

BOMBARDIER

Notice annuelle
2005

Le 29 avril 2005

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1 STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	1	RUBRIQUE 4 DIVIDENDES	23
1.1 Constitution de l'émetteur.....	1	RUBRIQUE 5 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA	
1.2 Filiales.....	1	STRUCTURE DU CAPITAL	24
RUBRIQUE 2 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		RUBRIQUE 6 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION	
L'ACTIVITÉ	2	DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ	27
2.1 Généralités	2	RUBRIQUE 7 ADMINISTRATEURS ET	
2.2 Historique	2	MEMBRES DE LA HAUTE	
RUBRIQUE 3 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	5	DIRECTION	29
3.1 Structure et gestion	5	RUBRIQUE 8 POURSUITES.....	34
Bombardier Aéronautique.....	6	RUBRIQUE 9 AGENT DES TRANSFERTS ET	
Bombardier Transport.....	14	AGENT CHARGÉ DE LA TENUE	
Bombardier Capital.....	19	DES REGISTRES	35
3.2 Information sectorielle	20	RUBRIQUE 10 CONTRATS IMPORTANTS.....	35
3.3 Conventions relatives à l'utilisation de		RUBRIQUE 11 INTÉRÊTS DES EXPERTS	35
certaines technologies	20	RUBRIQUE 12 INFORMATIONS SUR LE COMITÉ	
3.4 Recherche et développement	21	DE VÉRIFICATION.....	35
3.5 Environnement	21	RUBRIQUE 13 RENSEIGNEMENTS	
3.6 Ressources humaines	22	COMPLÉMENTAIRES	36
3.7 Fluctuations des taux de change.....	22	RUBRIQUE 14 DÉCLARATIONS PROSPECTIVES....	36
3.8 Facteurs de risque	22	ANNEXE A	37

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.

Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales collectivement 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 2005 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 ventes consolidées et des revenus consolidés de la Société au 31 janvier 2005 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 Inc.

Bombardier Aéronautique

Amérique du Nord

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Learjet Inc. (Delaware)	100 %

Europe

Short Brothers plc (Irlande du Nord)	100 %
--------------------------------------	-------

Bombardier Transport

Amérique du Nord

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	100 %
---	-------

Europe

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Angleterre)	100 %
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG (Allemagne)	99,5 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) Aktiengesellschaft (Suisse)	100 %

Bombardier Capital

Amérique du Nord

Bombardier Capital Inc. (Massachusetts)	100 %
Bombardier Capital Ltée (Québec)	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

Jusqu'en 1973, les activités de Bombardier consistaient surtout en la fabrication et la distribution de motoneiges. Au cours des années 70 et 80, Bombardier a amorcé la diversification de ses activités en se lançant dans le domaine du transport en commun et en 1986, dans le domaine de l'aéronautique.

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

Le 4 août 2000, Bombardier a signé une convention de vente et d'achat avec DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart, en Allemagne, visant l'acquisition de la totalité des actions ordinaires de sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). L'acquisition d'Adtranz a été menée à bien le 1^{er} mai 2001. La contrepartie au comptant prévue dans la convention de vente et d'achat a été de 725 millions \$, sous réserve d'un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150 millions € en fonction de la valeur comptable des actifs nets d'Adtranz au 30 avril 2001. Comme les pourparlers avec DaimlerChrysler n'ont pas donné lieu à une entente relativement à ce rajustement, Bombardier a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale en juillet 2002. DaimlerChrysler a déposé sa réponse à cette réclamation le 5 novembre 2002. Le 28 septembre 2004, la Société a annoncé qu'elle avait conclu un règlement avec DaimlerChrysler relativement à tous les litiges en cours et que le prix d'acquisition initial de 725 millions \$ avait été réduit de 170 millions € (209 millions \$), soit approximativement 30 % du prix d'acquisition initial.

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la Cour de district des États-Unis pour le District de Columbia, dans le cadre de laquelle elle demandait des dommages-intérêts compensatoires au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les rames et locomotives à haute vitesse Acela, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouveau matériel. Le 20 novembre 2002, Amtrak a déposé une demande reconventionnelle contre la Société et une réclamation contre Alstom Transport Inc. alléguant des dommages. À la suite d'une médiation et de négociations, la Société et Alstom Transport Inc. sont parvenues à une entente à l'amiable avec Amtrak le 16 mars 2004, laquelle prévoyait le règlement de tous les litiges en cours entourant le programme de trains à haute vitesse et le paiement de 42,5 millions \$ par Amtrak à la Société et à Alstom Transport Inc., dont 32,8 millions \$ ont été versés à la Société. Une dépense de 101 millions \$ a été comptabilisée dans le coût des ventes pour l'exercice 2004 relativement à ce règlement.

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 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-Surfaces 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 les coûts de Bombardier Transport. Ce plan envisageait une réduction des effectifs de 6 600 postes,

dont 5 100 postes permanents. Par suite de ralentissement récent de la demande sur le marché européen, 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. Il est prévu que les sites suivants cesseront leurs activités de production au cours de l'exercice 2006 :

- Pratteln, en Suisse, au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006;
- Ammendorf, en Allemagne, au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006;
- Kalmar, en Suède, au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006; et
- Wakefield, au Royaume-Uni, au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006.

Environ 4 000 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été éliminés au 31 janvier 2005.

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 actuelle et prévue du marché, ce qui entraînera une réduction totale de la main-d'œuvre de quelque 2 000 employés dans ses installations de la région de Montréal et de Belfast sur une période de neuf mois, à compter de novembre 2004. Les indemnités associées à ces mises à pied totaliseront environ 26 millions \$, dont 19 millions \$ seront comptabilisés dans le coût des ventes au cours de l'exercice 2005.

Le 7 décembre 2004, la Société a annoncé que ses actions subalternes classe B seraient retirées de la Bourse Euronext de Bruxelles à compter du 31 décembre 2004 et de la Bourse de Francfort à compter du 7 mars 2005.

