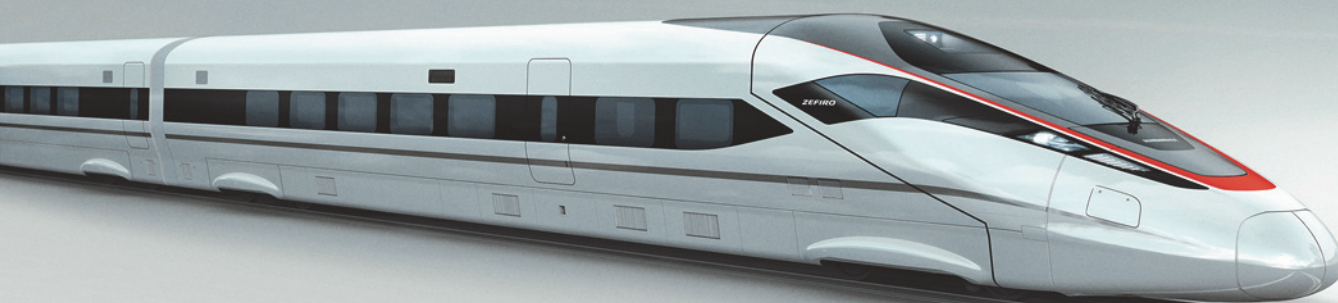




Notice annuelle

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013

Le 13 février 2014



BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité

NOTES :

- 1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars américains, à moins d'indication contraire. Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.
- 2) *ALP, Bombardier, BOMBARDIER 415, MP, CHALLENGER, CHALLENGER 300, CHALLENGER 605, CHALLENGER 800, CITYFLO, CRJ, CRJ100, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CS100, CS300, C SERIES, EBI, ELECTROSTAR, FLEXITY, FLEXX, GLOBAL, GLOBAL 5000, GLOBAL 6000, GLOBAL 7000, GLOBAL 8000, INNOVIA, INTERFLO, SÉRIE Q, Q400, LEARJET, LEARJET 40, LEARJET 45, LEARJET 60, LEARJET 70, LEARJET 75, LEARJET 85, MITRAC, MOVIA, NEXTGEN, OMNEO, ORBIFLO, ORBITA, PRIMOVE, REGINA, SPACIUM, SMART PARTS, SMARTFIX TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO, XR, ZEFIRO* sont des marques de commerce appartenant à Bombardier Inc. ou à ses filiales.
- 3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire le contexte concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.
- 4) Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Aéronautique » désigne le secteur isolable de l'aéronautique de la Société et la mention « Transport » désigne le secteur isolable transport de la Société.
- 5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2013, à moins d'indication contraire.

Table des matières

	NOTICE ANNUELLE	RAPPORT DE GESTION ¹ INTÉGRÉ PAR RENVOI
RUBRIQUE 1. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	4	
1.1 CONSTITUTION DE L'ÉMETTEUR	4	
1.2 FILIALES	4	
RUBRIQUE 2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ	5	
2.1 GÉNÉRALITÉS	5	
2.2 HISTORIQUE	5	
RUBRIQUE 3. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	13	
3.1 APERÇU DE L'ACTIVITÉ	13	57 à 61 et 82
3.2 INFORMATION SECTORIELLE	29	
3.3 CONVENTIONS RELATIVES À L'UTILISATION DE CERTAINES TECHNOLOGIES	29	
3.4 ENVIRONNEMENT	30	
3.5 RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE	32	
3.6 ACTIFS INCORPORELS	32	
3.7 RESSOURCES HUMAINES	32	67-68 et 84-85
3.8 FACTEURS DE RISQUE	33	88 à 96
RUBRIQUE 4. DIVIDENDES	34	
RUBRIQUE 5. DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	35	
RUBRIQUE 6. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ	39	
RUBRIQUE 7. ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	42	
RUBRIQUE 8. POURSUITES	45	
RUBRIQUE 9. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	46	
RUBRIQUE 10. CONTRATS IMPORTANTS	46	
RUBRIQUE 11. INTÉRÊTS DES EXPERTS	46	
RUBRIQUE 12. INFORMATION SUR LE COMITÉ D'AUDIT	47	
RUBRIQUE 13. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	49	
RUBRIQUE 14. ÉNONCÉS PROSPECTIFS	49	

1) Tel que déposé sur SEDAR (www.sedar.com) le 13 février 2014.

Rubrique 1. Structure de l'entreprise

1.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (la « 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* (la « LCSA ») par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications. Au fil des ans, la Société a déposé des clauses modificatrices afin, entre autres, de changer la structure de son capital-actions autorisé, notamment afin de modifier les droits, privilèges, restrictions et conditions attachés à ses actions et de refléter divers fractionnements à raison de deux actions pour une des actions classe A (droits de vote multiples) (les « actions classe A ») et des actions classe B (droits de vote limités) (les « actions subalternes classe B »), et elle a déposé des statuts de fusion afin de refléter diverses fusions, notamment avec des filiales et des sociétés affiliées.

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

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 décembre 2013 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement 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 revenus ne représentaient pas plus de 10 % des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2013¹, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif et des revenus consolidés de la Société au 31 décembre 2013.

Aéronautique

Learjet Inc. (Kansas)	100 %
Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Short Brothers PLC (Irlande du Nord)	100 %

Transport

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	100 %
Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. (Luxembourg)	100 %
Bombardier Transportation Canada Inc. (Canada)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	100 %
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	100 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	100 %

Autres

Bombardier Corporation (Idaho)	100 %
--------------------------------	-------

1) Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 13 février 2014.

Rubrique 2. Développement général de l'activité

2.1 Généralités

La Société est le seul constructeur au monde d'avions et de trains, exerçant ses activités dans deux grands secteurs : l'aéronautique par l'intermédiaire de Aéronautique et le transport sur rail par l'intermédiaire de Transport. Regardant vers l'avenir tout en repoussant les limites du présent, la Société fait évoluer la mobilité à l'échelle internationale en offrant des moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables partout dans le monde. Le leadership de la Société en transport résulte d'un vaste éventail de produits, de services et, surtout, de ses employés.

2.2 Historique

Les principaux développements dans l'activité de la Société et ses transactions les plus importantes au cours des trois dernières années sont décrits ci-après.

Le 25 février 2011, Transport a annoncé qu'il avait acquis la part résiduelle de son partenaire polonais PKP S.A., les Chemins de fer de Pologne, soit 60 % des actions, dans la coentreprise Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o. pour ainsi devenir propriétaire exclusif de cette entreprise. Le prix d'achat de ces actions s'élevait à 52 millions \$ et, sous réserve de certaines conditions, il pourrait augmenter d'un montant additionnel maximal de 29 millions \$, selon la réalisation de conditions contractuelles quant à la taille du marché de la signalisation en Pologne.

Le 1^{er} mars 2011, Aéronautique a annoncé la plus importante vente d'avions d'affaires de toute l'histoire de Bombardier, soit une commande ferme par NetJets Inc. de 50 biréacteurs d'affaires *GLOBAL* avec des options sur 70 autres avions *GLOBAL*. D'après les prix affichés, la transaction relative à la commande ferme est évaluée à quelque 2,8 milliards \$. La valeur totale de la commande, si toutes les options sont exercées, dépassera les 6,7 milliards \$, également d'après les prix affichés. Le 29 novembre 2012, Aéronautique a annoncé que NetJets avait pris livraison du premier biréacteur *GLOBAL 6000* à configuration Signature Series.

Par suite de la signature d'une convention d'achat d'actions à Moscou le 13 décembre 2010, Transport a confirmé, le 2 mars 2011, que BT Signaling B.V. avait acheté une participation dans le fabricant de matériel de signalisation United Electrical Engineering Plants, connu comme Elteza. BT Signaling B.V. a acheté une participation de 25 % dans Elteza, une filiale des Chemins de fer de Russie (« RZD »). Par suite de la réception de l'approbation requise, BT Signaling B.V. a porté sa participation à 50 %. RZD demeure l'actionnaire majoritaire.

Le 24 mars 2011, Bombardier et Commercial Aircraft Corporation of China Ltd. (« COMAC ») ont signé une entente-cadre en vue d'établir une coopération stratégique à long terme dans le secteur des avions commerciaux. Cette entente de coopération stratégique à long terme est fondée sur la volonté conjointe de COMAC et de Bombardier de s'appuyer sur la nature complémentaire potentielle de leurs produits et leur expertise respective. Cela comprend l'exploration d'une collaboration en matière de stratégies de marketing, de relations avec la clientèle et de soutien à la clientèle afin de s'aider réciproquement à accroître leur part de marché globale sur les marchés émergents et les marchés développés. Le 21 mars 2012, COMAC et Bombardier ont signé une entente définitive portant sur les communautés des programmes d'avions C919 et *CSERIES*. Les deux grands avionneurs ont convenu de coopérer dans le cadre de quatre projets distincts au cours de la première phase de collaboration à long terme entre COMAC et Bombardier relative aux gammes d'avions commerciaux de ligne C919 et *CSERIES*. Le 13 novembre 2012, Aéronautique a annoncé la réalisation de la première phase et le lancement de la deuxième phase de l'entente-cadre. Le 17 juin 2013, Aéronautique a annoncé la signature d'une entente stratégique définitive portant sur quatre projets distincts devant être exécutés au cours de la deuxième phase.

Le 30 mars 2011, Aéronautique a franchi une importante étape de son programme avec l'entrée en service de son 100^e biréacteur d'affaires *GLOBAL 5000*.

Le 18 avril 2011, Transport a annoncé qu'il avait signé avec Deutsche Bahn Regio AG, de l'Allemagne, un contrat-cadre de neuf ans portant sur 200 locomotives diesels *TRAXX* d'une valeur estimative de 867 millions \$. Une commande ferme de 20 locomotives d'une valeur de 90 millions \$ a été obtenue aux termes de ce contrat-cadre.

Le 9 mai 2011, Transport a annoncé qu'il avait conclu un accord-cadre de partenariat avec Siemens AG, de l'Allemagne, visant le développement et la fourniture d'importants composants pour fabriquer jusqu'à 300 trains à grande vitesse ICx pour Deutsche Bahn AG. Une commande ferme de 130 trains d'une valeur de 1,8 milliard \$ pour Transport a été obtenue aux termes de cet accord-cadre.

Le 27 mai 2011, Bombardier a annoncé la conclusion d'une facilité de lettres de crédit totalisant 3,4 milliards € (alors environ 4,9 milliards \$) avec un syndicat d'institutions financières internationales de premier ordre. La facilité a été mise en place pour le seul bénéfice de Transport. Cette facilité est le renouvellement de la facilité de lettres de crédit de 3,75 milliards € en place conclue le 17 décembre 2008, qui devait venir à échéance en 2013. Après le trimestre financier clos le 31 mars 2012, Bombardier a annoncé que la date d'échéance de cette facilité a été prolongée d'une autre année, de mai 2016 à mai 2017.

Le 13 juin 2011, Transport a annoncé la création du Centre de design et de développement de produits pour l'Amérique du Nord, à Saint-Bruno, au Québec. Transport construira également une nouvelle piste d'essai moderne de matériel ferroviaire à son usine de La Pocatière, au Québec. Ces projets représentaient alors des investissements totaux de 17 millions \$ au cours des 18 mois suivants. Le 17 décembre 2012, Transport a inauguré son Centre de prototypage (recherche et développement) à Saint-Bruno-de-Montarville en vue de consolider sa position de chef de file de l'industrie du rail en Amérique du Nord. Transport renforce ses assises au Québec en regroupant ses activités de développement de produits précédant la fabrication en usine, soit la conception et les essais d'ingénierie.

Le 21 juin 2011, Aéronautique a annoncé que VistaJet, de Suisse, avait passé une commande ferme de 10 avions *GLOBAL 8000*. La valeur totale de la commande est d'environ 650 millions \$, d'après les prix affichés de 2011 pour des biréacteurs dotés d'un équipement standard.

Le 22 juin 2011, Bombardier a annoncé la conclusion d'une entente couvrant à la fois une facilité de lettres de crédit et une facilité renouvelable totalisant 1,35 milliard \$ avec un syndicat d'institutions financières de premier ordre, principalement basées en Amérique du Nord. La facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et la facilité renouvelable sans garantie de 750 millions \$, échéant en juin 2014, sont dédiées au soutien des activités de Aéronautique ainsi qu'aux besoins généraux de l'entreprise. Elles remplacent deux ententes : une facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ conclue le 2 juillet 2009, qui devait expirer en décembre 2011, et une facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions \$ conclue le 2 septembre 2009, qui devait venir à échéance en août 2011. Après le trimestre financier clos le 31 mars 2012, Bombardier a annoncé que les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable non garantie ont été prolongées d'une autre année jusqu'en juin 2015.

Le 20 juillet 2011, Transport a annoncé que la Chicago Transit Authority (la « CTA ») avait commandé 300 voitures de métro additionnelles en vertu du contrat original annoncé en juillet 2006. La valeur de ces commandes s'élève à environ 331 millions \$ et porte à 706 le nombre total de voitures commandées par la CTA, et à environ 1 milliard \$ la valeur totale de ce contrat.

Le 8 septembre 2011, Transport a organisé le lancement mondial du tramway *FLEXITY 2* à Blackpool, au Royaume-Uni. Blackpool et le Lancashire County Council ont choisi la technologie de tramway de Transport, la plus évoluée du monde, pour revitaliser le plus ancien système de tramways en Grande-Bretagne. Seize nouveaux véhicules ultramodernes desserviront la ligne Blackpool-Fleetwood.

Le 20 septembre 2011, Aéronautique a annoncé qu'il avait pris la décision mesurée de réduire la cadence de production de ses avions *CRJ*, à compter de janvier 2012, afin de s'adapter à la demande alors prévue du marché. À la suite de mesures d'atténuation, qui comprenaient des mutations d'employés à d'autres programmes d'avions existants et en développement chez Aéronautique, aucune incidence n'était anticipée sur les niveaux d'effectifs.

Le 16 novembre 2011, Aéronautique a annoncé qu'il avait signé une lettre d'entente avec le gouvernement du Royaume du Maroc afin d'établir des installations de fabrication au Maroc. Aéronautique a l'intention d'investir environ 200 millions \$ en équipement, en immeubles et en coûts de démarrage au cours des huit prochaines années. Le 7 février 2013, Aéronautique a annoncé le début de la production à son usine de transition au Maroc. Le 30 septembre 2013, en présence du roi Mohammed VI, Aéronautique a célébré l'ouverture de la zone franche Midparc Casablanca, à Nouaceur, en procédant à une inauguration symbolique sur le site de la future installation de fabrication de Bombardier. La construction de l'installation de Bombardier a commencé en septembre 2013 et devrait être terminée au milieu de 2014.

Le 30 novembre 2011, le conseil d'administration de Bombardier a approuvé le changement de la fin de son exercice pour la faire passer du 31 janvier au 31 décembre, à compter du 31 décembre 2011. Ce changement a fait correspondre la date de fin d'exercice de Aéronautique avec celle de Transport, simplifiant les processus internes, puisque toutes les unités d'exploitation utilisent maintenant la même période de présentation de l'information.

Le 23 décembre 2011, Transport a annoncé qu'il avait reçu de Deutsche Bahn Regio AG, de l'Allemagne, une commande pour 90 rames automotrices électriques de la série 430. La valeur de la commande s'élève à environ 648 millions \$.

Le 10 janvier 2012, Aéronautique a annoncé les détails d'une nouvelle expansion du site *LEARJET* de Bombardier, à Wichita, qui entraînera également la création d'environ 450 emplois sur une période de sept à dix ans. Cette expansion bénéficie d'une offre incitative de 16 millions \$ en soutien financier de l'État du Kansas, qui viendront s'ajouter aux 600 millions \$ que Bombardier investit actuellement pour le développement du biréacteur intermédiaire *LEARJET 85* et l'expansion du site de *LEARJET*, à Wichita.

Le 19 janvier 2012, Aéronautique a annoncé que PrivatAir de Genève avait passé une commande ferme de cinq avions *CS100* et pris des options sur cinq autres de ces appareils. D'après les prix affichés, la commande ferme du transporteur aérien est évaluée à environ 309 millions \$ et pourrait atteindre environ 636 millions \$ si les cinq options sont toutes exercées.

Le 10 février 2012, Aéronautique a annoncé que le transporteur aérien PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk avait signé une commande ferme de six biréacteurs régionaux *CRJ1000 NEXTGEN*, et pris des options sur 18 autres. D'après les prix affichés, la valeur de la commande ferme de ce transporteur aérien est évaluée à environ 297 millions \$ et pourrait atteindre environ 1,32 milliard \$ si les 18 options sont toutes exercées.

Le 8 mars 2012, Bombardier a annoncé qu'elle avait procédé avec succès à la clôture de son émission de billets de premier rang 5,75 % échéant le 15 mars 2022 d'un capital de 500 millions \$ au pair. Bombardier entend utiliser le produit net de ce placement pour financer le remboursement et le retrait à l'échéance des billets 6,75 % échéant le 1^{er} mai 2012 de Bombardier (151 millions \$) ainsi que pour les fins générales de l'entreprise.

Le 9 mars 2012, Aéronautique a annoncé que Eurolot S.A. de Varsovie, en Pologne, (« Eurolot ») avait passé une commande ferme de huit avions de ligne *Q400 NEXTGEN* et pris des options sur 12 autres de ces appareils. D'après les prix affichés, l'entente de commande ferme est évaluée à environ 246 millions \$ et la valeur de l'entente pourrait atteindre 625 millions \$ si les 12 options sont toutes converties en commandes fermes. Le 19 juin 2012, Aéronautique a annoncé la signature d'une entente de cinq ans dans le cadre de son programme *Q400 SMART PARTS* avec Eurolot. Le 4 septembre 2012, Aéronautique a annoncé que Eurolot avait converti des options sur six avions de ligne *Q400 NEXTGEN* en une commande ferme qui accroîtra sa flotte à 14 avions *Q400 NEXTGEN*. Le 9 décembre 2013, Aéronautique a annoncé que Eurolot avait inscrit ses trois nouveaux avions *Q400 NEXTGEN* au programme *SMART PARTS*.

Le 28 mars 2012 et le 13 avril 2012, Aéronautique a annoncé qu'à la suite de la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de la Federal Aviation Administration (« FAA ») des États-Unis, le poste de pilotage Vision de Bombardier a été mis en service comme prévu sur les biréacteurs *GLOBAL 5000* et *GLOBAL 6000*.

Le 30 mars 2012, Bombardier a annoncé qu'elle avait procédé à la clôture d'une facilité renouvelable non garantie de 500 millions € (alors environ 665 millions \$) avec un syndicat d'institutions financières internationales. La facilité a été

mise en place pour le seul bénéficiaire de Transport. Cette nouvelle facilité est dédiée au soutien des besoins généraux de Transport. La facilité vient à échéance en mars 2015.

Le 1^{er} mai 2012, Aéronautique a inauguré la séance générale de son tout premier symposium pour les exploitants de toutes les séries d'avions en annonçant la signature d'un accord complet de cinq ans avec la société aérienne Luxair, qui vise à prolonger la couverture du programme *SMART PARTS* de Bombardier pour l'exploitant européen de biturbopropulseurs *Q400* Luxair, transporteur national du Grand-Duché de Luxembourg.

Le 14 mai 2012, Aéronautique a lancé les programmes d'avions *LEARJET 70* et *LEARJET 75*. Ces nouveaux biréacteurs représentent l'évolution des avions *LEARJET 40 XR* et *LEARJET 45 XR* et seront dotés d'un nouvel aménagement intérieur, d'un nouveau système de gestion cabine, du poste de pilotage Vision de Bombardier et d'un moteur amélioré. Les *LEARJET 75* et *LEARJET 70* ont été certifiés en novembre 2013 et en décembre 2013, respectivement.

Le 4 juin 2012, Transport a annoncé la signature d'un contrat avec la Metropolitan Transportation Authority visant la fourniture de 300 voitures de métro au New York City Transit. La commande est évaluée à environ 599 millions \$.

Le 11 juin 2012, Aéronautique a annoncé une commande ferme de NetJets Inc. de 100 biréacteurs d'affaires *CHALLENGER*, avec des options sur 175 autres avions. Bombardier a également annoncé la conclusion d'une entente à long terme de services de soutien après-vente avec NetJets d'une durée allant jusqu'à 15 ans, qui a été évaluée à 800 millions \$, selon certaines projections de l'utilisation des avions. La transaction visant la commande ferme d'avions a été évaluée à environ 2,6 milliards \$, d'après les prix affichés de 2012. Si toutes les options étaient exercées, la valeur totale de la commande s'élèverait à environ 7,3 milliards \$ et la valeur de l'entente de soutien après-vente pourrait atteindre 2,3 milliards \$, ce qui représente une somme combinée pour la vente et le soutien après-vente d'environ 9,6 milliards \$.

Le 14 juin 2012, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec la San Francisco Bay Area Rapid Transit District (« BART ») visant la fourniture de 260 nouvelles voitures sur rail. La commande est évaluée à environ 631 millions \$. Le contrat comprend des options qui, si elles sont exercées, porteraient le nombre total de voitures commandées à 775 et la valeur totale de la commande à environ 1,5 milliard \$. Le 26 juin 2012, Transport a annoncé que BART avait confirmé qu'elle exercerait une option visant 150 autres voitures sur rail, pour une valeur d'environ 266 millions \$. Grâce à cette option, Transport a désormais des commandes fermes de 410 voitures pour une valeur totale d'environ 897 millions \$. Le 7 janvier 2014, Transport a annoncé que BART avait confirmé une commande de 365 voitures sur rail supplémentaires, qui sont évaluées à environ 639 millions \$.

Le 20 juin 2012, Aéronautique a annoncé que Nordic Aviation Capital avait passé une commande ferme de 12 biréacteurs régionaux *CRJ1000 NEXTGEN*, qui seront loués à PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. D'après les prix affichés, la commande ferme du transporteur aérien est évaluée à environ 595 millions \$.

Le 29 juin 2012, Transport a annoncé qu'il fournira 210 voitures à deux niveaux destinées à la ligne A du RER, en Île-de-France. La nouvelle commande est une option inscrite au contrat signé en avril 2009 visant une commande ferme de 60 rames MI09. La valeur totale de la commande est d'environ 1 milliard € (alors environ 1,3 milliard \$). En tant que membre du consortium responsable du tiers de la commande, la part de cette commande revenant à Transport s'élèvera à environ 336 millions € (alors environ 417 millions \$). Les livraisons auront lieu entre 2014 et la fin de 2016.

Le 8 juillet 2012, Aéronautique a annoncé qu'un nouveau client avait passé une commande conditionnelle visant cinq biréacteurs *CS100* et 10 biréacteurs *CS300*. Le 18 octobre 2013, Aéronautique a annoncé que le client était CDB Leasing Co., Ltd., une des plus importantes sociétés de location de la Chine. Le contrat d'achat comprend également des options visant cinq avions *CS100* et 10 avions *CS300* additionnels, pour un total pouvant aller jusqu'à 30 avions de ligne *C SERIES*. D'après les prix affichés des avions *CS100* et *CS300*, le contrat est évalué à environ 1 milliard \$. Si les 15 options sont exercées, la valeur du contrat pourrait atteindre 2,07 milliards \$.

Le 1^{er} août 2012, Aéronautique a annoncé qu'une commande conditionnelle passée par WestJet avait été convertie en un contrat d'achat ferme visant jusqu'à 45 avions de ligne *Q400 NEXTGEN*. La transaction prévoit une commande ferme de 20 avions *Q400 NEXTGEN* et des options sur 25 autres avions. D'après les prix affichés, cette commande ferme est

évaluée à environ 683 millions \$ et pourrait atteindre environ 1,6 milliard \$ si les 25 options sont converties en commandes fermes.

Le 7 novembre 2012, Transport a annoncé des mesures pour améliorer sa compétitivité et sa structure de coûts. Ces mesures comprenaient la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale, incluant les effectifs de l'usine d'Aachen.

Le 27 novembre 2012, Aéronautique a annoncé que VistaJet, une des plus grandes sociétés aériennes de luxe du monde et exploitant exclusif d'avions d'affaires de Bombardier, avait conclu un contrat visant jusqu'à 142 biréacteurs d'affaires *GLOBAL* qui comprend une commande ferme de 56 biréacteurs *GLOBAL* et des options sur 86 autres biréacteurs *GLOBAL*. D'après les prix affichés de 2012, la transaction pourrait atteindre plus de 7,8 milliards \$ si toutes les options sont exercées. La valeur de la commande ferme est d'environ 3,1 milliards \$, d'après les prix affichés de 2012.

Le 6 décembre 2012, Aéronautique a annoncé que Delta Air Lines, Inc. d'Atlanta, dans l'État de la Géorgie, a passé une commande ferme de 40 biréacteurs régionaux *CRJ900 NEXTGEN* et pris des options sur 30 autres. D'après les prix affichés de 2012, la commande ferme est évaluée à environ 1,9 milliard \$ et pourrait atteindre environ 3,29 milliards \$ si les 30 options sont converties en commandes fermes.

Le 7 décembre 2012, Transport et Shanghai Shentong Metro Group Co., Ltd. ont annoncé la création d'une coentreprise appelée Shentong Bombardier (Shanghai) Rail Transit Vehicle Maintenance Company Ltd. La coentreprise s'occupera principalement de la réparation et de l'entretien des véhicules de transport collectif urbain en Chine, offrant à sa clientèle des services d'entretien quotidien, de réparation intermédiaire, de révision, de remise à neuf et de conseil technique.

Le 20 décembre 2012, Aéronautique a annoncé qu'Air Baltic Corp., établie à Riga, en Lettonie, avait signé un contrat d'achat ferme visant l'acquisition de 10 avions *CS300* et avait pris des options sur 10 autres avions *CS300*. D'après les prix affichés de 2012, cette commande ferme est évaluée à environ 764 millions \$ et pourrait atteindre 1,6 milliard \$ si les 10 options sont converties en commandes fermes.

Le 21 décembre 2012, Transport a annoncé que Metrolinx/GO Transit de l'Ontario avait exercé ses options pour 10 autres années d'exploitation et d'entretien de son système de trains de banlieue qui dessert la ville de Toronto et les régions environnantes. La valeur totale de ces deux contrats, qui sont prolongés jusqu'en 2023, est de 937 millions \$.

Le 14 janvier 2013, Bombardier a annoncé qu'elle avait procédé avec succès à la clôture de son émission de nouveaux billets de premier rang d'un capital de 2 milliards \$. L'émission est constituée de billets de premier rang 4,250 % échéant le 15 janvier 2016 d'un capital de 750 millions \$, et des billets de premier rang 6,125 % échéant le 15 janvier 2023 d'un capital de 1,3 milliard \$ et vendus au pair dans les deux cas.

Le 20 février 2013, Aéronautique et Pratt & Whitney ont annoncé que Pratt & Whitney avait obtenu avec succès l'homologation de Transport Canada pour son premier moteur PurePower Geared Turbofan^{MC} – le moteur PW1500G qui propulsera les avions *CSERIES* de Bombardier.

Le 20 février 2013, Ilyushin Finance Co. (« IFC »), société de location nationale établie à Moscou, a signé un contrat d'achat visant 32 avions *CS300* et des options sur 10 autres avions *CS300*. D'après les prix affichés des avions *CS300*, une commande ferme d'IFC visant 32 avions est évaluée à environ 2,6 milliards \$. Si IFC exerce également ses 10 options, la valeur du contrat pourrait atteindre environ 3,4 milliards \$.

Le 12 mars 2013, Bombardier a annoncé la nomination de Lutz Bertling à titre de président et chef de l'exploitation de Transport, avec prise d'effet le 3 juin 2013. M. Bertling remplace M. André Navarri, qui agira à titre de conseiller stratégique du président et chef de la direction jusqu'au 1^{er} juin 2014.

Le 10 avril 2013, Aéronautique a annoncé que Porter Airlines a signé un contrat d'achat conditionnel visant 12 avions *CS100* et des options sur 18 autres avions *CS100*. Le contrat comprend également des droits d'achat visant six autres avions de ligne *Q400 NEXTGEN*. La valeur d'une commande ferme serait d'environ 870 millions \$ et pourrait atteindre

2,1 milliards \$ si les 18 options sont converties en commandes fermes. Si Porter exerce également les six droits d'achat visant des avions de ligne *Q400 NEXTGEN*, la valeur du contrat pourrait atteindre 2,3 milliards \$.

Le 20 mai 2013, Aéronautique a annoncé l'élargissement de sa gamme de biréacteurs d'affaires en tête de l'industrie *CHALLENGER* par l'ajout du nouvel avion *CHALLENGER 350*.

Le 6 juin 2013, Transport a annoncé qu'il avait obtenu une commande de SL, la régie des transports publics de Stockholm, visant la fourniture du parc de métros C30 de nouvelle génération à Stockholm, en Suède, aux termes d'un contrat de fabrication de 96 voitures de métro *MOVIA*. Le contrat prévoit une option visant jusqu'à 80 autres voitures de métro. La commande ferme est évaluée à environ 771 millions \$.

Le 18 juin 2013, Aéronautique a annoncé que VistaJet avait passé une commande ferme visant 20 biréacteurs *CHALLENGER 350* et des options sur 20 autres biréacteurs *CHALLENGER 350*. Cette commande ferme d'achat d'avions est évaluée à environ 518 millions \$, d'après les prix affichés de 2013. Si toutes les options sont exercées, la valeur de la commande pourrait atteindre environ 1 milliard \$, d'après les prix affichés de 2013.

Le 18 juin 2013, Aéronautique a annoncé qu'il avait reçu une commande de 12 biréacteurs d'affaires *GLOBAL 8000* au Salon aéronautique de Paris de la part d'un client préférant garder l'anonymat. L'opération est évaluée à environ 804 millions \$, d'après les prix affichés de 2013 pour des avions dotés d'un équipement standard.

Le 18 juin 2013, Transport a annoncé qu'il avait conclu un contrat-cadre avec Deutsche Bahn AG (« DB ») visant la livraison de locomotives électriques. La valeur du contrat pourrait atteindre 1,5 milliard € (alors 2 milliards \$) et comprend des options qui pourraient porter le nombre total de locomotives à 450 d'ici 2020. La première option de commande de 110 locomotives pour DB Schenker Rail et de 20 locomotives pour DB Regio a été exercée le 17 juin 2013. D'après les prix affichés, la valeur des 130 locomotives s'établirait à 430 millions € (alors environ 573 millions \$).

Le 3 juillet 2013, Transport a dévoilé le train à très grande vitesse *Frecciarossa 1000* à son usine de Vado Ligure, en Italie. Le service régulier pour les passagers est prévu au début de 2015.

Le 10 juillet 2013, Aéronautique a annoncé qu'il continuait d'améliorer son réseau de soutien après-vente mondial grâce à un nouveau bureau de soutien régional (« RSO ») et dépôt de pièces à Johannesburg, en Afrique du Sud. Le bureau et le dépôt formeront l'assise des capacités de soutien régional aux clients d'affaires et d'avions commerciaux de Bombardier en Afrique.

Le 28 août 2013, Bombardier, Aéronautique et Rostekhnologii (« Rostec »), société d'État contrôlée par la Fédération de Russie, ont annoncé qu'ils avaient conclu une série d'ententes préliminaires comprenant une lettre d'intention visant la vente de 50 avions *Q400 NEXTGEN* évaluée à environ 1,7 milliard \$ d'après les prix affichés actuels et une entente de développement de marché conclue avec Rostec et sa filiale de location-exploitation d'avions, Avia Capital Services, qui prévoit aussi une option visant l'achat d'au moins 50 autres avions *Q400 NEXTGEN*. Les parties ont également conclu un protocole d'entente afin de valider la possibilité de mettre en place une chaîne d'assemblage final d'avions *Q400 NEXTGEN* en Russie. Si des ententes définitives sont conclues, un contrat de commande ferme visant la totalité des 100 avions *Q400 NEXTGEN* serait évalué à environ 3,4 milliards \$.

Le 5 septembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'une nouvelle société financée par un groupe dirigé par Directional Aviation Capital avait placé une commande visant jusqu'à 245 biréacteurs d'affaires Bombardier. La commande ferme comprend 85 biréacteurs d'affaires, dont des *CHALLENGER 350*, des *CHALLENGER 605*, des *LEARJET 75* et des *LEARJET 85*. La commande prévoyait également des options visant 160 autres biréacteurs d'affaires. Si toutes les options sont exercées, la valeur de la commande totaliserait environ 5,2 milliards \$. Le 21 octobre 2013, Aéronautique a annoncé que Flexjet, LLC, nouvelle société financée par un groupe dirigé par Directional Aviation Capital avait converti des options visant 30 biréacteurs *LEARJET 85* en commande ferme, en plus des 30 *LEARJET* déjà commandés le 5 septembre 2013, soit en tout 60 *LEARJET 85* d'une valeur d'environ 1,2 milliard \$, d'après les prix affichés de 2013. De plus, Flexjet, LLC a pris des options supplémentaires visant 20 avions *LEARJET 85*. Cette dernière opération porte la valeur totale de la commande ferme à 2,4 milliards \$ et vise 115 avions et 150 options. Si toutes les options sont exercées, la valeur totale de la commande passera de 5,2 milliards \$ à 5,6 milliards \$.

Le 10 septembre 2013, à l'occasion d'une première mondiale à Braunschweig, en Allemagne, Transport a lancé la première station de recharge haute puissance par induction *PRIMOVE* destinée aux bus électriques conjointement avec l'exploitant de services de transport collectif local Braunschweiger Verkehrs-AG.

Le 16 septembre 2013, Aéronautique a célébré le vol inaugural réussi de son avion de ligne *CSERIES*. L'avion a décollé de l'aéroport international Montréal-Mirabel vers 9 h 55 HAE et est revenu vers 12 h 25 HAE.

Le 19 novembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'Iraqi Airways avait signé une lettre d'intention visant l'acquisition de cinq avions de grande ligne *CS300*, y compris des options sur 11 autres avions *CS300*. D'après les prix affichés pour l'avion *CS300*, une commande ferme serait évaluée à environ 387 millions \$ et pourrait atteindre 1,3 milliard \$ si les 11 options étaient converties en commandes fermes. Conformément à cette lettre d'intention, le 4 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'Iraqi Airways avait conclu un contrat d'achat ferme visant l'acquisition de cinq avions de grande ligne *CS300*, y compris des options sur 11 autres avions *CS300*.

Le 22 novembre 2013, Aéronautique et la zone économique de l'aéroport de Tianjin ont annoncé qu'ils avaient signé une lettre d'entente visant l'augmentation des services de maintenance des avions en Chine continentale. Cette entente constitue le premier jalon en vue de la création d'une coentreprise dont le but est de construire une installation de maintenance en 2016. Située à Tianjin, en Chine, cette installation offrira des services de soutien aux activités d'entretien, de réparation et de révision, ainsi qu'aux activités et services connexes, pour tous les avions d'affaires de Bombardier et, sous réserve de certaines conditions, pour des avions commerciaux de Bombardier.

Le 5 décembre 2013, Bombardier a annoncé la clôture de la vente des activités de Flexjet à Flexjet, LLC. Le prix d'acquisition est évalué à 180 millions \$, compte tenu des rajustements du prix d'acquisition, dont la prise en charge par l'acquéreur d'un montant d'avances clients estimé à 71 millions \$.

Le 12 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'American Airlines Group Inc., de Fort Worth (Texas), avait signé un contrat d'achat ferme de 30 avions *CRJ900 NEXTGEN* et pris des options sur 40 autres avions. D'après les prix affichés de 2013 pour l'avion *CRJ900 NEXTGEN*, la commande ferme est évaluée à environ 1,4 milliard \$ et pourrait atteindre environ 3,4 milliards \$ si les 40 options sont converties en commandes fermes.

Le 31 décembre 2013, Aéronautique a annoncé qu'il avait reçu une commande ferme de 38 avions d'affaires Bombardier, dont 28 biréacteurs d'affaires *GLOBAL* et 10 biréacteurs d'affaires *CHALLENGER 605*, de la part d'un client préférant garder l'anonymat. L'opération est évaluée à environ 2,2 milliards \$, d'après les prix affichés de 2013 pour des avions dotés d'un équipement standard.

Le 1^{er} janvier 2014, Transport a établi une nouvelle structure organisationnelle comprenant quatre secteurs, soit Régions de matériel roulant, les fonctions névralgiques de Transport constituées des fonctions de la chaîne de valeur, les lignes d'affaires mondiales et le siège social du groupe, pour accorder plus d'importance à la gestion de projets, réduire les échelons hiérarchiques et les coûts indirects, accélérer la prise de décision, mettre en place des processus à plus grande valeur ajoutée et favoriser en amont le développement des produits et leur standardisation.

Le 16 janvier 2014, Aéronautique a annoncé qu'Al Qahtani Aviation Company, basée à Dammam, avait signé un contrat d'achat ferme visant 16 avions *CS300* et des options sur 10 autres biréacteurs *CS300*. Ces avions seront exploités par SaudiGulf Airlines, un transporteur national nouvellement créé du Royaume d'Arabie saoudite. D'après les prix affichés de l'avion, la commande ferme de 16 avions *CS300* est évaluée à environ 1,2 milliard \$. Si toutes les 10 options sont exercées, la valeur du contrat pourrait atteindre 2 milliards \$.

Le 16 janvier 2014, Aéronautique a confirmé que l'entrée en service de l'avion *CS100* était maintenant prévue pour la seconde moitié de 2015 et sera suivie environ six mois après par l'entrée en service de l'avion *CS300*.

Le 17 janvier 2014, Transport a annoncé qu'il avait conclu, dans le cadre d'un consortium formé avec John Laing, ITOCHU Corporation et Uberior, un contrat évalué à environ 4,1 milliards \$ avec l'État de Queensland, en Australie, portant sur un projet de matériel roulant de nouvelle génération. La part de Bombardier dans le contrat, qui prévoit la fourniture de 75 rames automotrices électriques, de nouvelles aires de garage et de la maintenance pendant 30 ans, est évaluée à 2,7 milliards \$.

Le 6 février 2014, Transport a été informé par Transport for London (« TfL ») et le Department for Transport que ceux-ci avaient l'intention de lui attribuer un contrat pour Crossrail. Le contrat prévu entre TfL et Transport comprend la fourniture, la livraison et la maintenance de 65 nouveaux trains et d'un entrepôt à Old Oak Common.

Le 11 février 2014, Aéronautique a inauguré son centre de service complet en propriété exclusive et son bureau de soutien régional à Singapour.

Rubrique 3. Description de l'activité

3.1 Aperçu de l'activité

Aéronautique est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs sur les marchés des avions d'affaires, des avions commerciaux, des avions spécialisés et des avions amphibies. Aéronautique offre également à ses clients des solutions tout au long du cycle de vie, y compris le soutien technique et les services de composants, d'entretien et de formation. Aéronautique avait des effectifs de 37 700¹ employés au 31 décembre 2013.

Transport est un leader mondial de la conception, de la fabrication et du soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail, et il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisées. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire complets. Transport avait des effectifs de 38 500¹ employés au 31 décembre 2013.

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



Aéronautique

Aéronautique compte 16 sites de production et d'ingénierie et un réseau international de service et de soutien et assure une présence dans 29 pays.

Le siège social mondial de Aéronautique est situé à Montréal, Québec, Canada.

Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Aéronautique, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

1) Comprend les employés actifs, les employés inactifs et les employés contractuels.

Segments de marché

Gamme d'avions *LEARJET*



- **Modèles** : *LEARJET 60XR*, *LEARJET 70*, *LEARJET 75* et *LEARJET 85*¹
- **Catégorie de marché** : Biréacteurs d'affaires légers
- **Avantages concurrentiels**² : La tradition *LEARJET* de hautes performances se perpétue en chacun des produits de la gamme *LEARJET*. Les appareils de la gamme *LEARJET* offrent des vitesses de croisière exceptionnellement élevées, des vitesses de montée rapides et de hauts plafonds opérationnels ainsi que des frais d'exploitation concurrentiels. L'avion *LEARJET 85* sera l'appareil *LEARJET* le plus grand et le plus confortable jamais construit.

Gamme d'avions *CHALLENGER*



- **Modèles** : *CHALLENGER 300*, *CHALLENGER 350*¹, *CHALLENGER 605* et série *CHALLENGER 800*
- **Catégorie de marché** : Biréacteurs d'affaires intermédiaires
- **Avantages concurrentiels**² : Les avions de la gamme *CHALLENGER* constituent un moyen d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus larges et les plus spacieuses de leur catégorie. Chaque avion offre des frais d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité et peut être personnalisé avec un équipement de télécommunication à la fine pointe de la technologie.

Gamme d'avions *GLOBAL*



- **Modèles** : *GLOBAL 5000*, *GLOBAL 6000*, *GLOBAL 7000*¹ et *GLOBAL 8000*¹
- **Catégorie de marché** : Biréacteurs d'affaires de grande taille
- **Avantages concurrentiels**² : Les avions de la gamme *GLOBAL* assurent un équilibre entre performances et confort pour les longs vols. Les avions *GLOBAL 7000* et *GLOBAL 8000* sont en cours de développement pour enrichir la gamme d'avions *GLOBAL* et ils vaudront à Bombardier une couverture importante dans la tranche supérieure du marché des avions d'affaires.

1) Présentement en développement.

2) Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service. Les programmes d'avions *LEARJET 85*, *CHALLENGER 350* et *GLOBAL 7000* et *GLOBAL 8000* sont présentement en développement et, à ce titre, sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception ou aux systèmes. Toutes les spécifications et données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte. La configuration et les performances de l'avion peuvent différer des descriptions prévues et des photos illustrées et, accompagnées de tout engagement, de toute déclaration ou de toute garantie, doivent être déterminées dans une convention d'achat définitive.

Biturbopropulseurs de SÉRIE Q



- **Modèle :** Q400 NEXTGEN
- **Catégorie de marché :** Biturbopropulseurs de 60 à 90 sièges
- **Avantages concurrentiels¹ :** Pour les vols court-courriers, l'avion de ligne optimisé Q400 NEXTGEN est un biturbopropulseur offrant une grande souplesse, à la fois rapide, écoénergétique et à faibles émissions. Il est le seul biturbopropulseur en production pouvant être configuré pour accueillir jusqu'à 86 passagers, tout en offrant une vitesse digne d'un avion à réaction et une distance franchissable accrue, ainsi que des frais d'exploitation concurrentiels et une communauté d'éléments entre les avions de la gamme de biturbopropulseurs de SÉRIE Q.

Gamme de biréacteurs régionaux CRJ



- **Modèles :** CRJ700 NEXTGEN, CRJ900 NEXTGEN et CRJ1000 NEXTGEN
- **Catégorie de marché :** Biréacteurs régionaux de 60 à 99 sièges
- **Avantages concurrentiels¹ :** Conçue pour accroître la portée des plaques tournantes et le nombre de vols directs, la gamme d'avions CRJ est optimisée pour les moyennes et longues distances régionales. La gamme CRJ est la meilleure dans sa catégorie pour les frais d'exploitation, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre ainsi que pour la communauté d'éléments entre les avions de la gamme, y compris les avions CRJ100 et CRJ200.

Gamme de biréacteurs de grande ligne à monocouloir CSERIES



- **Modèles :** CS100² et CS300²
- **Catégorie de marché :** Biréacteurs commerciaux de 100 à 149 sièges
- **Avantages concurrentiels³ :** Conçue pour le marché en plein essor des avions de 100 à 149 sièges, la gamme d'avions CSERIES entièrement nouvelle offrira des réductions de 15 % des frais directs d'exploitation et de 20 % de la consommation de carburant par rapport aux avions de sa catégorie qui sont en production. La conception toute nouvelle des avions CSERIES assure une réduction importante du bruit et des émissions, tout en offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des performances exceptionnelles sur piste et une autonomie de 2 950 milles marins (5 463 km).

1) Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 milles marins.

2) Présentement en développement.

3) La gamme d'avions CSERIES est présentement en développement et, à ce titre, est susceptible de changements en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception ou aux systèmes. Toutes les spécifications et données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte. La configuration et les performances de l'avion peuvent différer des descriptions prévues et des photos illustrées et, accompagnées de tout engagement, de toute déclaration ou de toute garantie, doivent être déterminées dans une convention d'achat définitive.

Avions spécialisés



- **Modèles :** Divers avions d'affaires et avions commerciaux Bombardier
- **Avantages concurrentiels :** Les avions spécialisés offrent des solutions à des gouvernements, organismes et organisations spécialisées dans le monde entier en modifiant les avions commerciaux et les avions d'affaires pour répondre aux besoins des clients pour différentes exigences de mission, allant des plateformes de patrouille maritime, de renseignement, de surveillance et de reconnaissance aux plateformes de communication.

Biturbopulseurs amphibies



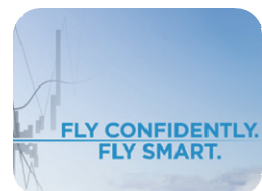
- **Modèles :** *BOMBARDIER 415* et *BOMBARDIER 415 MP*
- **Avantages concurrentiels :** L'avion amphibie *BOMBARDIER 415* est le seul avion spécialement conçu pour la lutte aérienne contre les feux de forêt, offrant d'excellentes capacités opérationnelles et des performances exceptionnelles. Le *BOMBARDIER 415 MP* est un avion multimission qui peut servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la patrouille côtière, la protection de l'environnement et le transport.

Services de maintenance



- **Portefeuille de services :** Capacités étendues pour répondre aux besoins en matière de maintenance, de remise à neuf et de modification d'avions d'affaires et commerciaux, ainsi que des équipes de réparation mobiles.
- **Avantages concurrentiels :** Offre des services et du soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive par Bombardier, à des installations de service agréés et à des équipes d'intervention mobiles.

Smart Services



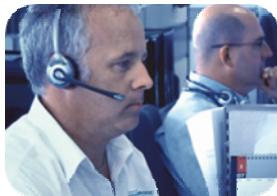
- **Portefeuille de services :** Un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol pour les avions d'affaires et commerciaux admissibles. Les options comprennent *SMART PARTS*, *SMART PARTS Plus*, *SMART PARTS Preferred* et *SMART PARTS Maintenance Plus*.
- **Avantages concurrentiels :** Assurant une couverture allant de l'échange et de la réparation des composants de fuselages aux suites avioniques des postes de pilotage, *SMART SERVICES* offre une prévisibilité budgétaire et une protection en matière de coûts.

Services de pièces



- **Portefeuille de services :** Les services de pièces fournissent des pièces neuves et usagées et des services d'approvisionnement initiaux, ainsi que des réparations pour les propriétaires-utilisateurs.
- **Avantages concurrentiels :** Soutien offert aux clients couvrant tous leurs besoins en matière de pièces par l'intermédiaire de dix dépôts de pièces de par le monde.

Services de soutien



- **Portefeuille de services :** Portefeuille complet de services de soutien à la clientèle, y compris des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, l'ingénierie des services à la clientèle, un réseau de personnel de service sur place, des bureaux de soutien régionaux, des publications techniques et du soutien pour les mises en service
- **Avantages concurrentiels :** Services qui offrent aux exploitants un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes critiques et les demandes pour les avions immobilisés au sol. Permet de satisfaire à toutes les exigences de la clientèle dès la mise en service, tant que le client est propriétaire de l'avion, au moyen d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

Services de formation

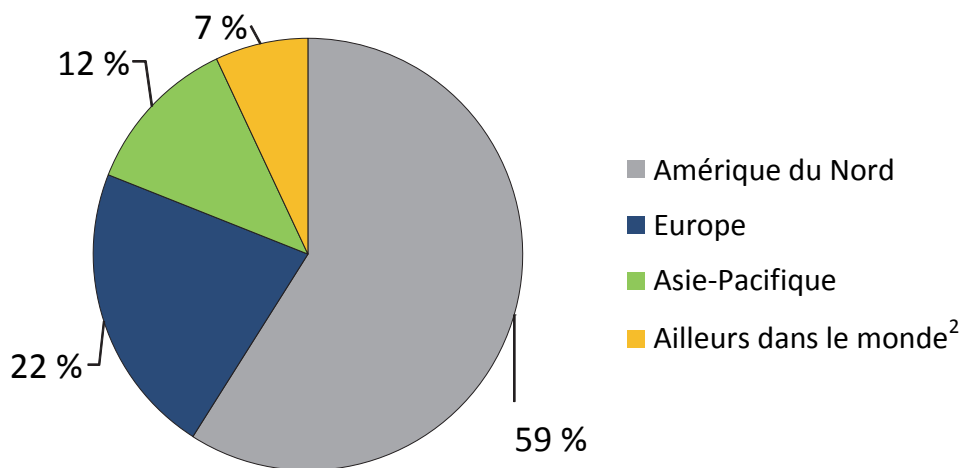


- **Portefeuille de services :** Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions d'affaires, commerciaux et amphibis aux installations en propriété exclusive et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale
- **Avantages concurrentiels :** Expérience d'apprentissage de haute qualité. En tant que fabricant de pièces d'origine (« FPO »), Bombardier modifie rapidement les didactiels et les appareils de formation pour refléter les améliorations continues apportées aux avions.

Principaux marchés

Les clients de Aéronautique, qui sont surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile ou des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans plus de 100 pays. Ce sont essentiellement des entreprises et des personnes bien nanties pour les avions d'affaires, et des sociétés aériennes et des entreprises de location pour les avions commerciaux.

Revenus – Répartition géographique



Revenus totaux de Aéronautique¹ : 9,4 milliards \$

1) Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.

2) Comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la Communauté d'États indépendants (« CÉI »).

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Aéronautique sous la section intitulée « Analyse des résultats », aux pages 57 à 61 du rapport de gestion de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (le « rapport de gestion »); ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Méthodes de distribution

Les avions commandés par les clients sont livrés par la Société ou ses filiales. La commercialisation des produits de Aéronautique s'effectue par l'intermédiaire des bureaux de commercialisation et de vente de la Société ou de ses filiales. Dans les Amériques, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada (Montréal, Ottawa et Toronto), aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, de la Caroline du Nord, de la Caroline du Sud, du Colorado, du Connecticut, de la Floride, de l'Illinois, du Kansas, du Tennessee, du Texas et de Washington, ainsi qu'à Washington, D.C.), au Mexique et au Brésil. En Europe, la commercialisation et la vente s'effectuent par l'intermédiaire de bureaux situés en Allemagne, en France, au Royaume-Uni, en Russie et en Suisse. Pour l'Asie, ces bureaux sont établis en Australie, en Chine, à Dubaï, en Inde, à Hong Kong et à Singapour. Les services de pièces sont offerts à partir de deux centres de distribution principaux situés à Chicago et à Francfort et à partir des dépôts de pièces de rechange situés à Beijing, à Dubaï, à Hong Kong, à Johannesburg, à Narita, à São Paulo, à Singapour et à Sydney. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des fabricants de pièces d'origine situés en Asie-Pacifique, aux États-Unis et en Europe ainsi que par l'intermédiaire de divers établissements de service et de maintenance en piste agréés un peu partout dans le monde.

Méthodes de production

Les avions sont fabriqués par les sites de production de la Société ou de ses filiales situés au Canada (Montréal, Toronto et North Bay), aux États-Unis (Wichita), au Royaume-Uni (Belfast), au Mexique (Querétaro) et au Maroc (Casablanca). Les activités exercées dans ces sites vont de la fabrication ou de l'assemblage de composants et de pièces d'avion à l'assemblage final des appareils, à l'aménagement intérieur, à la peinture et aux activités préparatoires au vol.

Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources dans le monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre. La majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Aéronautique a conclu des contrats à long terme, car Aéronautique cherche à établir des relations à long terme avec d'importants fournisseurs directs et indirects pour le développement de nouveaux programmes d'avions et pour la livraison de matériaux, de principaux systèmes et de composants afin de construire et de livrer des avions et de fournir aux clients les services connexes. Aéronautique évalue et optimise continuellement son bassin de fournisseurs afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace et des processus d'approvisionnement durables. Dans sa chaîne d'approvisionnement, Aéronautique a établi des relations avec des fournisseurs présents dans plus de 70 pays.

Concurrence

Les tableaux ci-après présentent l'environnement concurrentiel de Aéronautique pour les avions d'affaires et les avions commerciaux, et démontrent la part de marché de Aéronautique en termes de nombre de livraisons d'avions sur une période de trois ans close le 31 décembre 2013 dans la catégorie des avions de 20 à 99 sièges, ainsi que la part de marché de Aéronautique en termes de nombre de livraisons d'avions et de revenus sur une période d'un an close le 31 décembre 2013 dans la catégorie des avions d'affaires.

Environnement concurrentiel sur le marché des avions d'affaires



























	Biréacteurs légers				Biréacteurs intermédiaires			Grands biréacteurs		
BOMBARDIER	L70	L75	L60XR	L85	CL300 CL350	CL605	CL800 Series	G5000	G6000	G7000 G8000
Cessna										
Dassault										
Embraer										
Gulfstream										

Produits en service Produits en développement

L pour *LEARJET*, CL pour *CHALLENGER* et G pour *GLOBAL*

Fondé sur l'évaluation par Aéronautique de la segmentation actuelle du marché

Environnement concurrentiel sur le marché des avions commerciaux

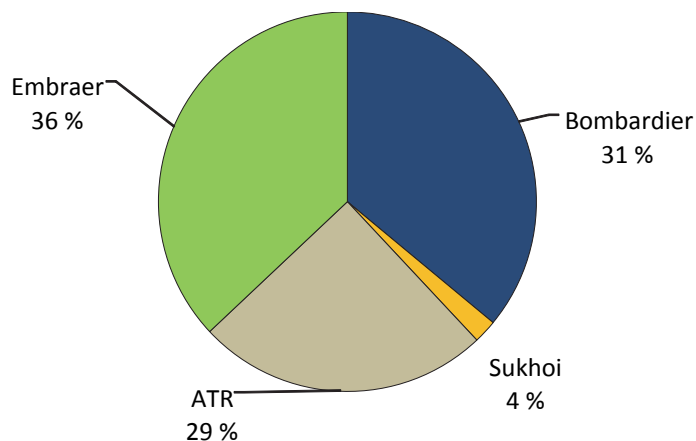
	Biturbo-propulseurs	Biréacteurs régionaux			Biréacteurs commerciaux	
	60 à 90 sièges	60 à 79 sièges	80 à 100 sièges		100 à 119 sièges	120 à 149 sièges
BOMBARDIER	Q400 NEXTGEN 	CRJ700 NEXTGEN 	CRJ900 NEXTGEN 	CRJ1000 NEXTGEN 	CS100 	CS300 
ATR						
AVIC	 					
Embraer			 	 	 	
COMAC						
Mitsubishi						
Sukhoi						
Airbus						 
Boeing						 

 Produits en service  Produits en développement

Fondé sur l'évaluation par Aéronautique de la segmentation actuelle du marché

Parts de marché pour les avions commerciaux de 20 à 99 sièges
par nombre de livraisons d'avions
(Période de 3 ans close le 31 décembre 2013)

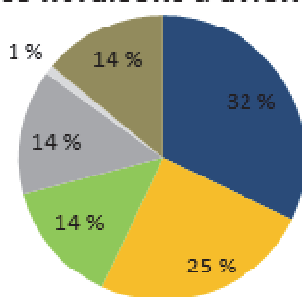
Parts de marché par nombre de livraisons d'avions (658 livraisons d'avions)



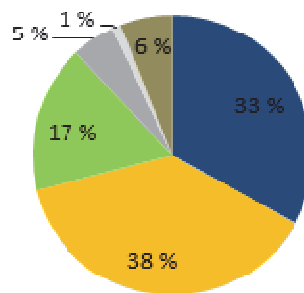
Sources : Rapports de la concurrence, analyse de Bombardier, OAG Fleet iNET

Parts de marché pour les avions d'affaires par nombre de livraisons d'avions
et par revenus (Période d'un an close le 31 décembre 2013)

Parts de marché par nombre de livraisons d'avions (565 livraisons d'avions)



Parts de marché par revenus (19,3 milliards \$)



■ Bombardier ■ Gulfstream ■ Dassault ■ Cessna ■ Beechcraft ■ Embraer

Sources : Évaluations de Aéronautique et autres sources publiques.



Transport

Transport est le joueur sur le marché dont la présence est la plus étendue à l'échelle mondiale et dont le portefeuille de produits est le plus important. Transport offre un portefeuille de produits et de services efficaces dans l'industrie du transport sur rail. Il offre une gamme complète de solutions de transport sur rail, depuis les trains complets jusqu'aux sous-systèmes, aux services, à l'intégration des systèmes et à la signalisation. Grâce à cette série de technologies novatrices, Transport a obtenu des commandes dans tous les segments de produits et toutes les régions géographiques importantes, ce qui confirme le caractère concurrentiel de ses produits et de ses services à l'échelle mondiale.

Transport compte 63 sites de production et d'ingénierie et 19 centres de services répartis dans 27 pays.

Le siège social mondial de Transport est situé à Berlin, en Allemagne.

Pour obtenir la liste des principales filiales de la Société qui relèvent de Transport, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise, section 1.2 – Filiales ».

Segments de marché

Matériel roulant



VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

- **Application** : Transport en commun efficace dans les centres urbains
- **Produits principaux** : Gamme *FLEXITY* (*FLEXITY 2*, Outlook, Freedom, Berlin, Classic, Swift)
- **Avantages concurrentiels** : Le vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY*, associé à des capacités techniques importantes, à des coûts de cycle de vie faibles et aux relations avec la clientèle profondes et durables de la Société, fait des véhicules légers sur rail de la Société le premier choix sur le marché.



VOITURES DE MÉTRO

- **Application** : Mobilité de grande capacité pour le transport en commun urbain
- **Produits principaux** : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA*
- **Avantages concurrentiels** : Plateforme de produits modulaires flexibles pouvant s'adapter aux exigences de clients dans divers marchés, réputée pour son exploitation rapide, fiable, rentable et écoénergétique, y compris les solutions sans conducteur.



TRAINS DE BANLIEUE ET TRAINS RÉGIONAUX

- **Application** : Transport en commun de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains et leurs banlieues
- **Produits principaux** : *OMNEO*, *SPACIUM*, *TALENT 2*, *TWINDEXX* Vario et *ELECTROSTAR*
- **Avantages concurrentiels** : Vaste gamme de produits comprenant des voitures/rames automotrices électriques, diesels et bimodes ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Les plateformes de train modulaires de la Société offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants du transport en commun, ainsi que les niveaux de confort et de capacité les plus élevés.



TRAINS INTERURBAINS, TRAINS À GRANDE VITESSE ET TRAINS À TRÈS GRANDE VITESSE

- **Application** : Matériel pour les exploitations de moyenne et grande distance
- **Produits principaux** : Gamme *ZEFIRO*, *REGINA* et *TWINDEXX* Express
- **Avantages concurrentiels** : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une consommation énergétique faible, qui couvrent l'éventail complet des exigences de vitesse : trains interurbains (160 à 200 km/h), trains à grande vitesse (200 à 250 km/h) et trains à très grande vitesse (250 à 380 km/h).



LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES ET DIESELS

- **Application** : Locomotives pour services de transport sur rail interurbain et régional et de transport de marchandises sur rail
- **Produits principaux** : plateforme *TRAXX*, locomotives électriques et bimodes ALP
- **Avantages concurrentiels** : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesel ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions innovatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique. Homologuées dans 18 pays en Europe, permettant le service transfrontalier.

Matériel roulant (suite)



PROPULSION ET CONTRÔLES

- **Application** : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour l'ensemble des applications des véhicules sur rail et des applications de mobilité électrique, y compris les convertisseurs de puissance et auxiliaires, les moteurs à traction et les systèmes de contrôle et de gestion des trains pour les solutions embarquées.
- **Produits principaux** : Moteur à aimant permanent *MITRAC* et système de surveillance *ORBIFLO*
- **Avantages concurrentiels** : Un leader en matière de technologies fiables, de conception modulaire, efficaces sur le plan énergétique et faciles d'entretien applicables à l'ensemble de la gamme de matériel roulant.



BOGIES

- **Application** : Gamme complète de solutions pour l'ensemble de notre portefeuille et les entreprises de nos clients externes
- **Produits principaux** : Portefeuille de bogies *FLEXX*, incorporant les dernières technologies : les systèmes *FLEXX Eco*, *FLEXX Urban*, *FLEXX Speed* et *FLEXX Power* et la technologie innovatrice primée *WAKO*
- **Avantages concurrentiels** : Technologie de produits de pointe et services complets du marché de l'après-vente couvrant la totalité des applications de matériel roulant. Les bogies de la Société, respectueux des voies, sont conçus pour assurer une exploitation sécuritaire et en douceur, atténuer l'usure des roues et des voies et réduire au minimum les frais d'exploitation et le bruit.

Services



GESTION DE PARC

- **Application** : Portefeuille complet de services de gestion de l'exploitation de parc
- **Avantages concurrentiels** : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils d'entretien sur toute la durée de vie permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts. L'approche innovatrice de la Société en matière de gestion du cycle de vie vise à assurer une exploitation fiable et efficace à long terme.



GESTION DU CYCLE DE VIE DE L'ACTIF, RÉINGÉNÉRIERIE DES COMPOSANTS

- **Application** : Mise à niveau, prolongation de la durée de vie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants
- **Avantages concurrentiels** : Des mises à niveau de grands portefeuilles de systèmes et de composants réalisées dans les installations spécialisées de Bombardier et celles de ses clients. Bombardier tire parti de ses capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer le rendement d'exploitation et de réduire les coûts sur toute la durée de vie. La Société a remis à neuf plus de 4 000 véhicules et elle possède de l'expérience touchant plus de 4 000 types de composants différents.



SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

- **Application** : Gestion de la chaîne d'approvisionnement et des stocks de pièces de rechange, gestion de l'obsolescence et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires
- **Avantages concurrentiels** : Solutions avancées d'approvisionnement en matériaux associées à une capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un vaste réseau de fournisseurs de pièces et de composants. Capacité logistique permettant de fournir et de livrer les solutions nécessaires en temps et à l'endroit voulus.



SYSTEMES DE TRANSPORT EN COMMUN OU AEROPORTUAIRES

- **Application** : Systemes de navettes entiere­ment automatisees, de metro, de monorails et de transport leger sur rail
- **Produits principaux** : Systeme *INNOVIA* APM 300, systeme *INNOVIA* Monorail 300, systeme *INNOVIA* Metro 300, systemes de tramway *FLEXITY* 2
- **Avantages concurrentiels** : Vaste portefeuille de materiel roulant pour toute application de transport urbain ou aeroportuaire pouvant etre adapte pour fournir une solution complete cles en main de systeme de transport. Un solide historique de fiabilite et de disponibilite pour 60 systemes complets dans le monde.



SYSTEMES DE GRANDES LIGNES

- **Application** : Solutions de systeme pour des applications interurbaines et a grande vitesse couvrant de moyennes a grandes distances
- **Avantages concurrentiels** : Approche cles en main pour fournir des systemes sur rail fiables pour les grandes lignes, avec un niveau eleve de confort pour les passagers et des normes de securite de pointe. Experience reconnue en integration des systemes et en ingenierie ainsi qu'en maintenance et en exploitation.



EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTEMES

- **Application** : Services d'exploitation et de maintenance de systemes de transport entiere­ment automatisees ou de transport en commun
- **Avantages concurrentiels** : Solide experience en exploitation et maintenance de technologies automatisees et sans conducteur, y compris les systemes de navettes automatisees, de metro et de monorail de meme que les solutions de gestion de parc pour les systemes de transport urbains et interurbains.



VRAIE MOBILITE ELECTRIQUE *PRIMOVE*

- **Application** : Une gamme flexible de solutions de mobilite electrique sans emission pour plusieurs types de vehicules electriques sur rail et sur route, y compris les tramways, les autobus, les camions et les voitures. Le systeme entiere­ment integre de charge par induction rapide, de batteries a longue duree et d'equipement de propulsion efficace permet aux villes et aux entreprises de transport d'integrer facilement la mobilite electrique.
- **Produits principaux** : Recharge *PRIMOVE*, batterie *PRIMOVE* et propulsion *PRIMOVE*¹
- **Avantages concurrentiels** : Une solution unique de vraie mobilite electrique. *PRIMOVE* offre une solution de mobilite electrique commode, automatique et sans contact qui permet aux vehicules electriques d'etre alimentes au moyen d'une charge dynamique ou statique a des niveaux d'energie eleves sans nuire aux habitudes de conduite ni accroitre la duree des deplacements. Elle fournit des systemes de batterie de grande puissance qui sont optimises afin de prolonger la duree de vie. Le systeme de propulsion et de controle *PRIMOVE* integre des solutions de transmission electrique comportant des interfaces astucieuses pour l'ensemble des principaux composants de vehicule afin de renforcer l'efficacite generale et la performance des autobus electriques.

1) La gamme de produits *PRIMOVE* est en developpement. En ce qui concerne les applications *PRIMOVE* pour automobiles electriques, le systeme automatise de recharge rapide de 22 kW sans contact a fait l'objet d'une demonstration publique sur le modele Volvo C30 electrique en Belgique en juin 2013. En avril 2013, le premier essai du bus electrique doté d'un systeme de recharge par induction *PRIMOVE* de Bombardier homologue pour le transport public a ete realise avec succs. Egalement en avril 2013, *PRIMOVE* a obtenu un contrat afin de fournir ses systemes de batterie a haute puissance pour deux lignes de tramway a Nanjing, en Chine, permettant le service de tramway sans catenaire, qui devraient entrer en service pour le transport public en 2014. A Braunschweig, en Allemagne, et a Bruges, en Belgique, le service de transport public par bus electrique non polluant sur les lignes d'autobus de la ville sera offert a compter du deuxieme trimestre de 2014. A l'automne de 2014, Mannheim deviendra la premiere ville a integrer la solution *PRIMOVE* complete, y compris le groupe motopropulseur pour bus electrique.

Signalisation



SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

- **Application** : Solutions de contrôle et de signalisation ferroviaires pour les systèmes de transport en commun comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes automatisées
- **Produit principal** : *CITYFLO*
- **Avantages concurrentiels** : Un portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles à la solution de commande de train basée sur les communications (« CBTC ») entièrement automatisée, qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.



SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

- **Application** : Solutions de contrôle et de signalisation ferroviaires pour les grandes lignes de chemins de fer allant du transport de marchandises aux lignes régionales/de banlieue, interurbaines et à grande vitesse
- **Produits principaux** : *INTERFLO* et commande automatique de train par système embarqué *EBI Cab*
- **Avantages concurrentiels** : Portefeuille complet de systèmes de signalisation conventionnels. Leader pour ce qui est de la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS »)¹, déployé dans plusieurs pays du continent européen et à l'extérieur de l'Europe. Bombardier est l'unique fournisseur déployant la technologie de blocs amovibles pour les voies non dédiées au transport en commun

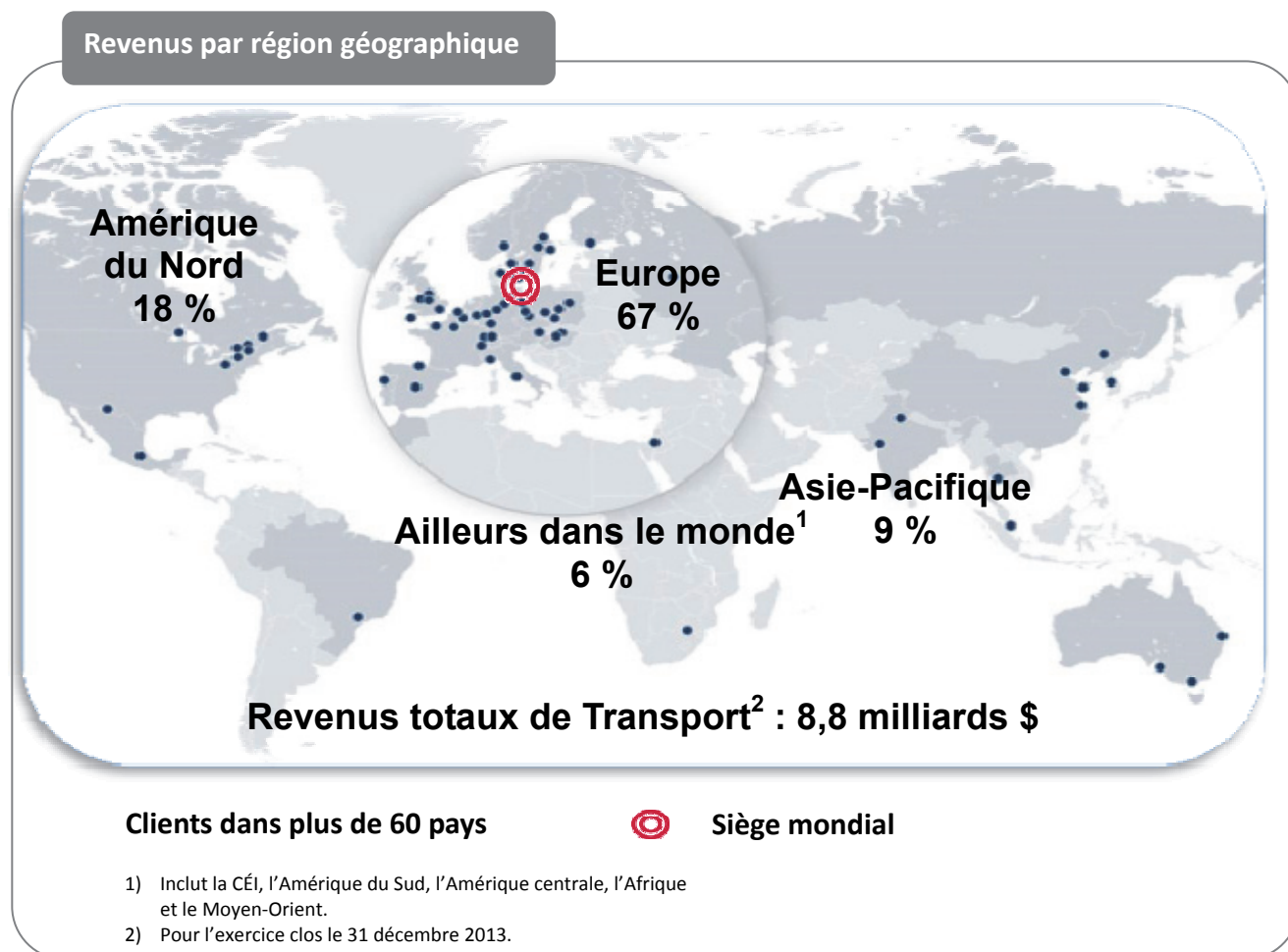


SIGNALISATION INDUSTRIELLE (solutions minières)

- **Application** : Solutions de contrôle et de signalisation ferroviaires pour le secteur industriel, offrant des applications importantes pour l'exploitation minière
- **Produit principal** : *INTERFLO 150*
- **Avantages concurrentiels** : Technologies innovatrices pour les systèmes de signalisation utilisés aux fins du transport du minerai tiré de l'excavation de manière sécuritaire et rentable. Les technologies couvrent l'ensemble du processus et améliorent non seulement l'exploitation souterraine mais également le transfert du minerai à la plaque tournante de transport (par ex., le port).

1) Par kilomètres-voie équipés du système ERTMS et par nombre de kilomètres-route en exploitation à l'échelle mondiale.

Principaux marchés



Les clients de Transport livrent concurrence à des transporteurs aériens et routiers, faisant du confort des passagers, de la durée des déplacements, de l'efficacité, de la fiabilité du service et de la capacité des facteurs concurrentiels importants. Les critères décisionnels clés des appels d'offres de services ferroviaires sont le respect des exigences du client, la fiabilité du produit, la maintenabilité, la disponibilité, la sécurité, le prix, l'efficacité énergétique et la conception. En outre, le contenu local constitue souvent un critère important pour les exploitants publics, surtout sur les marchés à croissance rapide de l'Asie et de l'Afrique. Transport priorise la satisfaction des clients et suit un processus systématique de contrôle de la satisfaction de la clientèle.

Transport mène environ 90 % de ses activités relatives au matériel roulant auprès de grands exploitants de chemins de fer du secteur public, comme les sociétés de chemins de fer nationales et les autorités municipales de transport en commun. Ces organisations dépendent de la participation de l'État pour le financement de l'infrastructure et de l'exploitation. La plupart exercent leurs activités à l'échelle régionale ou nationale, mais certaines se concentrent désormais sur les activités internationales avec des exploitants transnationaux privés émergents. Même si la déréglementation représente un facteur important dans certains marchés, les entités du secteur public continuent de dominer dans la plupart des régions.

Méthodes de distribution

Transport conclut la plupart de ses contrats avec les clients finaux et leur livre ses produits directement et par l'intermédiaire de consortiums. Les contrats sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe, et les travaux d'ingénierie et de conception s'étendent sur une longue période avant la livraison. L'utilisation

des plateformes modulaires pour la construction permet de raccourcir cette période et de réduire les coûts et le risque lié à l'exécution tout en améliorant la souplesse du produit pour répondre aux besoins précis du client.

Dans les Amériques, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada, à Saint-Bruno (Québec), à Toronto (Ontario), à Millhaven (Ontario), à Kingston (Ontario), et à Vancouver (Colombie-Britannique), aux États-Unis (Floride, Illinois, Nevada, New York et Pennsylvanie), au Mexique et au Brésil.

En Europe, la commercialisation ou la vente s'effectue par l'intermédiaire de divers bureaux, notamment en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en France, en Grèce, en Hongrie, en Italie, en Norvège, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en République tchèque, en Roumanie, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse.

Transport a également des bureaux en Afrique du Sud, en Australie, en Chine et à Hong Kong, en Corée du Sud, aux Émirats arabes unis, en Inde, en Israël, en Malaisie, aux Philippines, en Russie, à Singapour, en Thaïlande, à Taïwan et en Turquie.

Méthodes de production

Transport offre la gamme complète des solutions de transport sur rail, depuis la conception des produits, la production des composants et la fabrication des trains complets à l'intégration des systèmes, ainsi que des services et des solutions de remise à neuf. Les produits de Transport sont conçus, fabriqués, assemblés et entretenus par l'intermédiaire d'un réseau global de sites spécialisés par segment de marché et par type d'exploitation.

Dans le segment du matériel roulant, Transport compte 42 sites spécialisés dans la fabrication et l'assemblage de produits finaux tels que des locomotives, des voitures de métro, des véhicules légers sur rail, des trains régionaux, des trains interurbains et des trains à grande vitesse, ainsi que dans la production de composants tels que des bogies et du matériel de propulsion. Les installations de fabrication de matériel roulant sont situées dans 21 pays et comprennent des coentreprises avec des partenaires locaux en Chine. Dans le segment des services, Transport compte 19 centres de services principaux dans 11 pays, surtout en Europe, qui s'occupent de l'entretien, de la remise à neuf et de la révision de parc. De plus, Transport compte plus de 40 centres de service dans des établissements de clients à l'échelle internationale afin d'assurer l'entretien de parc et la fourniture de pièces de rechange. Par l'intermédiaire de certaines de ses filiales, Transport compte 19 sites de production et d'ingénierie spécialisés en signalisation dans 12 pays, dont des coentreprises avec des partenaires locaux en Russie. Dans le segment des systèmes et de la signalisation, Transport compte trois installations dans trois pays pour l'ingénierie et la fabrication de navettes automatisées et exploite plusieurs installations d'exploitation et de maintenance un peu partout dans le monde.

Transport améliore constamment le rendement de ses installations afin de livrer ses produits à temps, sans défektivité et à l'entière satisfaction de ses clients, grâce à son programme d'excellence opérationnelle BOS (Bombardier Operations System).

En matière d'approvisionnement, Transport travaille avec des fournisseurs dans 72 pays. L'approvisionnement chez Transport est organisé en réseaux d'acheteurs principaux, qui sont spécialisés par catégories de matériaux et par produits. Ils travaillent en étroite collaboration avec la fonction d'ingénierie principale à l'amélioration continue de la performance des matériaux et des composants, à l'optimisation des dépenses relatives aux matériaux et à la standardisation. L'approvisionnement des divisions se fait avec la contribution de la fonction d'approvisionnement mondiale, qui repère et développe des fournisseurs dans des marchés à faibles coûts par l'intermédiaire de bureaux d'approvisionnement internationaux situés en Chine, au Mexique, en Pologne, en République tchèque et en Turquie.

Grâce à son programme d'optimisation de l'approvisionnement CODE30+, Transport travaille conjointement avec ses fournisseurs à l'amélioration continue de la performance, du coût et de la qualité de sa chaîne d'approvisionnement.

Concurrence

Le marché ferroviaire mondial se maintient malgré la conjoncture économique mondiale difficile et attire de nombreux concurrents. Bombardier estime qu'elle demeure bien placée pour occuper une part de marché importante dans toutes

les régions en s'appuyant sur le portefeuille de produits le plus vaste du secteur et sa présence à l'échelle internationale.

Le tableau suivant indique que la concurrence sur le marché du rail demeure dispersée, Transport demeurant engagé dans tous les segments de marché clés.

	Matériel roulant						Intégration des systèmes	Signalisation	Sièges sociaux
	Véhicules légers sur rail	Métros	Trains de banlieue et trains régionaux	Trains à grande vitesse et trains interurbains	Locomotives	Monorail			
BOMBARDIER	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	Allemagne
Alstom	☒	☒	☒	☒	☒		☒	☒	France
Ansaldo STS							☒	☒	Italie
CAF	☒	☒	☒	☒					Espagne
CNR	☒	☒		☒	☒				Chine
CSR	☒	☒	☒	☒	☒				Chine
GE					☒			☒	É.-U.
Hitachi			☒	☒		☒	☒	☒	Japon
Kawasaki		☒	☒	☒					Japon
Rotem		☒	☒	☒	☒			☒	Corée
Siemens	☒	☒	☒	☒	☒		☒	☒	Allemagne
Stadler	☒		☒	☒					Suisse
Thales								☒	France

Source : Rapports de la concurrence accessibles au public ou sites Web

Il est possible d'obtenir des renseignements sur la position de Transport en matière de nouvelles commandes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 à la page 82 sous la section intitulée « Analyse des résultats » de notre rapport de gestion; cette page est intégrée par renvoi dans les présentes.

3.2 Information sectorielle

Pour une indication du montant des revenus de la Société répartis par pays (selon l'emplacement du client) et des revenus par segment de marché, il y a lieu de se reporter à la note 6 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices clos le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2012, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 13 février 2014. Cette note est intégrée 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 permettant à la Société 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, l'entretien et le soutien 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; la première de ces options a été exercée au cours de l'exercice 2007. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ CAN en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

3.4 Environnement

Lois et risques en matière d'environnement

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérale, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités de la Société à l'extérieur du Canada. En outre, la Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (« politique SSE ») qu'elle met à jour périodiquement et qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale. Cette politique SSE a été mise à jour au cours de l'exercice 2009. Elle a été examinée et confirmée en janvier 2013. Conformément à cette politique, un programme de vérification de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement a été instauré à l'échelle de la Société afin de veiller à ce que ses installations de fabrication et de service se conforment à tous les égards importants à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de santé, de sécurité et d'environnement. La Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de production et de service afin de prévenir la pollution et de réduire les risques liés à l'environnement. À ce jour, tous les établissements de la Société comptant plus de 150 employés ont reçu l'accréditation d'organismes externes en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale et de la norme OSHAS 18001 pour la gestion de la santé et de la sécurité. Tous les sites allemands et plusieurs autres sites de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne. Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs, tant aux nouvelles installations qu'aux installations existantes construites ou améliorées dans le cours normal des affaires. Conformément aux exigences de la norme ISO 14001, les lois et règlements sur le point d'être adoptés en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de contrôle de la pollution par suite de ces exigences réglementaires imminentes ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société sont généralement associés aux exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société exerce ses activités. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. Au cours de 2013, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni et de l'engagement de réduction des émissions de carbone du Royaume-Uni, appelé le système d'efficacité énergétique REC (*CRC Energy Efficiency Scheme*) (lancé en avril 2010). Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone ou l'énergie, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits.

Au cours de 2013, la Société a continué à travailler à un nouveau règlement européen adopté au cours de l'exercice 2007, soit le Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (« REACH »). La Société, par l'intermédiaire de ses deux secteurs isolables, a mis en œuvre des mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la phase d'enregistrement de REACH. La Société continue de surveiller les prochaines phases de la mise en œuvre de REACH pour s'assurer de son entière conformité à ce règlement. Ce règlement ne devrait pas avoir d'incidence importante sur la situation financière de la Société.

Systeme communautaire d'échange de quotas de l'Union européenne (EQE de l'UE)

Au cours de 2013, un site de la Société était admissible aux programmes de quotas de l'Union européenne, mais ces quotas ne présentaient pas de risques importants pour la Société; les émissions de ce site n'excédant pas les limites applicables, la Société n'a pas eu à acheter de crédits de carbone.

Conformément aux obligations imposées par le système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, les divisions des opérations aériennes de Aéronautique, de Transport et des bureaux administratifs de Bombardier ont soumis les plans de surveillance et les rapports d'émissions requis aux autorités nationales compétentes (Royaume-Uni et Allemagne) relatifs aux vols à destination ou en provenance des aéroports au sein de l'UE (y compris la Croatie depuis 2014), de l'Islande, de la Norvège et du Liechtenstein. En 2011, les divisions des opérations aériennes ont déposé leur premier rapport de surveillance en préparation de l'ajout officiel de l'aviation dans le système le 31 janvier 2012. De plus, au cours de 2013, toutes les divisions des opérations aériennes ont déposé leurs demandes pour s'inscrire au registre de l'Union de l'EQE de l'UE et les premiers certificats d'émissions ont été acquis et transférés aux comptes respectifs, conformément à l'EQE de l'UE.

Obligations environnementales

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède périodiquement, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines et de déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et de définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Au cours de 2014, les coûts prévus liés aux obligations environnementales ne devraient pas dépasser 25 millions \$.

Obligations environnementales éventuelles

L'estimation des obligations futures au titre de la dépollution environnementale dépend de la nature et de la portée des données historiques et physiques sur un site donné, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant aux correctifs à apporter, du moment où des mesures de décontamination sont prises et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation. Bien qu'il semble vraisemblable que les coûts annuels de restauration des lieux puissent augmenter au fil du temps parce que des exigences légales de plus en plus rigoureuses sont imposées, ces coûts ne sont actuellement pas considérés importants pour la Société.

Politiques environnementales

La Société s'efforce de réduire continuellement l'impact délétère sur l'environnement généré par ses activités. L'empreinte environnementale des installations de service et de fabrication demeure une préoccupation constante et la Société établit des objectifs et des cibles afin de réduire son impact sur l'environnement. De nouvelles cibles de réduction en matière de consommation d'énergie, d'émissions de carbone, de consommation d'eau et de production de déchets ont été approuvées par la Société à la fin de 2013 pour la période comprise entre 2014 et 2016. En 2010, le Fonds vert de Bombardier a également été créé afin de tirer profit des meilleures idées des employés pour améliorer l'efficacité énergétique et la performance environnementale globale du site. Cette initiative a été lancée au sein de Aéronautique et de Transport en 2011 et se poursuivra en 2014. Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur le système de gestion de l'environnement de Bombardier sur le site Web de Bombardier relatif à la responsabilité sociale d'entreprise, à l'adresse www.csr.bombardier.com/fr.

3.5 Responsabilité sociale d'entreprise

Notre responsabilité sociale d'entreprise (« RSE ») fait partie intégrante des forces concurrentielles de la stratégie d'entreprise de la Société. En 2013, la Société a continué d'enchaîner la RSE dans ses groupes Aéronautique et Transport. Pour la septième année d'affilée, la Société a été choisie comme composante des indices Dow Jones Sustainability World et Dow Jones Sustainability North America, deux indicateurs de référence en matière de durabilité et pour la deuxième fois, elle a été nommée leader de l'industrie (*Industry Leader*) dans le secteur de l'aéronautique et de la défense. En mai 2013, la Société a publié son sixième rapport en matière de RSE. Pour plus de renseignements, consultez notre site Web www.csr.bombardier.com/fr.

3.6 Actifs incorporels

Bombardier utilise diverses œuvres protégées par des droits de propriété intellectuelle dont elle est propriétaire ou à l'égard desquelles elle s'est vu accorder des droits d'utilisation. Ces œuvres comprennent notamment des noms commerciaux, des listes de clients, des droits d'auteur, des brevets, des dessins de marques de commerce, des secrets commerciaux et du savoir-faire. Ces droits de propriété intellectuelle sont importants pour les activités et la réussite de Bombardier. Certains des fournisseurs de Bombardier participent au développement de produits tels que les plateformes d'avion ou de matériel roulant. Ils livrent ensuite les principaux composants à Bombardier et détiennent certains des droits de propriété intellectuelle sur les composants clés qu'ils développent.

Les marques de commerce déposées de la Société sont généralement renouvelées à la fin de leur durée de validité respective. La Société a protégé, et elle entend continuer à protéger, ses droits de propriété intellectuelle et maintenir ses marques de commerce et les enregistrements s'y rapportant, et elle procédera activement à l'enregistrement de ses marques de commerce dans le monde entier.

3.7 Ressources humaines

Pour préserver le leadership de Bombardier et assurer sa croissance soutenue, il est essentiel de disposer d'employés de calibre international. Au cours des dernières années, Bombardier a intensifié ses efforts pour intégrer les rangs des meilleurs employeurs à l'échelle mondiale et, aujourd'hui, Bombardier continue à réaliser d'importants progrès. Bombardier a continué de déployer sa feuille de route en matière de gestion mondiale des talents pour relever les défis à la fois dans les marchés traditionnels et dans les marchés émergents. Ces défis comprennent :

- Pénurie de main-d'œuvre qualifiée
- Changements démographiques
- Concurrence accrue pour embaucher les meilleures personnes
- Maintien de stratégies de recrutement efficaces dans ses principaux marchés
- Développement et rétention de ses meilleurs employés
- Mobilisation des meilleures pratiques dans l'ensemble de Bombardier
- Amélioration continue de ses performances en santé et sécurité

Pour obtenir plus de renseignements sur la gestion mondiale des talents de Bombardier, consultez notre site Web www.csr.bombardier.com/fr.

Le recrutement, la formation et la fidélisation d'employés qualifiés en gestion de projets et en ingénierie demeurent essentiels à la réussite de Bombardier. La concurrence s'est intensifiée à l'égard de ces ensembles de compétences, particulièrement en génie, spécialement dans les domaines où de grandes compétences propres au secteur sont requises. Bombardier jouit d'un vaste bassin de talents constitué d'employés bien formés et engagés, qui ont le souci d'améliorer constamment l'exécution et l'engagement envers les clients.

Aéronautique compte de nombreux employés en ingénierie qui possèdent un large éventail de compétences, notamment, dans les domaines de l'aéronautique, en matière de conception, d'aérodynamique, de contraintes et de structures, de l'avionique, de l'hydromécanique et du génie logiciel. Aéronautique intensifie également ses efforts de collaboration avec des établissements d'enseignement afin de former des ingénieurs dans les domaines où il y a pénurie de candidats qualifiés. Aéronautique finance l'élaboration de programmes, collabore à la conception de programmes d'études, fournit des compétences en enseignement et offre des stages pratiques en complément des études universitaires. En outre, il continue d'étendre ses programmes internes de formation afin d'améliorer continuellement les connaissances de ses employés.

Transport emploie un grand nombre d'ingénieurs hautement qualifiés qui jouent un rôle important dans la conception, la fabrication et la maintenance des solutions de transport sur rail pour les clients mondiaux de la Société. Parmi les compétences requises figurent le génie mécanique, électrique et logiciel. À l'appui de cette stratégie, Transport a déterminé des domaines techniques clés (p. ex., l'acoustique et la sécurité en cas d'écrasement) et des domaines de compétence en matière de produits (p. ex., les freins et les systèmes de propulsion). Des centres de compétences techniques spécialisés gèrent les connaissances techniques de Transport et sont appuyés par des experts techniques ayant un parcours de carrière spécialisé.

Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur les ressources humaines de Bombardier sous la section intitulée « Analyse des résultats » à la page 67-68 et 84-85 de notre rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

3.8 Facteurs de risque

La description des risques touchant la Société et ses activités se trouve sous la section intitulée « Risques et incertitudes », aux pages 88 à 96 de notre rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Rubrique 4. Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2013, le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2011. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercice clos le 31 décembre 2013		Exercice clos le 31 décembre 2012		Exercice clos le 31 décembre 2011	
	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	7,3	0,75	7,2	0,75	6,5	0,6875
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	1,8	0,7835	2,9	1,05013	3,3	1,31676
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A	31,5	0,10	31,5	0,10	31,5	0,10
Actions subalternes classe B	146,5	0,1015625	146,2	0,1015625	146,1	0,1015625

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les 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 (les « actions privilégiées série 2 »), les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (les « actions privilégiées série 3 ») et les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (les « 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. De plus, la capacité de la Société de payer des dividendes est restreinte par les modalités de certains de ses titres d'emprunt.

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 \$ CAN par action par année ou de 0,000390625 \$ CAN par trimestre; lorsqu'un dividende au taux de 0,0015625 \$ CAN 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. Depuis juin 2008, des dividendes trimestriels additionnels de 0,025 \$ CAN par action ont été déclarés et versés aux porteurs d'actions classe A et d'actions subalternes classe B.

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 (les « actions privilégiées »), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'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 décembre 2013, la Société comptait 9 692 521 actions privilégiées série 2, 2 307 479 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 314 530 462 actions classe A et 1 443 496 418 actions subalternes classe B en circulation.

Les actions subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, les droits de vote s'attachant aux actions subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2013, 31,46 % 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. À chaque assemblée des actionnaires de la Société, sauf à celles auxquelles seuls les porteurs d'actions d'une autre catégorie ou d'une série particulière ont droit de vote, chaque action classe A et chaque action subalterne classe B confèrent dix voix et une voix par action à leur porteur, respectivement.

Dividendes et liquidation

Les porteurs d'actions subalternes classe B ont le droit de recevoir, au cours de chaque exercice, en priorité sur les porteurs d'actions classe A, un dividende non cumulatif de 0,0015625 \$ CAN par action par année si le conseil d'administration de la Société le déclare et, après que ce dividende a été payé ou mis de côté en vue de son paiement, les porteurs d'actions classe A et les porteurs d'actions subalternes classe B participent également, action pour action, à tout dividende additionnel pouvant être 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 ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de son actif entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires, 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 attachés à toute action ayant priorité de rang sur les actions classe A et les actions subalternes classe B.

Subdivision ou refonte

En cas de subdivision ou de refonte des actions classe A ou des actions subalternes classe B, les actions classe A ou les actions subalternes classe B, selon le cas, seront subdivisées ou refondues en même temps et de la même façon.

Privilège de conversion

Chaque action classe A est convertible en tout temps par son porteur en une action subalterne classe B entièrement libérée. Chaque action subalterne classe B est convertible par son porteur en une action classe A entièrement libérée en tout temps à compter du moment où survient un des faits suivants : i) une offre d'achat (au sens des statuts de la Société) est faite à tous les 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) la famille Bombardier cesse de détenir, directement ou indirectement, plus de 50 % des actions classe A en circulation.

Exception faite des droits, privilèges, restrictions et conditions attachés 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 sont traitées par la Société comme si elles faisaient partie d'une seule catégorie.

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 droits, privilèges, conditions et restrictions qui peuvent être déterminés par le conseil d'administration avant son émission, sous réserve des dispositions de la LCSA, des statuts de la Société et des conditions attachées à toute série d'actions privilégiées en circulation.

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, dans la mesure décrite dans les statuts de la Société, en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de ses actifs entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires.

Dividendes

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

Droits en cas de liquidation

En cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société ou de tout autre remboursement de capital ou répartition de l'actif de la Société entre ses actionnaires aux fins de liquider ses affaires, les porteurs d'actions privilégiées auront le droit de recevoir 25,00 \$ CAN par action privilégiée détenue (plus tous les dividendes accumulés et impayés).

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 séparément en tant que catégorie ou série conformément à la LCSA ou à toute loi pouvant la remplacer, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre. Eu égard à toute question nécessitant l'approbation des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie, chaque porteur dispose de une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Chaque porteur d'actions privilégiées d'une série particulière dispose, en cas de vote par série, de une voix pour chaque action privilégiée de cette série qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

Modifications

Les dispositions relatives 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 de deux ou plusieurs personnes représentant dans l'ensemble, soit de plein droit, soit par procuration, soit à titre de représentants d'une personne morale ou association, un nombre d'actions privilégiées représentant au moins 25 % des droits de vote s'attachant à toutes les actions privilégiées en circulation, dans le cas d'une assemblée des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie, ou un nombre d'actions privilégiées d'une série représentant au moins 25 % des droits de vote s'attachant à toutes les actions privilégiées de cette série en circulation, dans le cas d'une assemblée des porteurs d'actions privilégiées de cette série en tant que série; toutefois, à toute reprise d'assemblée en cas d'ajournement, le quorum est constitué des porteurs présents à une telle assemblée, 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 (sauf si la Société omet de payer en entier 24 dividendes mensuels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 2 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1^{er} août 2017 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 à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. De même, si la Société détermine quatorze jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement le 15^e jour de chaque mois, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme suit. 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 \$ CAN par action ou supérieur à 25,10 \$ CAN par action.

Aucune des dispositions des statuts de la Société relatives aux actions privilégiées série 2 en tant que série ne peut être modifiée d'aucune manière, à moins que les dispositions relatives aux actions privilégiées série 3 en tant que série ne fassent l'objet de modifications dont la nature et l'étendue sont les mêmes.

Actions privilégiées série 3

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 3 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 3 en circulation) au prix de 25,00 \$ CAN par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 2017 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1^{er} août 2017 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 à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. De même, si la Société détermine quatorze jours avant la date de conversion que, à ce moment, il y aurait 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 3,134 % pour la période quinquennale allant du 1^{er} août 2012 au 31 juillet 2017 inclusivement, ce dividende étant payable

trimestriellement le dernier jour des mois de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre, s'il est déclaré par le conseil d'administration. 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 dans les clauses modificatrices en vertu desquelles les actions privilégiées série 3 ont été créées.

Aucune des dispositions des statuts de la Société relatives aux actions privilégiées série 3 en tant que série ne peut être modifiée d'aucune manière, à moins que les dispositions relatives aux actions privilégiées série 2 en tant que série ne fassent l'objet de modifications dont la nature et l'étendue sont les mêmes.

Actions privilégiées série 4

Les actions privilégiées série 4 donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés, cumulatifs et fixes, si le conseil d'administration de la Société en déclare, de 1,5625 \$ CAN par action par année. Les dividendes sont payables trimestriellement le dernier jour de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre de chaque année à un taux égal à 0,390625 \$ CAN par action par trimestre. Les actions privilégiées série 4 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 4 aient été acquittés).

La Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter au comptant à son gré la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 au prix de 25,00 \$ CAN par action (le prix étant majoré dans chaque cas du montant des dividendes accumulés et impayés sur les actions). Par ailleurs, la Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, sous réserve de l'approbation des bourses appropriées, convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 en circulation en actions subalternes classe B de la Société entièrement libérées. 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 accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion, exclusivement, par le plus élevé entre 2,00 \$ CAN et 95 % du cours moyen pondéré de ces actions subalternes classe B à la TSX 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 précédent (le « cours du marché »). Aucune fraction d'action subalterne classe B ne sera émise lors de toute conversion d'actions privilégiées série 4, mais la Société fera plutôt des paiements en espèces d'un montant par fraction d'action subalterne classe B par ailleurs émissible égal au produit de la fraction de l'action subalterne classe B par ailleurs émissible et du plus élevé entre 2,00 \$ CAN et 95 % du cours du marché. 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 à raison de une action contre une.

Cotes de crédit

Au 11 février 2014, la Société s'est vu attribuer une cote de BB- pour sa dette à long terme par Fitch Ratings Ltd. (« Fitch ») avec une perspective stable. Les titres d'emprunt à long terme de la Société se sont également vu attribuer des cotes de Ba2 par Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's ») avec une perspective négative et de BB par Standard & Poor's (« S&P »), avec une perspective négative. Fitch a également attribué une cote de B+ aux actions privilégiées de la Société.

S&P attribue une cote à la dette à long terme par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D, les cotes de Moody's vont d'une cote maximale de Aaa à une cote minimale de C et les cotes de Fitch vont d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D.

La cote de BB attribuée par S&P à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de dix catégories. Une société dont la dette à long terme est cotée BB est exposée à des incertitudes importantes ou à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourraient faire en sorte qu'elle n'ait pas la capacité suffisante pour respecter son engagement financier. La cote de Ba attribuée par Moody's à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de neuf catégories. Une cote de Ba est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée

comme comportant des éléments de nature spéculative et est assujettie à un risque de crédit élevé. La désignation « 2 » indique que la Société occupe une position moyenne dans la catégorie de notation Ba. La cote de BB- attribuée par Fitch à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de onze catégories et indique une plus grande vulnérabilité au risque de crédit, particulièrement en cas d'évolution défavorable de la conjoncture commerciale ou économique au fil du temps; toutefois, il existe une certaine flexibilité sur les plans commercial ou économique qui permet de supposer que les engagements financiers seront respectés.

La cote attribuée aux actions privilégiées de la Société de B+ de Fitch donne également une indication du risque qu'un emprunteur ne s'acquitte pas de ses obligations en temps opportun à l'égard des dividendes qu'il doit verser et du capital qu'il doit rembourser. La cote attribuée à ces actions privilégiées est spéculative, dans le sens que le niveau de protection accordé aux versements de dividendes et aux remboursements du capital est incertain.

Les cotes de crédit sont destinées à fournir aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit rattaché à une émission de titres et ne tiennent pas compte de certains facteurs tels que le risque du marché ou le risque de prix. Ces facteurs devraient être considérés comme des facteurs de risque par les investisseurs ayant à prendre une décision en matière de placement.

Les cotes de crédit accordées par 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 cotes demeureront en vigueur pendant une période donnée ou qu'elles ne seront pas révisées ou retirées entièrement par S&P, Moody's ou Fitch à l'avenir si celles-ci jugent que les circonstances le justifient.

Au cours des deux dernières années, la Société a effectué des paiements dans le cours normal à Moody's, à Fitch et à S&P en contrepartie des services de notation qu'ils lui ont rendus, qui comprennent des frais annuels de surveillance des titres en circulation de Bombardier, en plus des frais de notation non récurrents imputés lors de l'émission initiale de titres.

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 (« TSX ») sous les symboles « BBD.A », « BBD.B », « BBD.PR.B », « BBD.PR.D » et « BBD.PR.C », respectivement. Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le cours de clôture publiés en dollars canadiens ainsi que le volume cumulatif des opérations de chacun des titres de la Société inscrits à des fins de négociation à la cote de la TSX pour les périodes indiquées :

MOIS		Actions classe A « BBD.A »	Actions subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Décembre 2013	Haut	4,81 \$	4,80 \$	14,85 \$	13,75 \$	23,43 \$
	Bas	4,33 \$	4,32 \$	13,59 \$	13,11 \$	21,44 \$
	Clôture	4,60 \$	4,61 \$	13,89 \$	13,50 \$	22,37 \$
	Volume	688 445	82 583 554	224 250	56 930	269 852
Novembre 2013	Haut	4,85 \$	4,82 \$	15,25 \$	14,25 \$	23,50 \$
	Bas	4,48 \$	4,45 \$	14,46 \$	13,65 \$	23,05 \$
	Clôture	4,80 \$	4,78 \$	14,79 \$	13,70 \$	23,34 \$
	Volume	1 202 990	111 413 067	211 951	44 548	145 737
Octobre 2013	Haut	5,42 \$	5,43 \$	15,64 \$	14,53 \$	23,50 \$
	Bas	4,71 \$	4,69 \$	14,27 \$	13,87 \$	22,96 \$
	Clôture	4,77 \$	4,74 \$	15,25 \$	14,30 \$	23,34 \$
	Volume	1 182 329	123 416 663	185 808	50 087	184 064
Septembre 2013	Haut	5,11 \$	5,11 \$	15,99 \$	14,88 \$	23,53 \$
	Bas	4,70 \$	4,68 \$	15,10 \$	13,35 \$	23,21 \$
	Clôture	4,81 \$	4,79 \$	15,33 \$	14,02 \$	23,50 \$
	Volume	751 329	106 426 015	132 464	38 318	182 091
Août 2013	Haut	5,09 \$	5,08 \$	16,45 \$	14,84 \$	24,14 \$
	Bas	4,55 \$	4,55 \$	15,20 \$	13,61 \$	22,12 \$
	Clôture	4,81 \$	4,79 \$	15,30 \$	13,70 \$	23,16 \$
	Volume	1 258 755	92 627 598	168 880	27 428	217 146
Juillet 2013	Haut	5,17 \$	5,18 \$	16,74 \$	15,25 \$	24,79 \$
	Bas	4,39 \$	4,64 \$	16,01 \$	14,41 \$	23,66 \$
	Clôture	4,97 \$	4,96 \$	16,17 \$	14,56 \$	23,84 \$
	Volume	1 305 475	115 882 821	132 145	47 111	186 124
Juin 2013	Haut	4,99 \$	5,00 \$	16,55 \$	15,45 \$	24,79 \$
	Bas	4,36 \$	4,36 \$	15,62 \$	15,00 \$	23,70 \$
	Clôture	4,74 \$	4,68 \$	16,13 \$	15,08 \$	24,60 \$
	Volume	884 448	159 882 942	192 042	32 920	211 909
Mai 2013	Haut	4,88 \$	4,88 \$	15,92 \$	15,38 \$	24,89 \$
	Bas	3,98 \$	3,96 \$	15,24 \$	14,76 \$	24,51 \$
	Clôture	4,73 \$	4,70 \$	15,78 \$	15,10 \$	24,60 \$
	Volume	1 423 921	174 409 466	166 100	22 849	317 509

MOIS		Actions classe A « BBD.A »	Actions subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Avril 2013	Haut	4,15 \$	4,14 \$	15,50 \$	15,40 \$	25,35 \$
	Bas	3,81 \$	3,80 \$	15,10 \$	14,76 \$	24,60 \$
	Clôture	3,98 \$	4,00 \$	15,38 \$	14,82 \$	24,80 \$
	Volume	599 327	80 304 043	107 258	30 808	257 471
Mars 2013	Haut	4,36 \$	4,35 \$	15,50 \$	15,23 \$	25,33 \$
	Bas	3,94 \$	3,89 \$	14,88 \$	14,67 \$	24,81 \$
	Clôture	4,08 \$	4,03 \$	15,40 \$	15,05 \$	25,30 \$
	Volume	1 065 529	144 394 709	177 949	31 053	143 980
Février 2013	Haut	4,29 \$	4,29 \$	15,45 \$	14,99 \$	25,15 \$
	Bas	3,84 \$	3,81 \$	14,62 \$	14,30 \$	24,63 \$
	Clôture	4,14 \$	4,15 \$	14,88 \$	14,78 \$	24,90 \$
	Volume	713 533	127 547 141	223 172	40 913	113 381
Janvier 2013	Haut	4,25 \$	4,20 \$	14,78 \$	14,48 \$	25,24 \$
	Bas	3,87 \$	3,81 \$	13,45 \$	13,40 \$	24,26 \$
	Clôture	4,00 \$	3,91 \$	14,77 \$	14,27 \$	24,86 \$
	Volume	842 567	167 823 315	297 016	81 492	183 720

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 ou d'actions subalternes classe B, selon le cas, 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 11 février 2014 sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A¹	Actions subalternes classe B¹
LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCPA, FCA Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	13 052 944 ²	812 500 ²
PIERRE BEAUDOIN Westmount (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2004 à ce jour	512 859	765 083
ANDRÉ BÉRARD ^{a, b, c, d} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	5 000
JOANNE BISSONNETTE ³ Outremont (Québec) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	5 824
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	⁴	265 774
MARTHA FINN BROOKS ^{b, c} Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
L. DENIS DESAUTELS, O.C., FCPA, FCA ^{a, c} Ottawa (Ontario) Canada Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	10 000

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A ¹	Actions subalternes classe B ¹
THIERRY DESMAREST Paris, France Président honoraire du conseil d'administration de Total S.A. (société pétrolière et gazière)	2009 à ce jour	—	—
SHEILA FRASER, FCPA, FCA ^a Ottawa (Ontario) Canada Administratrice de sociétés	2012 à ce jour	—	—
JEAN-LOUIS FONTAINE Westmount (Québec) Canada Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	4 097 472 ⁵	6 465
DANIEL JOHNSON ^{a, c, e} Montréal (Québec) Canada Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l. Cabinet d'avocats	1999 à ce jour	—	1 200
JEAN C. MONTY ^{b, e} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000
PATRICK PICHETTE ^{a, b} Palo Alto (Californie) États-Unis Vice-président principal et chef de la direction financière, Google Inc. (produits et services liés à Internet)	2013 à ce jour	—	6 000
CARLOS E. REPRESAS ^{b, c, e} Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—
HEINRICH WEISS ^e Düsseldorf, Allemagne Président du conseil de supervision, SMS Holding GmbH (société de construction d'usines et de génie mécanique)	2005 à ce jour	—	—

- 1) Le nombre d'actions détenues est présenté au 11 février 2014.
- 2) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 123 490 actions classe A et 812 500 actions subalternes classe B.
- 3) M^{me} Janine Bombardier, mère de M^{me} Joanne Bissonnette, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 973 491 actions classe A et 40 001 actions subalternes classe B.
- 4) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 65 401 042 actions classe A.
- 5) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 60 701 887 actions classe A.

- a) Membre du comité d'audit
- b) Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération
- c) Membre du comité des finances et de gestion des risques
- d) Administrateur principal
- e) 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, FCPA, FCA, Adm.A. Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Lutz Bertling Berlin, Allemagne	Président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport
Daniel Desjardins Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire de la Société
Guy C. