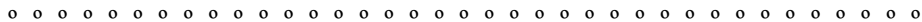
Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2006, la Société a continué de mettre en œuvre sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital, et plusieurs portefeuilles ont été vendus ou mis en vente. Les portefeuilles restants sont essentiellement liés à Bombardier Aéronautique. Par conséquent, ils sont maintenant inclus dans Bombardier Aéronautique et les activités et les résultats de Bombardier Capital ne sont plus présentés séparément à compter du quatrième trimestre de l'exercice 2006 (voir la note 25 – Information sectorielle, afférente aux états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006 à la page 132). Aux fins des états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006, les activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan sont présentées à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs connexes sont présentés à titre d'« actifs détenus à des fins de vente » et de « passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » sous un même poste dans les bilans consolidés (voir la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés aux pages 98 et 99). Les activités principales de Bombardier Capital composées du financement d'avions commerciaux et les activités de prêts relatifs aux avions d'affaires sont maintenant gérées par Bombardier Aéronautique et, par conséquent, ces activités font partie des résultats de ce secteur. Les portefeuilles de Bombardier Capital liés aux activités de financement d'avions sont inclus dans un nouveau poste du bilan, « Financement d'avions », avec les autres actifs liés au financement d'avions de Bombardier Aéronautique. Les activités restantes de Bombardier Capital ne sont pas significatives, et les actifs connexes sont compris dans le poste « Autres actifs » des bilans consolidés de la Société.

Le tableau suivant présente la composition des deux secteurs isolables :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions régionaux• Services à l'aviation et nouveau programme d'avions commerciaux• Flexjet et Skyjet
<i>Bombardier Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Matériel roulant• Services• Systèmes• Signalisation

Les activités de ces deux secteurs sont décrites dans la présente notice annuelle sous des rubriques distinctes.

Bombardier Aéronautique



Bombardier Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits aéronautiques novateurs et la prestation de services destinés aux marchés des avions d'affaires, des avions régionaux, des avions de missions spéciales et des avions amphibies. Le portefeuille de produits de Bombardier Aéronautique comprend la gamme la plus complète d'avions d'affaires, de biréacteurs régionaux, d'avions à turbopropulsion et d'avions amphibies de l'industrie.

Le centre administratif de Bombardier Aéronautique est situé à Montréal, Québec, Canada.

Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Aéronautique, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise – Filiales ».

Le tableau ci-après présente les principaux centres d'exploitation qui appartiennent à la Société ou à l'une de ses filiales, le cas échéant, sauf s'il est indiqué qu'ils sont loués (« L »), et qui font partie de Bombardier Aéronautique. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines	Activités exercées ou produits
Montréal, Québec, Canada ^(L)	Montage des avions d'affaires Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605 et Challenger 850 et de l'avion régional CRJ200 et activités préparatoires au vol pour ces avions. Aménagement intérieur et peinture de l'avion régional CRJ200. Aménagement intérieur et peinture des avions d'affaires Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605, Bombardier Global 5000 et Global Express.
Mirabel, Québec, Canada ^(L)	Montage, activités préparatoires au vol, peinture et aménagement intérieur des avions régionaux CRJ700 et CRJ900 et de l'avion d'affaires Challenger 870.
Montréal, Québec, Canada	Pièces, composants et pièces de rechange pour les biréacteurs d'affaires Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 850 et Challenger 870, les avions régionaux CRJ200, CRJ700 et CRJ900, les avions d'affaires Global Express et Bombardier Global 5000 et l'avion amphibie Bombardier 415; composants de structure pour Airbus Industries.
Montréal, Québec, Canada	Montage complet des ailes et du fuselage de l'avion amphibie Bombardier 415.
Downsview, Ontario, Canada	Fabrication et montage final des avions à turbopropulsion de série Q, y compris les pièces de rechange et les composants connexes; fabrication de composants pour les avions Global Express et Bombardier Global 5000 et montage final de ces avions; montage des ailes des avions d'affaires Learjet 45, Learjet 45 XR, Learjet 40 et Learjet 40 XR.

Usines	Activités exercées ou produits
North Bay, Ontario, Canada ^(L)	Montage final et activités préparatoires au vol pour l'avion amphibie Bombardier 415.
Wichita, Kansas, États-Unis	Fabrication de la gamme d'avions d'affaires Learjet et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Bombardier Aéronautique.
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants en matériaux composites pour Bombardier Aéronautique, ou pour Boeing.
Hawthorn, Newtownards et Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants pour avions, nacelles de moteurs d'avion et composants et pièces de rechange pour les nacelles pour Bombardier Aéronautique ou pour Boeing, Rolls-Royce, Rolls-Royce Deutschland et International Aero Engines.

De plus, les centres de services de la division Avions d'affaires situés à Tucson, en Arizona, à Hartford, au Connecticut, à Fort Lauderdale, en Floride, à Wichita, au Kansas, et à Dallas, au Texas, aux États-Unis, et à Berlin, en Allemagne, font partie d'un réseau de services d'entretien appelé Bombardier Aircraft Services. Les centres de services de la division Avions régionaux sont situés à Tucson, en Arizona, et à Bridgeport, en Virginie occidentale. La Société est propriétaire d'un aéroport situé à Downsview, Ontario, au Canada, qui sert au soutien des activités manufacturières de Bombardier Aéronautique.

La commercialisation des produits de Bombardier Aéronautique s'effectue par le truchement de bureaux de marketing et de vente. En Amérique du Nord, ces bureaux sont situés au Canada (à Montréal, Ottawa et Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, de la Caroline du Sud, du Colorado, du Connecticut, de la Floride, de la Géorgie, du Kansas, du Maryland, du Minnesota, du Missouri, de l'Ohio et du Texas, ainsi qu'à Washington, D.C.). En Europe, la commercialisation s'effectue par le truchement de bureaux situés en Allemagne, en France, au Royaume-Uni et en Suisse. En Asie, ces bureaux sont exploités à Dubaï, aux Émirats arabes unis, à Hong Kong, en République populaire de Chine et à Singapour.

Avions d'affaires

Bombardier Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois gammes de biréacteurs d'affaires. La gamme d'appareils Bombardier Global comprend l'appareil de très grande dimension Bombardier Global 5000 et le biréacteur d'affaires très long-courrier Global Express XRS. La gamme d'appareils Bombardier Challenger comprend l'appareil Challenger 850, l'appareil Challenger 870, l'avion à large fuselage Challenger 605 qui a été lancé en novembre 2005 et l'avion d'affaires superintermédiaire Challenger 300. La gamme d'appareils Bombardier Learjet comprend les appareils légers Learjet 40 et Learjet 40 XR, l'appareil léger supérieur Learjet 45, l'appareil Learjet 45 XR et l'appareil intermédiaire Learjet 60 XR qui a été lancé en novembre 2005.

Les avions commandés par les clients sont fabriqués par les installations manufacturières de Bombardier Aéronautique. Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources du monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre; toutefois, la majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Bombardier Aéronautique a généralement conclu des contrats à long terme.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Global***

La gamme de biréacteurs d'affaires Bombardier Global comprend deux avions à large fuselage : l'avion de très grande dimension Bombardier Global 5000 et le très long-courrier Global Express XRS. Les appareils de la gamme Bombardier Global ont beaucoup de systèmes en commun, offrant ainsi aux exploitants de flotte

mixte les avantages sur le plan des coûts qu'offrent des appareils qui ont en commun la qualification de type, la formation, les pièces de rechange et l'entretien.

L'appareil Bombardier Global 5000 est un biréacteur d'affaires intercontinental ultrarapide qui est capable d'effectuer des vols sans escale sur des distances allant jusqu'à 4 800 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage à bord à certaines conditions de vol. Le premier appareil Bombardier Global 5000 est entré en service au premier trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2006. Les principaux modèles qui font concurrence à l'appareil Bombardier Global 5000 comprennent l'avion G450 de Gulfstream ainsi que les avions Falcon 900EX et Falcon 7X de Dassault.

L'appareil Global Express XRS est un biréacteur d'affaires très long-courrier qui franchit des distances allant jusqu'à 6 150 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,85 à certaines conditions de vol. Le premier appareil Global Express XRS est entré en service au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2006. L'avion Global Express XRS fait concurrence aux avions G500 et G550 de Gulfstream.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Challenger***

La gamme de biréacteurs d'affaires Bombardier Challenger comprend actuellement les appareils Challenger 300, Challenger 605, Challenger 850 et Challenger 870.

Le biréacteur d'affaires Challenger 300 est un nouveau venu dans la catégorie des avions superintermédiaires. Il a une distance franchissable transcontinentale pouvant atteindre 3 100 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,80 à certaines conditions de vol avec huit passagers et deux membres d'équipage à bord. Il entre en concurrence avec quatre autres modèles d'avions dans cette catégorie : le Hawker 4000 de Raytheon; le G200 de Gulfstream; le Falcon 50EX de Dassault; et le Citation X de Cessna.

L'appareil Challenger 605 est un biréacteur d'affaires intercontinental à large fuselage capable d'effectuer des vols sans escale de plus de 4 000 milles nautiques à certaines conditions de vol. L'appareil Challenger 605 est la sixième génération de l'avion Challenger à large fuselage, les modèles précédents étant les Challenger 600, 601, 601-3A, 601-3R et 604. Il a été lancé en novembre 2005 et devrait entrer en service au deuxième trimestre de 2007. Les principaux modèles qui font concurrence à l'appareil Challenger 605 comprennent les avions Falcon 2000EX et Falcon 900C fabriqués par Dassault Aviation ainsi que l'avion G300 de Gulfstream.

Les appareils Challenger 850 et 870 sont des dérivés de l'appareil CRJ modifié pour les voyages d'affaires. Ils peuvent être configurés en version d'avion d'affaires ou en navette d'affaires. Les appareils Challenger 850 et 870 allient une grande cabine, de dimensions semblables à celle du Global Express, à une distance franchissable sans escale pouvant atteindre 3 100 milles nautiques à certaines conditions de vol. Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (Embraer) fait concurrence à Bombardier Aéronautique dans ce secteur, de même que les avions Business Jet de Boeing et A319C-J d'Airbus.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Learjet***

Les modèles actuellement en production de la gamme d'appareils Bombardier Learjet sont le Learjet 40, le Learjet 40 XR, le Learjet 45, le Learjet 45 XR et le Learjet 60 XR.

Lancé en octobre 2004, l'appareil Learjet 40 XR, un dérivé du biréacteur d'affaires Learjet 40, peut, à certaines conditions de vol, atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81 et a une distance franchissable maximale pouvant atteindre 1 803 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord. Les modèles qui font concurrence aux avions d'affaires à réaction Learjet 40 et Learjet 40 XR sont les avions Citation Bravo, Encore et V (Ultra) de Cessna et l'avion Hawker 400XP de Raytheon. Le premier appareil Learjet 40 XR est entré en service au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2006.

L'appareil Learjet 45 a une distance franchissable maximale de 2 102 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81 à certaines conditions de vol. Lancé en juillet 2002, l'appareil Learjet 45 XR est une version évoluée du biréacteur d'affaires Learjet 45 visant à offrir une plus grande capacité de charge utile et une plus longue distance franchissable grâce à l'ajout de 1 000 livres à la masse maximale au décollage (Maximum Takeoff Weight ou « MTOW ») ainsi qu'une performance améliorée des moteurs. Les biréacteurs d'affaires Learjet 45 et Learjet 45 XR font tous deux concurrence à l'appareil Citation XLS de Cessna.

En janvier 2005, les appareils Learjet 40, Learjet 40 XR, Learjet 45 et Learjet 45 XR ont obtenu l'approbation de l'administration de l'aviation civile de Chine, ce qui permet à Bombardier Aéronautique de livrer ces avions en Chine.

Le biréacteur d'affaires Learjet 60 XR a une distance franchissable maximale de 2 502 milles nautiques avec quatre passagers. Sa vitesse de croisière maximale est de Mach 0,81. Il a été lancé officiellement en novembre 2005 et devrait entrer en service au quatrième trimestre de 2006. Les modèles qui font concurrence au biréacteur d'affaires Learjet 60 XR comprennent l'avion G150 de Gulfstream, l'avion Hawker 850XP de Raytheon et l'avion Sovereign de Cessna.

Avions régionaux

Bombardier Aéronautique commercialise et vend la gamme d'avions à réaction régionaux Bombardier CRJ et la gamme de turbopropulseurs Bombardier de série Q à des transporteurs aériens. Il fournit aussi des services d'entretien et de modifications à ses clients. Les matières premières et les équipements sont obtenus auprès de fournisseurs du monde entier avec lesquels Bombardier Aéronautique a généralement des contrats à long terme.

- ***Appareils Bombardier CRJ***

La gamme d'avions Bombardier CRJ est formée des appareils CRJ200 à 40, à 44 et à 50 places, de l'appareil CRJ700 à 70 places, de l'appareil CRJ705 à 75 places et de l'appareil CRJ900 à 86 places. En octobre 2005, Bombardier Aéronautique a annoncé qu'elle suspendait temporairement la production de l'avion CRJ200. Toutefois, en février 2006, Bombardier a annoncé la reprise de la production des avions de la plateforme Bombardier CRJ200/Challenger 850 à la mi-avril 2006 principalement pour répondre à la demande actuelle et prévue des biréacteurs d'affaires Challenger 850.

Les nouvelles améliorations apportées aux appareils CRJ700 et CRJ900 en amélioreront le rendement et l'économie, ce qui permettra aux transporteurs aériens de disposer d'une plus grande polyvalence en matière d'exploitation et de réduire leurs frais d'exploitation. Parmi les nouveautés apportées aux appareils CRJ700 figurent le CRJ700 LR (modèle long-courrier), qui a une distance franchissable supérieure à celle du modèle CRJ700 ER (à distance franchissable accrue). De plus, une mise à niveau des réacteurs de l'appareil CRJ700 devrait permettre aux exploitants de réaliser des économies pouvant aller jusqu'à 15 % des coûts d'entretien des réacteurs sur 15 ans. Les nouveautés apportées à l'appareil CRJ900 comprennent plusieurs améliorations qui augmentent considérablement la performance de l'appareil au décollage et à l'atterrissage, accroissent la distance franchissable et réduisent la consommation de carburant. Outre les améliorations sur le plan de la performance, Bombardier Aéronautique a mis au point l'appareil CRJ900 LR qui vient compléter les modèles standard et à distance franchissable accrue existants. L'appareil CRJ900 LR offre une charge utile et une distance franchissable accrues par rapport à la version CRJ900 ER.

La gamme d'appareils CRJ fait face à un concurrent important, Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (Embraer), qui fabrique l'avion à réaction à 50 places ERJ 145, l'avion à réaction à 37 places ERJ 135 et un avion à réaction à 44 places, le ERJ 140. Embraer offre également l'avion à réaction à 70 places Embraer 170 et l'avion à réaction à 86 places Embraer 175.

- ***Appareils Bombardier de série Q***

La gamme de turbopropulseurs Bombardier de série Q est formée de l'appareil Q200 à 37 places, de l'appareil Q300 à 50 places et de l'appareil Q400 de 68 à 78 places.

Les principaux produits concurrents de la gamme d'appareils Bombardier de série Q proviennent d'Avions de Transport Régional (« ATR »). L'appareil Q300 fait face à la concurrence de l'appareil ATR 42, et l'appareil Q400, à la concurrence de l'appareil ATR 72.

Services à l'aviation et nouveau programme d'avions commerciaux

- ***Logistique des pièces de rechange***

Bombardier Aéronautique fournit des services de soutien 24 heures sur 24 pour les pièces de rechange, dont l'expédition régulière, l'entretien des avions immobilisés au sol, des programmes de location, des programmes de gestion de pièces avec échange ainsi que des services de vente de pièces excédentaires et de réparation de pièces appartenant à des clients.

Ces services sont offerts aux clients à partir de deux centres de distribution principaux, dont un est situé à Chicago, en Illinois, aux États-Unis, et l'autre, à Francfort, en Allemagne, ainsi qu'à partir de dépôts situés à Montréal, au Canada, à Dubaï, aux Émirats arabes unis, à Singapour, à Sydney, en Australie, et à Beijing, en République populaire de Chine.

L'organisation de la logistique des pièces répond aux besoins de pièces de pratiquement tous les clients de Bombardier Aéronautique durant toute la vie utile des appareils. La demande de pièces de rechange découle de la taille de la flotte d'appareils de Bombardier Aéronautique et du nombre d'heures de vol. La croissance continue de la flotte contribuera à la croissance de la demande de pièces de rechange.

Bombardier Aéronautique livre concurrence à divers fournisseurs, petits et grands, de pièces aéronautiques. Les avantages concurrentiels de Bombardier Aéronautique comprennent un accès à la plupart des pièces de rechange pour ses appareils. Bombardier Aéronautique est également avantagé en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») ainsi que des conseils techniques OEM. Bombardier Aéronautique offre aussi à sa clientèle un certain nombre de programmes de pièces de rechange, notamment le programme « Smart Parts », qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol.

- ***Entretien d'avions***

Bombardier Aéronautique offre des services d'entretien à sa clientèle d'avions d'affaires dans ses quatre centres exclusifs situés à Fort Lauderdale, en Floride, à Hartford, au Connecticut, à Wichita, au Kansas, et à Dallas, au Texas, aux États-Unis, ainsi que dans un centre de services situé à Berlin, en Allemagne, dans lequel la Société détient une participation. En outre, Bombardier Aéronautique fournit des services d'entretien à ses clients d'avions d'affaires et d'avions régionaux dans deux centres de services situés à Tucson, en Arizona, et à Bridgeport, en Virginie occidentale, aux États-Unis.

Bombardier Aéronautique est également associé à 31 centres de services autorisés répartis dans le monde, dont 28 pour les avions d'affaires et trois pour les avions régionaux, qui assurent des services complets aux exploitants. Ces installations de services sont situées en Europe, en Asie, en Afrique, en Australie, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud.

- ***Formation des clients***

Bombardier Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à l'entretien d'avions de série CRJ à Montréal, au Canada, ainsi que dans le cadre d'une coentreprise à Berlin, en Allemagne.

Bombardier Aéronautique offre la formation personnalisée au pilotage et à l'entretien d'avions d'affaires, de même que d'autres formations complémentaires. Les centres de formation se trouvent à Montréal, au Canada, et à l'aéroport international de Dallas/Fort Worth, à Dallas, Texas, aux États-Unis.

- ***Formation à l'aviation militaire***

La division de formation à l'aviation militaire de Bombardier Aéronautique, en collaboration avec une équipe de sous-traitants, offre des solutions de formation intégrées.

Cette division a actuellement deux contrats importants de formation à l'aviation au Canada : le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada (NATO Flying Training in Canada ou « NFTC ») et le programme du Système avancé d'entraînement à distance pour le combat des CF-18 (« SAEDC »).

Parmi les nations participantes du programme NFTC, notons le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie, la Hongrie et le Canada. La Finlande, la Suède, la France et l'Allemagne ont également envoyé des pilotes instructeurs pour participer au programme.

Le contrat pour le SAEDC comprend la conception et la construction d'installations à des fins précises, ainsi que la prestation de services complets de formation et de soutien sur une période allant jusqu'à 15 ans pour le programme SAEDC des CF-18 des Forces armées canadiennes.

- ***CSeries***

Au cours de l'exercice 2005 de la Société, Bombardier Aéronautique a mené une étude de faisabilité visant le développement d'une nouvelle génération d'appareils commerciaux devant être connus sous l'appellation de CSeries. La gamme d'avions CSeries comprendrait deux versions d'appareils : 110 et 130 places, tous en classe économique. La configuration de chacune de ces versions présenterait une flexibilité de distance franchissable répondant aux exigences du transporteur aérien et pouvant couvrir de 1 800 milles nautiques (court-courrier) à 3 000 milles nautiques (transcontinental). Bombardier Aéronautique avait alors évalué le marché des appareils commerciaux de 90 à 150 places à environ 280 milliards \$, soit quelque 6 500 avions, au cours des 20 prochaines années. Le total des frais de développement était évalué à environ 2,1 milliards \$. Si le programme avait été lancé, l'objectif de la Société aurait été de faire en sorte que les frais de développement de la CSeries soient financés également (à raison de un tiers chacun) par les fournisseurs, par les gouvernements et par Bombardier.

Le 15 mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Bombardier Aéronautique à offrir une nouvelle famille d'appareils CSeries à des clients. Toutefois, le 31 janvier 2006, la Société a annoncé que les conditions du marché alors existantes ne justifiaient pas le lancement de la CSeries à ce moment-là et que le travail et la majorité des employés affectés au programme CSeries seront redirigés vers des occasions liées aux biréacteurs régionaux et turbopropulseurs afin de répondre aux besoins futurs des transporteurs régionaux dans le marché des appareils de 80 à 100 places. Cependant, le programme CSeries n'a pas été annulé. Une petite équipe d'environ 50 employés demeurera affectée au programme CSeries afin d'élaborer davantage son plan d'affaires et de continuer en même temps à explorer le potentiel de la CSeries.

- ***Avions amphibies***

Bombardier Aéronautique fabrique et commercialise le turbopropulseur amphibie Bombardier 415, avion conçu pour la lutte contre les incendies. L'avion peut aussi être adapté en version multimission, le Bombardier 415MP pouvant servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. La certification de l'appareil Bombardier 415MP multimission a été obtenue en mars 2004. La production de l'appareil Bombardier 415 a repris au cours de l'exercice 2006 en réponse à l'amélioration des conditions du marché. En février 2006, Bombardier Aéronautique a relancé le programme du CL-215T en réponse à la demande de la clientèle, principalement au Canada, à l'égard de la conversion d'un avion CL-215 à moteur à pistons en un

turbopropulseur. L'avion CL-215T converti affiche une performance équivalente à celle de l'avion Bombardier 415.

- ***Avions gouvernementaux et de missions spéciales***

Bombardier Aéronautique continue d'identifier et de fournir des solutions de vente d'avions de missions spéciales aux gouvernements et à des organismes d'intérêt spécial du monde entier. Bombardier Aéronautique reconnaît le potentiel commercial des versions pour missions spéciales des avions régionaux et des avions d'affaires et se consacre à développer davantage ce marché en assurant la vente, la commercialisation et le soutien de ces avions. Bombardier Aéronautique a reçu le mandat de travailler avec des spécialistes techniques et des tiers afin d'appuyer la conversion de ces avions aux fins de leur rôle particulier.

Flexjet et Skyjet

- ***Flexjet***

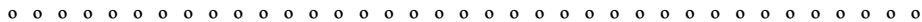
Grâce au programme nord-américain Flexjet, les propriétaires achètent des parts d'avion qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances. Le programme nord-américain Flexjet s'est associé à Delta AirElite Business Jets, filiale de Delta Airlines, pour commercialiser et vendre l'option de carte de membres Flexjet membership (bloc de 25 heures donnant droit à des heures de vol à bord de la flotte Flexjet).

Le programme nord-américain Flexjet vient au troisième rang des programmes de multipropriété actuellement offerts sur ce marché. Les principaux concurrents de Bombardier Aéronautique dans ce secteur, NetJets Inc. et Flight Options LLC, ont habituellement acheté des appareils neufs auprès de différents fabricants comme Gulfstream Aerospace Corporation, Cessna Aircraft Company et Raytheon Aircraft. Quelques autres petites entreprises offrent également la multipropriété d'avions de diverses catégories.

- ***Skyjet***

Le programme nord-américain Skyjet offre des services de vols nolisés sur demande et des droits à des heures de vol. Le programme Skyjet International, visant les marchés d'Europe, d'Asie et du Moyen-Orient, permet aux clients d'acheter des droits à des heures de vol plutôt que des parts d'avion. Le programme Skyjet prend, pour ses clients, les arrangements de vol à bord de biréacteurs d'affaires auprès de sociétés de vols nolisés sélectionnées.

Bombardier Transport



Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes et offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, incluant des locomotives, des véhicules légers sur rail et des systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle ainsi que des solutions complètes pour les systèmes et la signalisation. Bombardier Transport est également un prestataire de services d'entretien.

Le centre administratif de Bombardier Transport est situé à Berlin, en Allemagne.

Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Transport, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise – Filiales ».

Le tableau ci-après présente les principaux centres d'exploitation appartenant à la Société ou à l'une de ses filiales, le cas échéant, sauf s'il est indiqué qu'ils sont loués (« L »), et qui font partie de Bombardier Transport. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines ou centres de services	Activités exercées ou produits
La Pocatière, Québec, Canada	Fabrication de caisses et de véhicules de transport en commun.
Thunder Bay, Ontario, Canada	Fabrication de véhicules de transport en commun et de TRA.
Plattsburgh, New York, États-Unis ^(L)	Assemblage final de véhicules de transport en commun.
Pittsburgh, Pennsylvanie, États-Unis	Assemblage final de systèmes de transport automatisés et de systèmes de propulsion.
Sahagún, Mexique	Fabrication de véhicules de transport en commun ainsi que de locomotives à marchandises, remise à neuf de voitures de transport-passagers sur rail et de véhicules légers sur rail.
Hortolândia, Brésil ^(L)	Remise à neuf de véhicules.
Vienne, Autriche	Fabrication de caisses en acier pour les véhicules légers sur rail en Europe, assemblage final de véhicules légers sur rail.
Bruges, Belgique	Fabrication de caisses en acier pour les voitures-passagers en Europe, assemblage final de voitures-passagers et matériel ferroviaire.
Česká Lipa, République tchèque	Fournisseur de pièces de base, d'infrastructures de soudure et de composants à coût modique.
Crespin, France	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers en Europe, assemblage final de voitures-passagers et fabrication de bogies.
Aix-la-Chapelle, Allemagne	Fabrication de caisses et assemblage final de voitures-passagers.
Bautzen, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers (particulièrement pour les véhicules légers sur rail) et assemblage final de voitures-passagers en Europe.

Usines ou centres de services	Activités exercées ou produits
Görlitz, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers (particulièrement pour les voitures à double niveau) et assemblage final de voitures-passagers.
Hennigsdorf, Allemagne	Fabrication de caisses pour des voitures-passagers, assemblage final de voitures-passagers et centre d'essais, activités reliées aux systèmes de propulsion et de contrôle.
Kassel, Allemagne ^(L)	Assemblage final de locomotives diesels et électriques.
Mannheim, Allemagne	Fabrication d'équipement de propulsion pour tous les types de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives électriques.
Siegen, Allemagne	Fabrication de bogies pour l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient.
Dunakeszi, Hongrie ^(L)	Activités de remise à neuf, de fabrication de voitures-passagers et de conception technique.
Matranovak, Hongrie	Fabrication de caisses de bogies.
Vado Ligure, Italie	Fabrication de locomotives et activités de mise à niveau.
Wrocław, Pologne	Fabrication de caisses de bogies et de locomotives.
Trapaga, Espagne	Fabrication de matériel de propulsion.
Västerås, Suède	Fabrication de matériel de propulsion et activités d'entretien.
Central Rivers, Royaume-Uni	Activités d'entretien et de réfection.
Crewe, Royaume-Uni	Activités d'entretien, de réfection et de remise à neuf d'essieux et de bogies.
Derby, Royaume-Uni	Fabrication de caisses en aluminium et site d'assemblage final de voitures-passagers en Europe.
Plymouth, Royaume-Uni	Assemblage de sous-ensembles et assemblage final pour des produits de signalisation.
Melbourne, Australie	Fabrication de caisses en acier inoxydable, assemblage final, réparation et remise à neuf de véhicules de transport-passagers sur rail.
Maryborough, Australie ^(L)	Activités de fabrication pour les voitures de trains régionaux et suburbains.

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Transport s'effectue par l'intermédiaire de bureaux de marketing ou de vente. Dans les Amériques, ces bureaux sont situés au Canada (à Saint-Bruno, au Québec, à Toronto et à Millhaven (Kingston), en Ontario), aux États-Unis (dans les États de la Californie, de la Floride et de la Pennsylvanie ainsi qu'à Washington, D.C.) ainsi qu'au Mexique et au Brésil.

En Europe, la commercialisation s'effectue par l'entremise de bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en France, en Grèce, en Hongrie, en Italie, en Norvège, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en Roumanie, au Royaume-Uni, en Russie, en Suède, en Suisse et en Turquie.

Enfin, Bombardier Transport a également des bureaux en Inde, en Israël, aux Émirats arabes unis, en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, en Malaisie, dans la République de Singapour, à Taïwan et en Thaïlande.

Bombardier Transport est locataire de ces bureaux de marketing ou de vente, sauf le bureau de Saint-Bruno, au Québec, le bureau de Millhaven (Kingston) et les bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Royaume-Uni et en Suisse, dont elle est propriétaire.

Matériel roulant

Le matériel roulant de Bombardier Transport comprend les véhicules légers sur rail, les voitures de métro, les trains suburbains et régionaux, les trains interurbains et à grande vitesse, les locomotives, les bogies ainsi que les systèmes de propulsion et de contrôle pour ces véhicules.

- ***Véhicules légers sur rail***

La gamme de véhicules légers sur rail de Bombardier Transport comprend des tramways standard, des city-trams et des tram-trains.

- ***Métros***

Bombardier Transport offre une gamme complète de technologies adaptées aux besoins des systèmes de transport urbains.

- ***Trains suburbains et régionaux***

Bombardier Transport offre un vaste éventail de véhicules de transport-passagers sur rail pour les marchés du transport suburbain et régional. La gamme de produits comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesels, des voitures-passagers et des trains à double niveau.

- ***Trains interurbains et à grande vitesse***

La gamme de produits de Bombardier Transport comprend des rames automotrices diesels, des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesels et électriques, des voitures-passagers et des trains à grande vitesse.

- ***Locomotives***

Bombardier Transport offre des locomotives et des motrices servant au transport interurbain, à grande vitesse et régional et au transport des marchandises tant en version électrique que diesel-électrique qui répondent aux besoins spécifiques des exploitants ferroviaires.

- ***Bogies***

Bombardier Transport offre des systèmes de bogies fiables et innovateurs pour tous les segments de marché et les types de matériel roulant (depuis les tramways, les métros et les trains suburbains et régionaux jusqu'aux trains à longue distance et à grande vitesse et aux locomotives).

- ***Propulsion et contrôles***

Bombardier Transport offre des systèmes intégrés de propulsion, de contrôle de train et de gestion. Le système de propulsion comprend des transformateurs, des convertisseurs, des moteurs de traction, des engrenages et des fournitures pour les systèmes électriques auxiliaires.

- ***Concurrence***

Bombardier Transport a deux concurrents principaux à l'échelle internationale, Alstom Transport, division de Alstom SA (Alstom) et Siemens Transport, division de Siemens AG (Siemens). Ces deux sociétés exercent leurs activités dans les mêmes marchés que Bombardier Transport.

Ansaldobreda Spa Transport (Ansaldo) est également un fournisseur offrant une gamme complète de produits qui a des bases établies en Italie et dans d'autres pays européens. Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF), Patentes Talgo SA (Talgo) et Stadler Rail AG sont des entreprises spécialisées dans le secteur des voitures-passagers, surtout en Europe. CAF et Talgo exercent aussi des activités en Amérique du Nord. Vossloh AG exerce des activités, entre autres, dans le secteur des locomotives et des systèmes de propulsion diesels.

Les fournisseurs japonais tels que Kawasaki Heavy Industries Ltd., Mitsubishi Electric Corporation et Toshiba Corporation font concurrence surtout en Asie et aux États-Unis, dans les secteurs des projets de matériel roulant ou des systèmes à propulsion électrique. Rotem Company est un fabricant coréen de matériel roulant pour les passagers et exerce ses activités en Asie, aux États-Unis et en Europe.

Bombardier Transport a maintenu par le passé des relations d'affaires dans le cadre de projets avec la plupart de ses concurrents, particulièrement en Europe.

Services

Bombardier Transport fournit une vaste gamme de services pour les chemins de fer comprenant l'entretien complet des trains, le soutien technique, la gestion de pièces de rechange et de la logistique, la réingénierie et la modernisation exhaustive des voitures ainsi que la réingénierie et la modernisation de composants.

- ***Concurrence***

Dans le secteur des services fournis aux trains fabriqués par Bombardier Transport, sur lesquels sont principalement axées ses activités de services, Bombardier Transport fait concurrence à des exploitants de chemins de fer, à des fournisseurs de sous-systèmes et de composants et à des fournisseurs de services dans ce marché très fragmenté. Dans le secteur combiné du matériel roulant et des contrats de maintenance, Bombardier a les deux mêmes concurrents principaux que dans le secteur du matériel roulant, Alstom et Siemens, qui offrent également une gamme complète de services. La plupart des autres fabricants de matériel roulant exercent également des activités dans le segment des services.

Systemes

Bombardier Transport développe, conçoit, fabrique et entretient des systèmes de transport allant des systèmes de transport urbains de grande capacité aux systèmes de transport et de monorail entièrement automatisés. Bombardier Transport fournit également des services d'exploitation et d'entretien pour des systèmes entièrement automatisés.

- ***Concurrence***

Les concurrents à l'échelle internationale de Bombardier Transport, Alstom et Siemens, continuent de développer leurs compétences dans le secteur des systèmes de transport.

Des sociétés d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction exercent des activités dans le domaine du développement de projets ferroviaires. Au nombre de ces sociétés figurent Bechtel Corporation, SNC-Lavalin inc., Dragados S.A. et Washington Group.

Dans le marché des systèmes de transport automatisés, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. et Doppelmayr Cable Car GmbH sont les principaux concurrents de Bombardier Transport. Hitachi Ltd. et KL Monorail System Sdn Bhd exercent des activités dans le marché des monorails.

Signalisation

Les systèmes de signalisation de Bombardier Transport couvrent les systèmes de transport en commun et les systèmes de grandes lignes. Les systèmes de transport en commun couvrent les systèmes manuels, les systèmes automatisés et les systèmes basés sur les communications. Les systèmes de grandes lignes vont des systèmes traditionnels jusqu'à la technologie de système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS).

- ***Concurrence***

Les principaux concurrents dans le marché de la signalisation ferroviaire sont Siemens, Alstom, Alcatel, Invensys et Ansaldo.

3.2 Information sectorielle

Pour une indication du montant des ventes de Bombardier par secteur d'activité et par secteur géographique, il y a lieu de se reporter à la note 25 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2006 et 2005 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 29 mars 2006, y compris le tableau mentionné à la note 25. Cette note et ce tableau apparaissent aux pages 132 à 135 de ces états financiers et sont intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions est la convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. (« CFC ») (filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada), en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion Challenger et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution et l'entretien d'avions Challenger et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de la convention est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans chacune. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ CA en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

3.4 Développement de produits

Chaque année, Bombardier affecte une partie de ses ressources et de ses revenus au développement de produits. Les principales initiatives en matière de développement de produits de Bombardier Aéronautique et de Bombardier Transport, respectivement, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006, sont décrites aux pages 14, 17, 22, 39 et 42 du rapport de gestion de la Société déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 29 mars 2006, pages qui sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle. Les frais de développement de produits figurent dans les bilans consolidés et les états consolidés des résultats, respectivement, aux pages 83 et 85 des états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2006 et 2005 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 29 mars 2006; ces pages sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.5 Environnement

Les produits et les activités de fabrication et de services de la Société sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérales, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités de la Société à l'étranger. La Société a donc établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. Conformément à cette politique, environ 85 % des sites de fabrication et de services de la Société (plus de 150 employés) ont reçu de vérificateurs externes l'accréditation en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale.

Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de conformité aux lois, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution, tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs aux nouvelles installations construites ou aux installations existantes améliorées dans le cours normal de ses affaires. Les dépenses en immobilisations futures pour des systèmes de contrôle de la pollution ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination des sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études périodiques afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, de déterminer la nécessité et la faisabilité de diverses techniques de décontamination et de définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites en Amérique du Nord et en Europe. Les coûts historiques pour la décontamination du sol et/ou des eaux souterraines ont été négligeables.

L'estimation des obligations futures au titre de la dépollution environnementale dépend de la nature et de la portée de l'information historique et des données physiques sur le site contaminé, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant au correctif à apporter, du moment des mesures de décontamination et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation.

Bien qu'il semble probable que les frais annuels rattachés aux activités d'assainissement augmentent avec le temps en raison des exigences réglementaires toujours plus rigoureuses, ceux-ci ne devraient pas être significatifs pour la Société.

3.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente le nombre total d'employés de Bombardier :

	Nombre d'employés aux 31 janvier	
	2006	2005
Bombardier Aéronautique	26 800	27 100
Bombardier Transport	28 644	31 570
Siège social	241	250
Autres (employés de l'ancien secteur isolable Bombardier Capital).....	237	636
Total	55 922	59 556

Au 31 janvier 2006, 11 697 des employés de Bombardier en Amérique du Nord étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 19 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2009.

En Europe, quelque 61 conventions collectives sont en vigueur. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein des filiales ou divisions et des négociations nationales ou sectorielles se font généralement au terme d'un an ou de deux ans selon les pays concernés. Ces conventions collectives expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2010.

Bombardier estime que les relations qu'elle entretient avec ses employés sont satisfaisantes.

3.7 Fluctuations des taux de change

La Société fait face à des risques découlant des fluctuations des taux de change comme il est décrit sous la rubrique « Instruments financiers dérivés » à la page 55 du rapport de gestion de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006 qui a été déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 29 mars 2006; cette rubrique est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle. Afin de se protéger contre ces risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie futurs dans différentes devises et à la gestion des actifs et des passifs, qui consistent principalement à contracter des emprunts en devises pour couvrir le risque de change qui découle des investissements permanents dans des pays étrangers.

3.8 Facteurs de risque

La Société fait face à certains facteurs de risque et incertitudes comme il est décrit sous la rubrique intitulée « Risques et incertitudes » aux pages 64 à 70 du rapport de gestion de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006 qui a été déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 29 mars 2006; cette rubrique est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

Rubrique 4 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices terminés le 31 janvier 2006, le 31 janvier 2005 et le 31 janvier 2004. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices terminés les 31 janvier					
	2006		2005		2004	
	Total	Par action	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	2,9	1,11586 \$	2,6	0,99781 \$	3,0	1,16930 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12,9	1,36900 \$	12,9	1,36900 \$	12,9	1,36900 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,56250 \$	14,7	1,56250 \$	14,7	1,56250 \$
Actions classe A (droits de vote multiples)	—	—	30,8	0,09000 \$	30,8	0,09000 \$
Actions subalternes classe B	—	—	129,0	0,09160 \$	128,9	0,09160 \$

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») ou les actions subalternes classe B à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions privilégiées série 2 »), les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 ») et les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (« actions privilégiées série 4 ») n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4, selon le cas, qui sont en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société.

Pour leur part, les porteurs d'actions subalternes classe B ont droit, en priorité sur les porteurs d'actions classe A, à un dividende non cumulatif au taux de 0,0015625 \$ CA par action par année ou de 0,000390625 \$ CA par trimestre; lorsqu'un dividende au taux de 0,0015625 \$ CA par action par année est déclaré et payé ou mis de côté pour paiement dans tout exercice relativement aux actions subalternes classe B, les actions classe A et les actions subalternes classe B participent également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui peut être déclaré, payé ou mis de côté pour paiement durant cet exercice.

En général, la Société a comme politique d'établir le montant total de ses dividendes pour un exercice à environ 30 % du bénéfice net consolidé de l'exercice précédent. Le conseil d'administration de la Société se réserve le droit de modifier cette politique en tout temps. Le 30 mars 2005, le conseil d'administration de Bombardier a décidé que, conformément à la politique de la Société et compte tenu des résultats financiers de l'exercice 2005, aucun dividende ne serait versé sur les actions classe A ni sur les actions subalternes classe B pour l'exercice 2006.

En vertu de diverses conventions de financement auxquelles elles sont parties, Bombardier Capital Ltée, Bombardier Capital Inc. et Learjet Inc. font l'objet de certaines restrictions quant au paiement de dividendes. La Société, à titre d'intervenante, est également soumise à certaines restrictions quant à la réception de dividendes de la part de ces filiales. Ces filiales se sont engagées à maintenir certains ratios financiers ou une valeur nette minimale, ce qui peut limiter indirectement le paiement de dividendes par ces filiales.

Rubrique 5 Description générale de la structure du capital

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (« actions privilégiées »), dont 12 000 000 ont été désignées actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été

désignées actions privilégiées série 4, ii) de 1 892 000 000 d'actions classe A et iii) de 1 892 000 000 d'actions subalternes classe B. Au 31 janvier 2006, la Société comptait 2 597 907 actions privilégiées série 2, 9 402 093 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 342 000 010 actions classe A et 1 408 466 958 actions subalternes classe B en circulation.

Les actions subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières) car elles ne comportent pas de droits de vote égaux. Dans l'ensemble, les droits de vote s'attachant aux actions subalternes classe B représentaient, au 31 janvier 2006, 30,95 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

Actions classe A et actions subalternes classe B

Subordination et droits de vote

Les actions classe A et les actions subalternes classe B prennent rang après les actions privilégiées quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société. Les actions classe A et les actions subalternes classe B confèrent respectivement dix voix et une voix par action à leur porteur.

Dividendes et liquidation

Les porteurs d'actions subalternes classe B ont le droit de recevoir, au cours de chaque exercice, un dividende non cumulatif de 0,0015625 \$ CA par action par année, si le conseil d'administration le déclare, et, après que ce dividende a été versé ou mis de côté en vue de son paiement, les porteurs d'actions classe A et d'actions subalternes classe B participent également, action pour action, à tout dividende supplémentaire déclaré par le conseil d'administration de la Société au cours de cet exercice sur les actions classe A et les actions subalternes classe B.

En cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société, les porteurs d'actions classe A et les porteurs d'actions subalternes classe B ont le droit de recevoir proportionnellement, action pour action, le reliquat de l'actif de la Société après le paiement de toutes les dettes, sous réserve de droits prioritaires s'attachant à toute action ayant priorité de rang sur les actions classe A et les actions subalternes classe B.

Privilège de conversion

Chaque action classe A est convertible en tout temps par son porteur en une action subalterne classe B entièrement libérée et non susceptible d'appels subséquents. Chaque action subalterne classe B est convertible par son porteur en une action classe A entièrement libérée et non susceptible d'appels subséquents en tout temps à compter du moment où survient un des faits suivants : i) une offre d'achat (tel que ce terme est défini) est faite aux porteurs d'actions classe A à l'égard d'actions classe A et cette offre est acceptée par l'actionnaire majoritaire de la Société, à savoir la famille Bombardier; ou ii) cet actionnaire majoritaire de la Société cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A en circulation.

Exception faite des droits, privilèges, restrictions et conditions s'attachant aux actions classe A et aux actions subalternes classe B qui sont décrits ci-dessus, les actions classe A et les actions subalternes classe B sont assorties des mêmes droits, sont égales à tous les égards et seront traitées par la Société comme si elles faisaient partie de la même catégorie.

Les actions classe A et les actions subalternes classe B ont été fractionnées à raison de deux pour une en juillet 2000, 1998 et 1995.

Actions privilégiées en tant que catégorie

Émission en séries

Les actions privilégiées sont émissibles en séries, chaque série se composant du nombre d'actions et comportant les modalités qui peuvent être déterminés par le conseil d'administration avant son émission.

Rang

Les actions privilégiées de chaque série prennent le même rang que les actions privilégiées de toutes les autres séries et elles prennent rang devant les actions classe A et les actions subalternes classe B quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société.

Dividendes

Les porteurs d'actions privilégiées ont le droit de recevoir des dividendes privilégiés, selon les montants et aux intervalles pouvant être déterminés par le conseil d'administration à l'égard de chaque série, avant l'émission des actions de cette série.

Droits de vote

Les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit d'être convoqués, d'assister, ni de voter aux assemblées des actionnaires, sauf tel qu'il est prévu dans les statuts de la Société à l'égard de toute série d'actions privilégiées ou lorsque les porteurs d'actions privilégiées sont habilités à voter par catégorie ou par série conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* ou à toute loi pouvant la remplacer, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre (« LCSA »). Eu égard à toute question nécessitant l'approbation des porteurs d'actions privilégiées par catégorie, chaque porteur dispose d'une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

Modifications

Les dispositions s'attachant aux actions privilégiées en tant que catégorie peuvent être modifiées en tout temps moyennant les approbations alors exigées par la LCSA. La LCSA prévoit actuellement que cette approbation peut être donnée par au moins les deux tiers des voix exprimées à une assemblée des porteurs d'actions privilégiées. Les statuts de la Société prévoient, en ce qui concerne les assemblées des porteurs d'actions privilégiées, que le quorum est constitué par les porteurs d'un nombre d'actions privilégiées représentant au moins 25 % des droits de vote s'attachant à toutes les actions privilégiées en circulation; toutefois, à toute reprise d'assemblée en cas d'ajournement par suite d'absence de quorum, le quorum est constitué par les porteurs présents, sans égard au pourcentage d'actions privilégiées en circulation qu'ils détiennent.

Actions privilégiées série 2

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote, sont rachetables au gré de la Société au prix de 25,50 \$ CA l'action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison d'une action pour une le 1^{er} août 2007 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être

convertie. Depuis le 1^{er} août 2002, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement, s'ils sont déclarés, le taux de dividende variable annuel étant égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CA l'action ou supérieur à 25,10 \$ CA l'action.

Actions privilégiées série 3

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote, sont rachetables au gré de la Société au prix de 25,00 \$ CA l'action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 2007 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison d'une action pour une le 1^{er} août 2007 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 5,476 % pour la période quinquennale initiale allant du 1^{er} août 2002 au 31 juillet 2007 inclusivement, ce dividende étant payable trimestriellement, s'il est déclaré. Le taux du dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours et au plus 60 jours avant chaque période de dividende quinquennale subséquente. Chaque taux de dividende fixe quinquennal choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada au sens donné à ce terme défini dans les clauses modificatrices en vertu desquelles les actions privilégiées série 3 ont été créées.

Actions privilégiées série 4

Les actions privilégiées série 4 à dividende de 6,25 % donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés, cumulatifs et fixes, si le conseil d'administration en déclare, de 1,5625 \$ CA par action par année. Les dividendes sont payables trimestriellement le dernier jour de juillet, d'octobre, de janvier et d'avril de chaque année à un taux égal à 0,3906 \$ CA par action par trimestre. Les actions privilégiées série 4, qui ne sont assorties d'aucun droit de vote, ne seront pas rachetables avant le 31 mars 2007. Sous réserve de certaines dispositions, la Société pourra racheter au comptant à son gré, à compter du 31 mars 2007, la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 au prix de 26,00 \$ CA par action si le rachat a lieu avant le 31 mars 2008, de 25,75 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009, de 25,50 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010, de 25,25 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011 et de 25,00 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2011, le prix étant majoré dans chaque cas du montant de tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions jusqu'à la date du rachat, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours. Par ailleurs, à compter du 31 mars 2007, la Société pourra, sous réserve de l'approbation des bourses appropriées, convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 en actions subalternes classe B de la Société entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours. On établira le nombre d'actions subalternes classe B de la Société en lesquelles chaque action privilégiée série 4 pourra être ainsi convertie en divisant le prix de rachat applicable par action privilégiée série 4, plus tous les dividendes déclarés et impayés à la date de conversion, par le plus élevé entre 2,00 \$ CA et 95 % du cours moyen pondéré des actions subalternes classe B à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de bourse consécutifs se terminant le quatrième jour précédant la date fixée pour la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse qui précède ce quatrième jour. La Société peut accorder en tout temps, à son gré, aux porteurs d'actions privilégiées série 4 le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions, moyennant préavis, en actions privilégiées d'une nouvelle série.

Notes de crédit

Au 31 janvier 2006, la Société avait reçu des notes de BB et de Pfd-4 de Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS ») pour ses débentures de premier rang et ses actions privilégiées, respectivement. La Société a reçu une note de BB pour son crédit de Standard & Poor's (« S&P »). Les titres d'emprunt de la Société ont également été notés Ba2 par Moody's Investors Service (« Moodys ») et BB par Fitch Ratings (« Fitch »). Fitch et S&P ont également attribué une note de B+ et de P4, respectivement, aux actions privilégiées de la Société. Les notes de crédit visent à donner aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit rattaché à une émission de titres.

DBRS note i) la dette à long terme par catégorie de notation allant d'une note maximale de AAA à une note minimale de D et ii) les actions privilégiées par catégorie de notation allant d'une note maximale de Pfd-1 (élevé) à une note minimale de D. De même, les notes de S&P vont d'une note maximale de AAA à une note minimale de D. Les notes de Moodys vont d'une note maximale de Aaa à une note minimale de C, et les notes de Fitch vont d'une note maximale de AAA à une note minimale de D.

Les notes de crédit accordées par DBRS, S&P, Moodys et Fitch ne constituent pas des recommandations d'acheter, de conserver ou de vendre les titres. Rien ne garantit que les notes demeureront en vigueur pendant une période donnée ou qu'elles ne seront pas révisées ou retirées entièrement par DBRS, S&P, Moodys et Fitch à l'avenir si celles-ci jugent que les circonstances le justifient.

Rubrique 6 Marché pour la négociation des titres de la Société

Les actions classe A, les actions subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Toronto sous les symboles « BBD.MV.A », « BBD.SV.B », « BBD.PR.B », « BBD.PR.D » et « BBD.PR.C », respectivement.

Le programme ajoutant les suffixes « MV » et « SV » aux symboles boursiers qui a été mis en place en 2004 pour les titres avec une structure de vote particulière sera graduellement éliminé par les bourses du Groupe TSX à compter du début de 2006. La date d'entrée en vigueur du changement des symboles de Bombardier sera le 5 juin 2006. Par suite de cette décision, les symboles « BBD.MV.A » et « BBD.SV.B » redeviendront donc BBD.A et BBD.B.

Cours et volume des opérations

Le tableau suivant présente les cours extrêmes publiés en dollars canadiens et le volume cumulatif des opérations de chacun des titres de la Société inscrits à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Toronto pour les périodes indiquées :

MOIS		Actions classe A « BBD.MV.A »	Actions subalternes classe B « BBD.SV.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Janvier 2006	Haut	3,13 \$	3,13 \$	15,98 \$	16,00 \$	18,99 \$
	Bas	2,75 \$	2,74 \$	14,53 \$	15,26 \$	17,56 \$
	Volume	1 106 874	92 717 846	98 717	195 990	192 065
Décembre 2005	Haut	2,95 \$	2,96 \$	15,60 \$	15,74 \$	18,89 \$
	Bas	2,34 \$	2,34 \$	13,75 \$	14,51 \$	17,06 \$
	Volume	1 234 588	117 597 565	143 737	225 095	332 141
Novembre 2005	Haut	2,80 \$	2,79 \$	16,06 \$	16,45 \$	19,30 \$
	Bas	2,35 \$	2,34 \$	14,95 \$	15,32 \$	18,25 \$
	Volume	982 988	94 631 948	78 770	132 715	193 552
Octobre 2005	Haut	2,96 \$	2,95 \$	16,99 \$	17,90 \$	20,95 \$
	Bas	2,45 \$	2,44 \$	15,27 \$	15,75 \$	18,63 \$
	Volume	989 820	97 131 459	50 872	134 068	156 599
Septembre 2005	Haut	3,32 \$	3,29 \$	18,00 \$	17,94 \$	20,95 \$
	Bas	2,80 \$	2,85 \$	16,39 \$	17,09 \$	20,10 \$
	Volume	1 041 053	130 408 353	57 637	174 432	128 710
Août 2005	Haut	3,69 \$	3,66 \$	18,59 \$	18,50 \$	21,08 \$
	Bas	2,96 \$	2,99 \$	17,47 \$	17,51 \$	20,50 \$
	Volume	1 400 466	152 263 106	40 413	226 359	361 239
Juillet 2005	Haut	3,43 \$	3,39 \$	18,51 \$	18,80 \$	21,20 \$
	Bas	2,61 \$	2,56 \$	17,11 \$	18,05 \$	20,00 \$
	Volume	1 446 383	161 594 340	78 595	173 654	236 093
Juin 2005	Haut	2,88 \$	2,75 \$	18,25 \$	19,15 \$	21,50 \$
	Bas	2,57 \$	2,46 \$	16,00 \$	15,90 \$	18,99 \$
	Volume	822 142	66 674 511	121 296	539 534	349 133
Mai 2005	Haut	2,81 \$	2,70 \$	15,89 \$	16,33 \$	19,47 \$
	Bas	2,52 \$	2,41 \$	14,65 \$	15,56 \$	18,11 \$
	Volume	511 774	100 213 439	44 401	308 584	244 917
Avril 2005	Haut	2,98 \$	2,75 \$	15,95 \$	16,85 \$	20,26 \$
	Bas	2,46 \$	2,28 \$	15,00 \$	15,75 \$	18,65 \$
	Volume	919 219	182 369 201	28 114	786 285	1 985 439
Mars 2005	Haut	3,30 \$	3,10 \$	16,99 \$	17,25 \$	20,95 \$
	Bas	2,83 \$	2,62 \$	15,00 \$	16,10 \$	19,67 \$
	Volume	1 256 719	138 020 740	90 357	318 913	340 932
Février 2005	Haut	2,98 \$	2,81 \$	16,85 \$	16,30 \$	20,08 \$
	Bas	2,67 \$	2,47 \$	14,46 \$	15,20 \$	19,00 \$
	Volume	965 881	91 727 841	85 159	457 061	241 262

Rubrique 7 Administrateurs et membres de la haute direction

Le nom des administrateurs et des membres de la haute direction de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les membres de la haute direction au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A, d'actions subalternes classe B ou d'unités d'actions différées d'administrateur (UADA), le cas échéant, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main au 31 mars 2006, ou au 31 janvier 2006 pour les unités d'actions différées, sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A ⁽¹⁾	Actions subalternes classe B ⁽¹⁾	Unités d'actions différées d'administrateur ⁽²⁾
LAURENT BEAUDOIN, C.C., F.C.A. Westmount (Québec) Président du conseil d'administration et chef de la direction de la Société	1975 à ce jour	9 626 951 ⁽³⁾	4 238 493 ⁽³⁾	—
PIERRE BEAUDOIN Westmount (Québec) Vice-président exécutif de la Société et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique	2004 à ce jour	512 859	1 312	—
ANDRÉ BÉRARD ^{(a)(b)(c)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	5 000	69 050
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	⁽⁴⁾	265 774	—
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	⁽⁵⁾	40 001	80 709
L. DENIS DESAUTELS ^{(a)(c)} Ottawa (Ontario) Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	6 500	39 747
MICHAEL J. DURHAM ^{(6)(a)(c)} Dallas, Texas, États-Unis Administrateur de sociétés	2005 à ce jour	—	—	23 438
JEAN-LOUIS FONTAINE Westmount (Québec) Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	4 097 472 ⁽⁷⁾	6 466	—

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A ⁽¹⁾	Actions subalternes classe B ⁽¹⁾	Unités d'actions différées d'administrateur ⁽²⁾
DANIEL JOHNSON ^{(8)(a)(c)(d)} Montréal (Québec) Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l., avocats	1999 à ce jour	—	1 200	70 307
JEAN C. MONTY ^{(9)(b)(d)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	111 762
ANDRÉ NAVARRI Paris, France Vice-président exécutif de la Société et président de Bombardier Transport	2004 à ce jour	—	50 000	—
JAMES E. PERRELLA ^{(b)(d)} Jupiter, Floride, �tats-Unis Président du conseil et chef de la direction à la retraite, Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabricant de composants	1999 à ce jour	—	10 000	149 729
CARLOS E. REPRESAS ^{(b)(c)} Mexico, Mexique Président du conseil, Nestlé Group México	2004 à ce jour	—	—	40 465
FEDERICO SADA G. ^{(10)(d)} Garza, Garcia, Mexique Président et chef de la direction, Vitro, S.A. de C.V., société de fabrication de verre	2003 à ce jour	—	—	68 585
HEINRICH WEISS ^(a) Düsseldorf, Allemagne Président du conseil d'administration et chef de la direction SMS GmbH	2005 à ce jour	—	—	36 831

(1) Le nombre d'actions détenues est présenté au 31 mars 2006.

(2) Le nombre d'unités d'actions différées d'administrateur (UADA) est présenté au 31 janvier 2006 étant donné que le nombre d'UADA octroyées aux termes du régime d'unités d'actions différées d'administrateur est calculé et déclaré à la fin de l'exercice ou des exercices et de la ou des périodes trimestrielles de la Société.

(3) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M. J.R. André Bombardier, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 123 490 actions classe A et 812 500 actions classe B.

(4) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 65 401 042 actions classe A.

(5) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 973 490 actions classe A.

(6) M. Durham a été membre du conseil de Fairchild Dornier GmbH jusqu'en avril 2002, soit environ deux mois avant la date à laquelle les procédures d'insolvabilité relatives aux actifs de Fairchild Dornier GmbH ont été entamées en Allemagne.

- (7) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Janine Bombardier), exerce un contrôle ou a la haute main sur 60 701 887 actions classe A.
- (8) M. Johnson a été administrateur et président du conseil de Geneka Biotechnologie Inc. jusqu'au 7 mars 2003, soit environ deux mois avant la date à laquelle cette société a été réputée avoir fait une cession de biens.
- (9) M. Monty a agi à titre d'administrateur ou de haut dirigeant de Téléglobe Inc. et de certaines de ses filiales dans l'année précédant le 15 mai 2002, date à laquelle Téléglobe Inc. et certaines de ses filiales ont demandé la protection des tribunaux aux termes des lois sur l'insolvabilité de divers pays, y compris le Canada et les États-Unis.
- (10) M. Sada était le président du conseil non dirigeant et administrateur d'Anchor Glass Container Corporation aux États-Unis lorsque cette société s'est placée sous la protection du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis le 13 septembre 1996.
 - (a) Membre du Comité de vérification.
 - (b) Membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération.
 - (c) Membre du Comité de surveillance des caisses de retraite.
 - (d) Membre du Comité de la régie d'entreprise et des nominations.

Chaque administrateur demeure en poste jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires ou jusqu'à l'élection de son successeur, à moins qu'il ne démissionne ou que son poste ne devienne vacant par suite de son décès, de sa destitution ou de toute autre cause.

Membres de la haute direction qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Pierre Alary Montréal (Québec)	Vice-président principal et chef de la direction financière
Richard C. Bradeen Montréal (Québec)	Vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques
Roger Carle Ville de Mont-Royal (Québec)	Secrétaire de la Société
Daniel Desjardins Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint
François Lemarchand Montréal (Québec)	Vice-président principal et trésorier
Carroll L'Italien Westmount (Québec)	Vice-président principal
John Paul Macdonald Longueuil (Québec)	Vice-président principal, affaires publiques
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil

En date du 31 mars 2006, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 14 279 302 actions classe A et de 5 005 411 actions subalternes classe B, soit 4,48 % et 0,35 %, respectivement, des actions de chacune de ces classes en circulation.

Les administrateurs et les membres de la haute direction de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années, sauf que si un administrateur ou un membre de la haute direction a occupé plus d'un poste au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Pierre Alary occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 9 juin 2003, après avoir exercé ces fonctions par intérim depuis le 12 février 2003; avant cette date, il avait été vice-président, finances de Bombardier à compter du 1^{er} novembre 2002; du 17 août 1998 au 31 octobre 2002, il a été vice-président, finances de Bombardier Transport.
- Laurent Beaudoin occupe le poste de président du conseil d'administration et chef de la direction depuis le 13 décembre 2004 et dirige le Bureau du Président, dont les membres comprennent aussi Pierre Beaudoin, président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique et vice-président exécutif de Bombardier, et André Navarri, président de Bombardier Transport et vice-président exécutif de Bombardier; avant cette date, il avait été président exécutif du conseil d'administration depuis le 10 juin 2003 et auparavant, président du conseil d'administration et du comité exécutif depuis le 1^{er} février 1999.
- Pierre Beaudoin occupe le poste de vice-président exécutif de Bombardier et, de même que André Navarri, il est membre du Bureau du Président dirigé par Laurent Beaudoin depuis le 13 décembre 2004; il occupe également le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001; avant cette date, il avait été président de la division Avions d'affaires, Bombardier Aéronautique, depuis le 1^{er} février 2001 et auparavant, président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs d'avril 1996 à janvier 2001.
- André Bérard a été président du conseil de la Banque Nationale du Canada de 2002 à 2004, après avoir occupé les postes de président du conseil et chef de la direction de 1990 à 2002.
- Richard C. Bradeen occupe le poste de vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques depuis le 20 janvier 2005; avant cette date, il avait été vice-président principal, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 1^{er} octobre 2003, après avoir exercé par intérim les fonctions de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 25 novembre 2002; il a également été vice-président, projets spéciaux (responsable de la division des avions amphibies, de l'ingénierie financière et des Services de formation à l'aviation militaire) du 8 avril 2002 au 20 janvier 2005; avant cette date, il avait occupé le poste de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques de la Société depuis le 1^{er} février 2001; auparavant, il avait été vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis le 1^{er} février 1999.
- L. Denis Desautels est administrateur de sociétés depuis le 1^{er} octobre 2002; avant cette date, il a été vérificateur général du Canada du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 2001.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint depuis le 6 avril 1998.
- Michael J. Durham a passé 20 ans au sein d'AMR Corporation, dont les 17 premières années chez American Airlines, notamment à titre de vice-président principal, finances et chef de la direction financière, et les trois dernières années comme président et chef de la direction de Sabre Inc., une société inscrite à la cote de la Bourse de New York qui fournit des services de technologie de l'information à l'industrie du voyage.
- François Lemarchand occupe le poste de vice-président principal et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996.
- John Paul Macdonald occupe le poste de vice-président principal, affaires publiques de Bombardier depuis le 20 janvier 2005, tout en continuant d'agir à titre de vice-président aux communications de Bombardier Aéronautique, poste qu'il occupe depuis 2002; de 1999 à 2002, il avait été vice-président, affaires corporatives de Molson Inc.
- Jean C. Monty est administrateur de sociétés depuis avril 2002; auparavant, il occupait le poste de président du conseil et chef de la direction de BCE Inc., société de télécommunications, depuis le

26 avril 2000, après avoir été président et chef de la direction de BCE Inc. depuis le 6 mai 1998 alors qu'auparavant il avait été président et chef de l'exploitation de BCE Inc. du 1^{er} octobre 1997 au 6 mai 1998; il avait également été président du conseil et chef de la direction de Bell Canada à compter du 28 février 1998.

- André Navarri occupe le poste de vice-président exécutif de Bombardier et, de même que Pierre Beaudoin, il est membre du Bureau du Président dirigé par Laurent Beaudoin depuis le 13 décembre 2004; il occupe aussi le poste de président de Bombardier Transport depuis le 22 février 2004; avant cette date, il avait été président – Exploitation d'Alcatel, fournisseur mondial d'équipement de télécommunications, de septembre 2001 à décembre 2002; de mai 1999 à mai 2000, il a été chef de l'exploitation, puis de mai 2000 à mars 2001, président du conseil et chef de la direction de Valeo, fabricant mondial de composantes de véhicules automobiles.

Rubrique 8 Poursuites

La Société est défenderesse dans le cadre de certaines poursuites actuellement en instance devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers.

La Société a l'intention de défendre sa position avec vigueur dans ces causes. Bien que la direction ne puisse prévoir l'issue finale des poursuites qui étaient en instance au 31 janvier 2006, d'après les renseignements actuellement disponibles, elle croit que la résolution de ces poursuites n'aura pas d'incidence négative importante sur sa situation financière.

Le 7 février 2005, les Teamsters, section locale 445 – Caisse de retraite de la division du transport (Freight Division Pension Fund) ont déposé un recours collectif auprès de la Cour de district des États-Unis (c.-à-d. la cour fédérale) pour le District Sud de New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et d'autres parties en raison de violations alléguées aux lois sur les valeurs mobilières fédérales relativement aux titres avec flux identiques de premier rang/subordonnés (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates) série 2000-A échéant le 15 janvier 2030 de BCMSC. Le 15 avril 2005, les demandeurs ont déposé une procédure modifiée, ces modifications comprenant l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché libre de titres avec flux identiques de premier rang/subordonnés série 1998-A, série 1998-B, série 1998-C, série 1999-A, série 1999-B, série 2000-A et série 2000-B de BCMSC à titre de membres du groupe proposé. Bien qu'elle ne puisse prévoir l'issue des poursuites, d'après les renseignements actuellement disponibles, la Société croit qu'elle dispose de solides arguments pour se défendre dans le cadre de la poursuite et elle a l'intention de défendre sa position avec vigueur.

Rubrique 9 Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres

L'agent chargé de la tenue des registres et agent des transferts à l'égard de chaque catégorie de titres de la Société inscrits à la cote d'une bourse est Services aux investisseurs Computershare Inc. à son bureau principal dans chacune des villes de Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver, au Canada.

Rubrique 10 Contrats importants

Depuis le 1^{er} février 2005, la Société a conclu, en dehors du cours normal des activités, le contrat décrit ci-dessous qui est important pour la Société ou ses activités et qui demeure en vigueur (ou contient diverses dispositions demeurant en vigueur).

Le 18 avril 2005, la Société a annoncé une entente visant la vente de la division Financement de stocks de Bombardier Capital à GE Commercial Finance, ce qui a donné lieu à un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (environ 700 millions \$ après le remboursement par Bombardier Capital de ses facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks non transférés à GE Commercial Finance), sous réserve des ajustements finals. Par conséquent, Bombardier Capital Inc. et Bombardier Capital Ltée ont respectivement passé des conventions d'achat d'actifs avec GE Commercial Distribution Finance Corporation et GE Commercial Distribution Finance Canada relativement à la vente de cette division. L'activité de financement de stocks de Bombardier Capital était constituée de comptes à recevoir dans les industries des produits nautiques, des produits et véhicules récréatifs et des maisons usinées. GE Commercial Finance a également assumé, après la clôture, les obligations de gestion futures découlant des titrisations publiques de Bombardier Capital.

Rubrique 11 Intérêts des experts

Ernst & Young s.r.l. est le vérificateur externe qui a préparé le rapport des vérificateurs aux actionnaires de Bombardier Inc. conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ernst & Young s.r.l. a confirmé à la Société qu'il est indépendant au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Ce code est équivalent ou semblable aux codes de déontologie applicables aux comptables agréés dans les autres provinces du Canada.

Rubrique 12 Informations sur le comité de vérification

Le *Règlement 52-110 sur les comités de vérification* (y compris l'annexe 52-110A1 – *Informations sur le comité de vérification à fournir dans la notice annuelle*) exige que les émetteurs présentent dans leur notice annuelle certaines informations sur l'existence, la charte, la composition, la formation et l'expérience de leur comité de vérification, ainsi que sur tous les honoraires versés aux vérificateurs externes. La charte du comité de vérification de la Société est jointe au Supplément C de la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société datée du 13 avril 2006 relative à l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra le 30 mai 2006, et les autres informations requises sur le comité de vérification mentionnées ci-dessus figurent aux pages 12 et 13 de cette circulaire de sollicitation de procurations de la direction. Le Supplément C de la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société et les pages 36 à 39 de celle-ci sont intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle.

Rubrique 13 Renseignements complémentaires

Des renseignements complémentaires, notamment sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants et les prêts consentis à ceux-ci, les principaux porteurs des titres de la Société et les titres autorisés à des fins d'émission dans le cadre de régimes de rémunération sous forme de titres de participation, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société datée du 13 avril 2006 qui a été établie relativement à son assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra le 30 mai 2006. Des renseignements financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers de la Société et dans le rapport de gestion pour son dernier exercice terminé. Toutes les informations intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle figurent ou sont comprises dans un des documents d'information continue de la Société déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens, qui peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Lorsqu'une rubrique de la présente notice annuelle intègre par renvoi des informations provenant d'un des autres documents d'information continue de la Société, cette rubrique renvoie expressément au document dans lequel cette information figure ou est incluse, de même qu'à la page et/ou à la rubrique pertinente.

Rubrique 14 Énoncés prospectifs

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », de la forme négative de ces termes ou de leurs variations ou d'une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société et sur le secteur transport de la Société contenues dans le rapport de gestion de la Société disponible sur le site Internet de la Société à l'adresse www.bombardier.com.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (la situation financière de l'industrie aérienne, les politiques et priorités gouvernementales et la concurrence d'autres entreprises), à l'exploitation (la réglementation et la dépendance à l'égard du personnel clé, les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines et l'environnement), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, la situation de trésorerie et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et le marché, y compris les risques de change, de taux d'intérêt et de prix des produits de base). Pour en savoir davantage sur ces facteurs, se reporter à la section « Risques et incertitudes » contenue dans le rapport de gestion de la Société disponible sur le site Internet de la Société à l'adresse www.bombardier.com. Les investisseurs et autres parties intéressées sont prévenus que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

ANNEXE A

LISTE DES MARQUES DE COMMERCE DE BOMBARDIER INC. ET DE SES FILIALES UTILISÉES DANS LA NOTICE ANNUELLE

- Bombardier
- Bombardier 415
- Bombardier Global 5000
- Challenger
- Challenger 300
- Challenger 604
- Challenger 605
- Challenger 850
- Challenger 870
- CRJ
- CRJ200
- CRJ700
- CRJ705
- CRJ900
- CSeries
- Flexjet
- Global Express
- Global Express XRS
- Learjet
- Learjet 40
- Learjet 40XR
- Learjet 45
- Learjet 45XR
- Learjet 60
- Série Q
- Q200
- Q300
- Q400
- Skyjet
- Skyjet International
- Smart Parts