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 pour un produit au comptant d'environ 825 millions \$, payable lors la clôture et sous réserve des ajustements d'usage. 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 seront transférés à GE Commercial Finance. Bombardier Capital poursuivra ses activités de financement provisoire ainsi que la liquidation ordonnée et en temps opportun des autres portefeuilles restants, dont celui du crédit-bail pour wagons.

Rubrique 3 Description de l'activité

3.1 Structure et gestion

La Société exerce ses activités dans trois secteurs isolables : i) Bombardier Aéronautique; ii) Bombardier Transport; et iii) Bombardier Capital.

Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux et un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction. Il offre aussi le programme de multipropriété Flexjet, des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage.

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 systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire. Bombardier Transport est également un prestataire de services d'entretien.

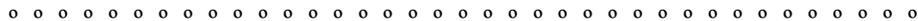
Bombardier Capital offre du financement de stocks garanti, du financement de débiteurs et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

Le tableau suivant présente la composition des trois secteurs isolables :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions régionaux• Programme CSeries• Services à l'aviation• Avions amphibies
<i>Bombardier Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Matériel roulant• Services• Systèmes de transport• Systèmes de contrôle ferroviaire
<i>Bombardier Capital</i>	<ul style="list-style-type: none">• Portefeuilles d'activités poursuivies• Portefeuilles en liquidation progressive• Services immobiliers

Les activités de chacun de ces secteurs sont décrites ci-après sous des rubriques distinctes.

Bombardier Aéronautique



Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction ainsi que le programme de multipropriété Flexjet, des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage.

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

Pour obtenir la liste des 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 relèvent 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 et Challenger 604 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, 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.
Montréal, Québec, Canada	Pièces, composants et pièces de rechange pour les avions d'affaires à réaction Challenger 300 et Challenger 604, 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 et Learjet 40; montage de la nacelle de l'avion amphibie Bombardier 415.

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.
Hawllmark, 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, General Electric 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, dans les Émirats arabes unis, à Hong Kong et en République populaire de Chine.

Avions d'affaires

Bombardier Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois gammes d'avions d'affaires à réaction. La gamme d'appareils Bombardier Global comprend le très long-courrier Global Express, l'appareil de très grande dimension Bombardier Global 5000 ainsi que le nouveau biracteur très long-courrier Global Express XRS qui a été officiellement lancé en octobre 2003. La gamme d'appareils Bombardier Challenger comprend les appareils Challenger 800, versions d'affaires de l'appareil CRJ et les avions d'affaires à large fuselage Challenger 604 et 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.

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 d'avions d'affaires à réaction Bombardier Global comprend trois avions à large fuselage : l'avion de très grande dimension Bombardier Global 5000 et les très long-courriers Global Express et 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 programme a été lancé officiellement en février 2002. Le vol inaugural a eu lieu le 7 mars 2003 et l'appareil a obtenu sa certification complète de Transports Canada (« TC ») en mars 2004. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (« AESA ») a accordé sa certification en juillet 2004, la Joint Aviation Authorities d'Europe (« JAA »), en août 2004 et la Federal Aviation Administration des États-Unis (« FAA »), en octobre 2004. Le premier appareil Bombardier Global 5000 a été livré sans aménagement intérieur au cours du troisième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2005. Les principaux modèles concurrents de l'appareil Bombardier Global 5000 comprennent l'avion G400 de Gulfstream ainsi que les avions Falcon 900EX et Falcon 7X (FNX) de Dassault.

L'appareil Global Express est un biréacteur d'affaires très long-courrier qui franchit des distances allant jusqu'à 6 010 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,85 à certaines conditions de vol.

L'appareil Global Express XRS est une version perfectionnée du biréacteur d'affaires Global Express qui offre une plus grande distance franchissable et un confort supérieur. Le premier avion Global Express XRS a été livré sans aménagement intérieur en janvier 2005.

Les appareils Global Express et Global Express XRS font tous deux concurrence aux avions G500 et G550 de Gulfstream.

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

La gamme de biréacteurs d'affaires Bombardier Challenger comprend les appareils Challenger 300, Challenger 604 et Challenger 800.

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 a obtenu la certification de la FAA en juin 2003 après avoir obtenu une approbation similaire de TC quelques jours auparavant. En juillet 2003, l'appareil Challenger 300 a également obtenu la certification de la JAA. Les livraisons ont débuté en décembre 2003. Cet appareil entre en concurrence avec quatre autres modèles d'avions dans cette catégorie : le Hawker Horizon de Raytheon; le G200 de Gulfstream; le Falcon 50EX de Dassault; et le Citation X de Cessna.

L'appareil Challenger 604 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 604 est la cinquième génération de l'avion Challenger à large fuselage, les modèles précédents étant les Challenger 600, 601, 601-3A et 601-3R. Les principaux modèles concurrents de l'appareil Challenger 604 comprennent les avions Falcon 2000EX et Falcon 900C fabriqués par Dassault Aviation ainsi que l'avion G300 de Gulfstream.

Les appareils Challenger 800 sont des dérivés de l'appareil CRJ modifiés pour les voyages d'affaires. Ils peuvent être configurés en version d'avion d'affaires ou en navette d'affaires. Les appareils Challenger 800 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.

Les avions Business Jet de Boeing et A319C-J d'Airbus font également concurrence aux appareils Challenger 800.

- ***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.

Lancé en juillet 2002, l'appareil Learjet 40, un dérivé de l'avion d'affaires à réaction Learjet 45, 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. Le Learjet 40 a été approuvé par la FAA en juillet 2003, par la JAA en janvier 2004 et par TC en juin 2004. Les livraisons ont débuté en janvier 2004. Les concurrents de l'avion d'affaires à réaction Learjet 40 sont les avions Citation Bravo, Encore et V (Ultra) de Cessna et l'avion Beechjet 400A de Raytheon. En octobre 2004, Bombardier a lancé le nouvel appareil Learjet 40 XR, version évoluée de l'avion d'affaires à réaction Learjet 40 qui est conçu de manière à offrir une plus grande capacité de charge utile, une plus longue distance franchissable et une performance améliorée des moteurs. L'appareil Learjet 40 XR devrait entrer en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant 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 de l'avion d'affaires à réaction 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 « MTOW ») ainsi qu'une performance améliorée des moteurs. En décembre 2004, l'AESA a donné son approbation, ce qui permet à Bombardier Aéronautique de livrer l'appareil Learjet 45XR à n'importe lequel des 25 pays membres de l'AESA. Le premier appareil Learjet 45 XR est entré en service en juillet 2004. Les avions d'affaires à réaction Learjet 45 et Learjet 45 XR font tous deux concurrence à l'appareil Citation Excel 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.

L'avion d'affaires à réaction Learjet 60 a une distance franchissable maximale de 2 502 milles nautiques avec quatre passagers. Sa vitesse de croisière maximale est de Mach 0,81. Les concurrents de l'avion d'affaires à réaction Learjet 60 comprennent l'avion G100 de Gulfstream, l'avion Hawker 800XP de Raytheon, l'avion Sovereign de Cessna, l'avion G150 de Gulfstream et l'avion Citation VII de Cessna.

Avions régionaux

Bombardier Aéronautique commercialise et vend la gamme d'avions à réaction régionaux Bombardier CRJ et la gamme d'avions à turbopropulsion 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, 44 et 50 places, de l'appareil CRJ700 à 70 places, de l'appareil CRJ705 à 75 places et de l'appareil CRJ900 à 86 places.

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 ERJ145, l'avion à réaction à 37 places ERJ135 et un avion à réaction à 44 places, le ERJ140. 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 d'avions à turbopropulsion 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.

- ***Programme CSeries***

Au cours de l'exercice 2005, Bombardier a mené une étude de faisabilité visant le développement d'une nouvelle génération d'appareils commerciaux appelés CSeries. Les appareils CSeries deviendront un modèle dans leur segment de marché en offrant une famille d'appareils économiques, attrayants pour les passagers et polyvalents sur le plan de l'exploitation. Si Bombardier décidait de développer cette famille d'appareils, elle offrirait aux principales lignes aériennes et aux transporteurs à faibles coûts d'exploitation en croissance rapide des avions de 110 à 130 sièges avec une distance franchissable, des économies et une polyvalence opérationnelle supérieures. Bombardier croit que ce segment de marché est mal servi par les avions en production actuellement. Les principales lignes aériennes s'appuient sur les appareils Boeing DC9, MD80 et Classic 737 et sur les appareils British Aerospace BAE-146, tous vieillissants, dans la partie inférieure de la catégorie des appareils de capacité de 100 à 150 sièges. Il existe plus de 6 000 avions de ce type en service aujourd'hui, dont 4 000 devraient être mis hors service au cours des 20 prochaines années. Aucun autre fabricant d'avions ne s'affaire à concevoir un produit de remplacement véritablement novateur et économique dont la conception vise précisément ce segment. La distance franchissable supérieure prévue des appareils CSeries permettrait aux transporteurs à faibles coûts d'exploitation de desservir davantage et de plus petites liaisons point à point et offrirait aux principales lignes aériennes de nouvelles possibilités pour leurs plaques tournantes, ce qui devrait stimuler la demande.

La famille CSeries proposerait deux versions d'appareils : 110 et 130 sièges, tous en classe économique. La configuration de chaque appareil 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). Si le programme est lancé au premier semestre de l'exercice 2006, les premières livraisons devraient avoir lieu en 2010.

Bombardier évalue le marché des appareils commerciaux de 100 à 150 sièges à environ 250 milliards \$, soit près de 5800 avions au cours des 20 prochaines années.

Le total des frais de développement est évalué à 2,1 milliards \$. En cas de lancement du programme, l'objectif de la Société est de faire en sorte que les frais de développement 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 à offrir les appareils CSeries à des clients. L'autorisation d'offrir les appareils est une étape importante du processus qui pourrait mener au lancement du programme. Avant de procéder au lancement, Bombardier recherche des engagements fermes des clients, fournisseurs et gouvernements partenaires potentiels. La Société devrait décider si elle ira de l'avant avec la fabrication des appareils CSeries au cours de l'exercice 2006.

Services à l'aviation

Bombardier Aéronautique offre une vaste gamme de services à sa clientèle, dont la logistique des pièces de rechange, la formation des clients et l'entretien des avions. Bombardier Aéronautique est également associée à des centres de services autorisés répartis dans le monde qui fournissent une gamme complète de services aux exploitants. Bombardier Aéronautique offre aussi un programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol.

• *Logistique des pièces de rechange*

Bombardier Aéronautique fournit des services de soutien pour les pièces de rechange, dont l'expédition régulière de pièces ordinaires, l'entretien des avions au sol, les programmes de location, les programmes de gestion de pièces avec échange, des services de vente de pièces excédentaires et de réparation de pièces appartenant à des clients. Ces services sont offerts aux clients :

- pour les avions d'affaires, dans deux centres de distribution situés à Wichita, Kansas aux États-Unis, et à Montréal, au Canada, dans des centres de services appartenant à Bombardier Aéronautique situés à Wichita, au Kansas, à Tucson, en Arizona, à Hartford, au Connecticut, à Fort Lauderdale, en Floride, et à Dallas, au Texas, aux États-Unis ainsi qu'à partir de dépôts situés à Londres, au Royaume-Uni, à Singapour, à Sydney, en Australie, et à Francfort, en Allemagne; ces installations servent également à répondre aux besoins courants des clients.
- pour les avions régionaux, à partir de quatre centres de distribution situés à Detroit, Michigan, aux États-Unis, à Paris, en France, à Sydney, en Australie et à Beijing, dans la République populaire de Chine.

La logistique des pièces continue de représenter une priorité pour Bombardier Aéronautique. Par suite de la création d'une nouvelle organisation de logistique de pièces en janvier 2004, l'accent a été mis sur la consolidation et l'intégration des organisations existantes dédiées aux pièces de rechange des avions régionaux et des avions d'affaires. Des progrès ont été réalisés dans l'établissement de deux nouveaux entrepôts de distribution à Chicago, Illinois, aux États-Unis, et à Francfort, en Allemagne, lesquels devraient être pleinement opérationnels au cours de l'exercice 2006. La disponibilité des pièces et les temps de livraison s'améliorent également, contribuant ainsi à une plus grande satisfaction de la clientèle.

L'organisation de la logistique des pièces répond aux besoins de pièces de 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 Bombardier et du nombre d'heures de vol de cette flotte. La croissance continue de la flotte devrait contribuer à la croissance de la demande en pièces de rechange.

Bombardier Aéronautique livre concurrence à divers fournisseurs, petits et grands, de pièces aéronautiques. Les avantages concurrentiels de Bombardier Aéronautique englobent la disponibilité de toutes les pièces de rechange pour ses appareils. Bombardier Aéronautique est également avantagée 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 qui est fonction du nombre d'heures de vol.

- ***Programmes de multipropriété***

Par le biais du 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 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 les arrangements de vol à bord d'avions d'affaires pour ses clients auprès de sociétés de vol nolisé sélectionnées.

Le programme nord-américain Flexjet s'est associé à Delta AirElite Business Jets, filiale de Delta AirLines, pour commercialiser et vendre la formule à la carte Flexjet membership (bloc de 25 heures de droits 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.

- ***Formation des clients***

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

Bombardier Aéronautique est le seul manufacturier d'avions d'affaires à offrir directement à sa clientèle une formation personnalisée au pilotage et à l'entretien ainsi que d'autres formations complémentaires. Les centres de formation se trouvent à Montréal, au Canada, et à l'aéroport international Dallas/Fort Worth, à Dallas, Texas, aux États-Unis.

En outre, Bombardier Aéronautique fournit des services d'entretien et de soutien dans le cadre de la formation de pilotes militaires, y compris le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada (NATO Flying Training in Canada « NFTC »), qui fonctionne à pleine capacité et compte parmi les nations participantes le Canada, le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie et la Hongrie.

- ***Entretien d'avions***

Bombardier Aéronautique offre des services d'entretien pour 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 à Berlin, en Allemagne, en coentreprise avec Lufthansa. En outre, Bombardier Aéronautique fournit des services d'entretien à ses clients d'avions

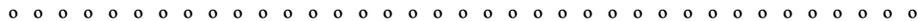
d'affaires et d'avions régionaux dans deux centres situés à Tucson, en Arizona et à Bridgeport, en Virginie occidentale, aux États-Unis.

Bombardier Aéronautique est également associée à 30 centres de services autorisés à travers le monde, dont 28 centres pour les avions d'affaires et deux pour les avions régionaux, qui assurent des services complets aux exploitants.

Avions amphibies

Bombardier Aéronautique commercialise l'avion amphibie à turbopropulsion Bombardier 415, un avion conçu spécifiquement pour la lutte contre les incendies. L'avion peut aussi être adapté à une variété de missions spécialisées, telles que la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. La certification de l'avion à usages multiples Bombardier 415MP a été obtenue en mars 2004. La production de l'appareil Bombardier 415 a été interrompue jusqu'à ce que le nombre de commandes reçues en justifie la reprise.

Bombardier Transport



Bombardier Transport, chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes, 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 systèmes de transport sur rail intégrés et des solutions de contrôle ferroviaire. 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 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 relèvent de Bombardier Transport. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

<u>Usines ou centres de services</u>	<u>Activités exercées ou produits</u>
La Pocatière, Québec, Canada	Fabrication 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.
Ammendorf, Allemagne	Assemblage final de voitures-passagers; il est prévu de fermer cette installation au quatrième trimestre de l'exercice 2006.
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.
Vado Ligure, Italie	Fabrication de locomotives et activités de mise à niveau.
Wrocław, Pologne	Fabrication de caisses de bogies et de locomotives.
Kalmar, Suède	Fabrication de caisses en acier inoxydable et assemblage final de voitures-passagers; il est prévu de fermer cette installation au quatrième trimestre de l'exercice 2006.
Västerås, Suède	Fabrication de matériel de propulsion.
Pratteln, Suisse ^(L)	Fabrication de caisses en aluminium, assemblage final de voitures-passagers et réparation de véhicules; il est prévu de fermer cette installation au deuxième trimestre de l'exercice 2006.
Central Rivers, Royaume-Uni	Activités d'entretien et de réparation.
Crewe, Royaume-Uni	Activités d'entretien, de réparation 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.
Wakefield, Yorkshire, Royaume-Uni	Assemblage final de trains-passagers et activités de remise à neuf; il est prévu de fermer cette installation au quatrième trimestre de l'exercice 2006.
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 Longueuil, au Québec, à Toronto et à Millhaven (Kingston), en Ontario), aux États-Unis (dans les États de la Californie, de la Floride, du Minnesota 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 Hongrie, en Irlande, en Italie, en Norvège, 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 au Brésil, en Inde, en Israël, en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, en Malaisie, aux Philippines, 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 Longueuil, 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.

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

AnsaldoBreda Spa Transport 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 aux États-Unis. 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 à Bombardier Transport surtout en Asie et aux États-Unis, dans le secteur 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.

Comme dans le secteur du matériel roulant, Bombardier Transport a deux concurrents principaux dans le secteur des services ferroviaires, Alstom et Siemens, qui offrent une gamme complète de services. Les autres fabricants de matériel roulant exercent également des activités dans le segment des services. Des exploitants de chemins de fer, des fournisseurs de sous-systèmes et de composants et des fournisseurs de services extérieurs sont également des intervenants importants dans ce marché très fragmenté.

Systèmes de transport

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.

Les concurrents à l'échelle internationale de Bombardier Transport tels que Alstom et Siemens ont des compétences en systèmes de transport bien établies.

En outre, des sociétés d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction telles que Bechtel Corporation, Groupe SNC-Lavalin inc. et Dragados S.A. exercent également des activités dans le domaine du développement de projets ferroviaires.

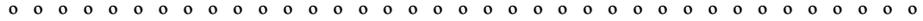
Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Poma-Otis Transportation Systems et Doppelmayr Cable Car GmbH sont les principaux concurrents de Bombardier Transport dans le secteur des systèmes de transport automatisés. Hitachi et KL Monorail exercent des activités dans le marché des monorails.

Systèmes de contrôle ferroviaire

Les systèmes de contrôle ferroviaire 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).

Les principaux concurrents dans le marché des systèmes de contrôle ferroviaire sont Alstom, Siemens et Ansaldo. En outre, des sociétés spécialisées dans la signalisation ferroviaire telles que Alcatel S.A. et Invensys Plc exercent également des activités dans ce marché.

Bombardier Capital



Bombardier Capital offre du financement de stocks garanti, du financement de débiteurs et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

Le centre administratif de Bombardier Capital est situé à Jacksonville, Floride, aux États-Unis.

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

Portefeuilles d'activités poursuivies

- ***Financement de stocks***

Avant la vente de la division Financement de stocks à GE Commercial Finance le 18 avril 2005 (veuillez vous reporter à la page 4 de la rubrique 2.2 de la présente notice annuelle intitulée « Développement général de l'activité – Historique »), les activités de financement de stocks de Bombardier Capital consistaient à fournir du financement de stocks garanti à des détaillants achetant des produits aux États-Unis et au Canada. Les principaux marchés étaient ceux des maisons usinées, des produits nautiques et des véhicules récréatifs motorisés. Le 18 décembre 2003, la Société a annoncé la clôture de 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. Dans le cadre de la vente de l'entreprise des produits récréatifs de la Société, Bombardier Capital a conclu avec l'acquéreur, Bombardier Produits Récréatifs Inc. (« BPR »), une entente de financement de stocks d'un montant maximal de 750 millions \$ pour une durée renouvelable de cinq ans. Aux termes de cette entente, Bombardier Capital était le fournisseur exclusif de financement de stocks aux détaillants des produits fabriqués par BPR (sauf pour les moteurs hors-bord). Bombardier Capital a convenu de ne pas fournir aux détaillants de financement garanti de stocks relatifs aux produits de concurrents directs de BPR (sauf pour les moteurs hors-bord) pendant la durée de l'entente.

- ***Financement de débiteurs***

Au cours de l'exercice 2004, Bombardier Capital a conclu une entente de financement de débiteurs avec BPR. L'entente vise un montant maximum de 115 millions \$ et vient à échéance en juin 2005. Bombardier Capital finance des débiteurs, sous réserve de certains critères d'admissibilité, pour les filiales américaines et européennes de BPR.

- ***Avions commerciaux***

Bombardier Capital fournit du soutien financier provisoire aux clients qui achètent des avions régionaux de Bombardier Aéronautique en attendant qu'un financement permanent soit mis en place par des tiers. Bombardier Capital fournit également du financement à des tiers sous forme de contrats de location-financement à long terme pour des avions commerciaux repris dans le cadre de nouvelles ventes d'avions commerciaux. La direction de la Société a fixé une limite de 1 milliard \$ pour l'encours du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux.

Portefeuilles en liquidation progressive

- ***Avions d'affaires***

Le portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital se composait de prêts et de contrats de location-financement consentis principalement à des tiers, acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion. Ce portefeuille comprenait aussi les avions d'occasion, qui étaient des avions d'affaires repris et provenaient principalement de Bombardier Aéronautique.

- ***Maisons usinées***

Bombardier Capital fournissait du financement à des consommateurs américains pour l'achat de maisons usinées.

- ***Autres***

Bombardier Capital fournissait des services financiers principalement reliés aux portefeuilles de financement de biens de consommation, de matériel industriel et de crédit-bail pour les wagons de chemins de fer.

Des progrès importants ont été réalisés en matière de réduction des portefeuilles en liquidation progressive au cours de l'exercice 2005. Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux portefeuilles en liquidation progressive ont été réduits de 45 %, ou 420 millions \$, au cours de l'exercice 2005, surtout par suite d'une réduction des portefeuilles d'avions d'affaires, de maisons usinées et de biens de consommation découlant de remboursements de prêts.

Services immobiliers

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, des revenus sont générés par la vente de terrains à des promoteurs immobiliers, dans le cadre du développement d'un ensemble résidentiel urbain, assorti d'infrastructures intégrées commerciales et de services, sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec. D'autres revenus proviennent de la mise en valeur des actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers d'autres activités de Bombardier.

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 27 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2005 et 2004 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2005, y compris le tableau mentionné à la note 27. Cette note et ce tableau apparaissent aux pages 127 à 129 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 Recherche et développement

Bombardier consacre annuellement une partie de ses revenus aux activités de recherche et de développement. Le frais de recherche et de développement figurent dans les états consolidés des résultats à la page 76 des états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2005 et 2004 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2005; cette page est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.5 Environnement

Les produits et les activités de fabrication et de services de la Société sont assujetties à la réglementation relative à l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada et des organismes de réglementation locaux compétents à l'égard des activités de la Société à l'étranger. En conséquence, la Société a établi et actualise périodiquement une politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement qui définit la vision de la Société pour ses exploitations mondiales. Conformément à cette politique, environ 90 % des installations de fabrication de la Société ont reçu la certification selon la norme ISO 14001 relative au management environnemental par des vérificateurs externes.

Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de demeurer conforme aux lois, la Société obtient, installe et utilise systématiquement des dispositifs antipollution tels que des stations d'épuration des eaux résiduaires, des dispositifs de surveillance des eaux souterraines, des filtres ou séparateurs d'air et des incinérateurs aux installations nouvelles et existantes qui sont construites ou modernisées dans le cours normal des affaires. Les dépenses en immobilisations futures affectées aux systèmes antipollution ne devraient pas avoir une incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

En ce qui concerne les questions environnementales relatives à la contamination des sites (contamination antérieure du sol et des eaux souterraines), la Société fait périodiquement des études, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement en tant que membre de groupes industriels aux sites dont elle n'est pas propriétaire, afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines, de déterminer la nécessité et la faisabilité de différentes techniques de décontamination et d'établir la part de responsabilité de la Société. Celle-ci procède actuellement à des travaux de décontamination à un nombre restreint de sites en Amérique du Nord et en Europe. Les coûts historiques de décontamination du sol et/ou des eaux souterraines ont été négligeables.

L'estimation des responsabilités futures en matière d'assainissement de l'environnement dépend de la nature et de l'étendue des données historiques et physiques relatives au site contaminé, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant aux mesures correctives à appliquer, du moment où les travaux d'assainissement sont effectués et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation.

La Société prévoit que ses dépenses reliées aux activités d'assainissement augmenteront au cours des années futures en raison de la fermeture probable de certaines installations existantes et des exigences réglementaires toujours plus rigoureuses. Bien qu'il semble probable que les coûts annuels de décontamination du sol et des eaux souterraines augmenteront avec le temps, ils ne devraient pas être importants pour la Société.

3.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente le nombre total d'employés de Bombardier ainsi que le nombre d'employés de chacun de ses secteurs isolables aux 31 janvier 2005 et 2004 :

	Nombre d'employés au 31 janvier	
	2005	2004
Bombardier Aéronautique	27 100	26 600
Bombardier Transport	31 570	35 600
Bombardier Capital	636	689
Siège social	250	291
Total	59 556	63 180

Au 31 janvier 2005, 12 898 des employés de Bombardier en Amérique du Nord étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 15 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en janvier 2007.

En Europe, quelque 60 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 janvier 2007.

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 « Incidence des fluctuations de taux de change » à la page 3 du Rapport de gestion de la Société qui a été déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2005; 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 59 à 63 du Rapport de gestion de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2005 qui a été déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2005; 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 2005, le 31 janvier 2004 et le 31 janvier 2003. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices terminés les 31 janvier					
	2005		2004		2003	
	Total	Par action	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	2,6	0,99781 \$	3,0	1,16930 \$	9,6	1,19375 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12,9	1,36900 \$	12,9	1,36900 \$	6,4	0,68450 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,56250 \$	14,7	1,56250 \$	13,1	1,39876 \$
Actions classe A (droits de vote multiples)	30,8	0,09000 \$	30,8	0,09000 \$	61,6	0,18000 \$
Actions subalternes classe B	129,0	0,09160 \$	128,9	0,09160 \$	187,3	0,18156 \$

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.

À sa réunion du 2 avril 2003, le conseil d'administration de Bombardier a réaffirmé sa politique consistant à verser des dividendes sur les actions classe A et les actions subalternes classe B. Cependant, le conseil a résolu que, si ces dividendes étaient déclarés, ils seraient de 0,09 \$ CA par action (plus, dans le cas des actions subalternes classe B, un dividende préférentiel annuel de 0,0015625 \$ CA par action) sur une base annuelle pour l'exercice 2004 (soit la moitié du dividende annuel par action déclaré au cours de l'exercice 2003). À sa réunion du 30 mars 2004, le conseil d'administration de Bombardier a adopté une position similaire pour l'exercice 2005. Toutefois, à sa réunion du 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 2005, 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 actions subalternes (au sens de la réglementation canadienne pertinente 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 2005, 29,17 % 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 privilégiées, 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 par la Société 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 2005, la Société avait reçu des notes de BB et de Pfd-4 de Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS ») pour son papier commercial, ses débentures de premier rang et ses actions privilégiées, respectivement. La Société a reçu une note de BB pour son crédit et une note de B pour son papier commercial de Standard & Poor's (« S&P »). Les titres d'emprunt de la Société ont également été notés Ba2 par Moody's Investors Service (« Moody's ») et BB par Fitch Ratings (« Fitch »). Fitch a également attribué une note de B+ 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 Moody's 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, Moody's 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, Moody's 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 7 décembre 2004, la Société a annoncé que ses actions subalternes classe B seraient retirées de la Bourse Euronext de Bruxelles à compter du 31 décembre 2004 et de la Bourse de Francfort à compter du 7 mars 2005.

Afin de mieux indiquer la nature des titres négociés à sa bourse et d'en normaliser la classification, la Bourse de Toronto a entrepris de modifier les symboles des actions assorties de droits de vote non conventionnels. Le 13 décembre 2004, les symboles boursiers des actions classe A et des actions subalternes classe B ont donc été modifiés afin d'ajouter des suffixes supplémentaires à deux lettres indiquant la structure des droits de vote, soit, « MV » et « SV », respectivement. Les modifications apportées aux symboles boursiers ne touchent en rien les attributs ou les droits rattachés au titre et ne touchent aucun aspect de la propriété du titre. Tous les attributs et les caractéristiques des actions demeurent inchangés.

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 2005	Haut	2,59 \$	2,38 \$	15,00 \$	15,33 \$	19,30 \$
	Bas	2,38 \$	2,16 \$	14,01 \$	14,40 \$	17,22 \$
	Volume	829 317	82 058 766	56 102	545 295	190 519
Décembre 2004	Haut	2,97 \$	2,89 \$	15,99 \$	16,48 \$	19,25 \$
	Bas	2,01 \$	1,87 \$	12,75 \$	14,02 \$	17,00 \$
	Volume	3 806 775	371 031 325	223 443	1 119 341	950 915
Novembre 2004	Haut	3,07 \$	2,85 \$	17,03 \$	18,49 \$	21,00 \$
	Bas	2,41 \$	2,27 \$	15,01 \$	15,85 \$	17,81 \$
	Volume	1 409 551	112 207 930	327 551	472 738	593 817
Octobre 2004	Haut	3,39 \$	3,13 \$	17,10 \$	18,19 \$	20,25 \$
	Bas	2,72 \$	2,58 \$	16,03 \$	16,70 \$	17,80 \$
	Volume	1 302 214	148 069 802	72 582	953 944	780 176
Septembre 2004	Haut	3,27 \$	3,19 \$	17,49 \$	18,50 \$	20,89 \$
	Bas	2,78 \$	2,65 \$	15,00 \$	16,25 \$	17,05 \$
	Volume	1 525 367	135 598 924	67 093	194 108	1 116 194
Août 2004	Haut	3,65 \$	3,40 \$	18,80 \$	20,50 \$	22,50 \$
	Bas	2,73 \$	2,55 \$	15,03 \$	16,50 \$	16,80 \$
	Volume	2 376 741	277 166 982	83 043	658 869	1 170 121
Juillet 2004	Haut	4,25 \$	4,05 \$	21,50 \$	20,60 \$	23,25 \$
	Bas	3,40 \$	3,29 \$	17,70 \$	18,22 \$	22,11 \$
	Volume	1 694 760	144 419 840	49 926	127 008	1 019 772
Juin 2004	Haut	4,80 \$	4,79 \$	22,01 \$	21,24 \$	23,50 \$
	Bas	3,93 \$	3,75 \$	20,03 \$	19,65 \$	22,10 \$
	Volume	1 763 184	238 258 983	129 327	168 875	219 190
Mai 2004	Haut	6,24 \$	6,24 \$	24,50 \$	23,25 \$	24,75 \$
	Bas	4,51 \$	4,48 \$	20,50 \$	20,00 \$	22,01 \$
	Volume	1 262 080	150 097 415	94 423	238 393	370 919
Avril 2004	Haut	6,65 \$	6,65 \$	24,40 \$	24,50 \$	25,45 \$
	Bas	5,97 \$	5,95 \$	22,45 \$	22,21 \$	24,26 \$
	Volume	1 630 390	107 930 928	144 207	528 095	525 002
Mars 2004	Haut	7,01 \$	7,01 \$	24,99 \$	25,00 \$	26,25 \$
	Bas	5,68 \$	5,67 \$	23,00 \$	23,00 \$	24,30 \$
	Volume	2 103 245	164 351 513	491 207	1 157 761	971 020
Février 2004	Haut	7,11 \$	7,13 \$	24,95 \$	25,00 \$	25,20 \$
	Bas	5,83 \$	5,80 \$	23,60 \$	23,30 \$	23,95 \$
	Volume	3 761 840	181 881 999	63 623	942 617	516 259

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, 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 19 avril 2005, ou au 31 janvier 2005 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	Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 19 avril 2005 (ou au 31 janvier 2005 pour les unités d'actions différées)		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
LAURENT BEAUDOIN, C.C., F.C.A. Montréal (Québec) Président du conseil d'administration et chef de la direction de la Société	1975 à ce jour	9 626 951 ⁽¹⁾	4 238 493	–
PIERRE BEAUDOIN Montréal (Québec) Vice-président exécutif de la Société et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique	2004 à ce jour	512 859	–	–
ANDRÉ BÉRARD ^{(a)(b)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	–	5 000	27 728
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	⁽²⁾	265 774	–
JANINE BOMBARDIER Montréal (Québec) Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	⁽³⁾	40 001	53 036
L. DENIS DESAUTELS ^{(a)(c)} Ottawa (Ontario) Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	–	6 500	20 255
MICHAEL J. DURHAM ^{(a)(c)} Dallas, Texas, États-Unis Administrateur de sociétés	2005 à ce jour	–	–	–

Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 19 avril 2005 (ou au 31 janvier 2005 pour les unités d'actions différées)

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 19 avril 2005 (ou au 31 janvier 2005 pour les unités d'actions différées)		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
JEAN-LOUIS FONTAINE Montréal (Québec) Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	4 097 472 ⁽⁴⁾	5 105	—
DANIEL JOHNSON ^{(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	50 815
JEAN C. MONTY ^{(b)(d)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	69 791
ANDRÉ NAVARRI Paris, France Vice-président exécutif de la Société et président de Bombardier Transport	2004 à ce jour	—	—	—
JAMES E. PERRELLA ^{(b)(d)} Jupiter, Floride, États-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	103 175
CARLOS E. REPRESAS ^{(b)(c)} Delegacion Miguel Hidalgo, Mexique Président du conseil, Nestlé México, S.A. de C.V.	2004 à ce jour	—	—	17 027
FEDERICO SADA G. ^(d) Garza García, Mexique Président et chef de la direction, Vitro, S.A. de C.V., société de fabrication de verre	2003 à ce jour	—	—	34 743
HEINRICH WEISS ^(a) Düsseldorf, Allemagne Président du conseil d'administration et chef de la direction SMS GmbH	2005 à ce jour	—	—	—

(1) 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 de la Société.

(2) 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 de la Société.

- (3) 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 de la Société.
- (4) 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 de la Société.
- (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 Montréal (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 Montréal (Québec)	Vice-président principal
John Paul Macdonald Longueuil (Québec)	Vice-président principal, affaires publiques
Brian Peters Jacksonville (Floride)	Président et chef de l'exploitation Bombardier Capital
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil

En date du 19 avril 2005, 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 4 959 942 actions subalternes classe B, soit 4,47 % 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.
- Roger Carle occupe le poste de secrétaire de la Société depuis le 6 octobre 2000; avant cette date, il avait été directeur, services juridiques et secrétaire de la Société depuis le 17 septembre 1996.
- 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.
- James E. Perrella est président du conseil et chef de la direction à la retraite d'Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabricant de composantes, depuis le 1^{er} juin 2000; avant cette date, il en avait été le président du conseil depuis le 1^{er} octobre 1999.
- Brian Peters occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 1^{er} février 2003; avant cette date, il était chef de la direction financière de Bombardier Capital depuis septembre 2002; auparavant, il avait été chef de la direction financière de Bombardier Capital depuis avril 2001, après avoir été vice-président de groupe, finances, Bombardier Capital à compter d'août 2000, mois où il s'est joint à Bombardier; de 1997 à 2000, il avait occupé le poste de vice-président et trésorier au sein de Whirpool Corporation.
- Carlos E. Represas est président du conseil de Nestlé Mexico S.A. de C.V. depuis 1983. De 1994 à 2004, il avait été vice-président exécutif ainsi que président responsable des Amériques chez Nestlé S.A.
- Federico Sada G. est président et chef de la direction de Vitro S.A. de C.V. depuis janvier 1994.
- Heinrich Weiss est président du conseil, chef de la direction et actionnaire principal de SMS GmbH depuis juillet 1974.

À la connaissance de la Société et d'après les informations qui lui ont été données par les administrateurs et les membres de la haute direction de la Société, aucun de ces administrateurs ou membres de la haute direction :

- a) n'est, à la date de la présente notice annuelle, ou n'a été, au cours des dix exercices précédant la date de la présente notice annuelle, administrateur ou membre de la haute direction d'une société (y compris Bombardier) qui, pendant que la personne exerçait cette fonction, remplit une des conditions suivantes :
 - i) elle a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs;
 - ii) elle a, après la cessation des fonctions de l'administrateur ou du membre de la haute direction, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs;
 - iii) elle a, dans l'année suivant la cessation des fonctions de cette personne, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un

concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens; ou

- b) n'a, au cours des dix exercices précédant la date de la présente notice annuelle, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir les biens de l'administrateur ou du membre de la haute direction en question; ou
- c) ne s'est vu imposer depuis le 1^{er} janvier 2001 :
 - i) des amendes ou des sanctions par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par un organisme de réglementation des valeurs mobilières ou n'a conclu une entente de règlement avec celui-ci; ou
 - ii) toute autre amende ou sanction par un tribunal ou un organisme de réglementation qui serait susceptible d'être considérée comme importante par un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

sauf les personnes suivantes :

Pierre Beaudoin – Au début de 2005, M. Beaudoin a payé une légère amende à la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario par suite du dépôt tardif par inadvertance d'une déclaration d'initié sur le site Web de SEDI.

Michael J. Durham – 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.

Daniel Johnson – 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 ses biens au profit de créanciers.

Jean C. Monty – 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.

Federico Sada G. – M. Sada était le président du conseil non dirigeant et administrateur de 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.

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. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables en vertu des couvertures d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

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. La Société croit que cette plainte est sans fondement et se défendra avec vigueur contre cette plainte et les allégations qu'elle contient.

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 la Société de fiducie Computershare du Canada 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} janvier 2002, la Société a conclu, en dehors du cours normal des activités, les contrats suivants qui sont importants pour la Société ou ses activités et qui demeurent en vigueur (ou contiennent diverses dispositions demeurant en vigueur) :

Le 18 décembre 2003, la Société a passé une convention d'achat avec Bombardier Produits Récréatifs Inc., société formée de Bain Capital, de certains membres de la famille Bombardier et de la Caisse de dépôt et placement du Québec relativement à la vente par la Société de son secteur des produits récréatifs pour un montant de 960 millions \$ CA, dont 910 millions \$ CA ont été payés au comptant et 50 millions \$ CA, par l'émission d'actions privilégiées de la société mère de l'acquéreur.

Le 8 août 2003, la Société a annoncé une entente visant la vente d'une partie importante du portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital Inc. et de Bombardier Capital Ltée à GE Commercial Equipment Financing. Par conséquent, Bombardier Capital Inc. et Bombardier Capital Ltée ont respectivement passé des conventions d'achat d'actifs avec General Electric Capital Corporation et GE Capital Canada Loan Acquisition Inc., respectivement, relativement à la vente de ce portefeuille pour un prix d'achat global de 339 millions \$ (475 millions \$ CA), lequel représentait la valeur comptable des actifs vendus.

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.

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 Société datée du 29 avril 2005 relative à l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société devant être tenue le 7 juin 2005, 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. Le Supplément « C » de la

circulaire de sollicitation de procurations de la Société et les pages 32 à 35 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 Société établie relativement à son assemblée annuelle des actionnaires devant être tenue le 7 juin 2005. 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 compris 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 Déclarations prospectives

La présente notice annuelle contient des « déclarations prospectives » qui sont assujetties à des risques et incertitudes et peuvent faire en sorte que les résultats réels de la Société au cours de périodes futures diffèrent de façon importante des résultats prévus. On peut reconnaître les déclarations prospectives à l'emploi de termes de nature prospective tels que « pouvoir », « s'attendre », « avoir l'intention », « estimer », « prévoir », « croire » ou « continuer », ou à leur équivalent négatif ou à des variations de ces termes ainsi qu'à toute terminologie comparable, de même qu'à l'emploi du futur ou du conditionnel de ces termes ou des termes semblables. Pour toute information sur des facteurs de nature législative ou réglementaire, économique, climatique, technologique ou pouvant toucher les fluctuations des taux de change ou la compétitivité, ou sur tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels diffèrent de façon importante de ceux qui sont prévus dans les informations financières prospectives, voir la rubrique intitulée « Risques et incertitudes » dans le rapport de gestion sur le site Web de la Société à l'adresse www.bombardier.com. La Société nie toute intention, et n'assume aucune obligation, de mettre à jour ces énoncés prospectifs.

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 800
- 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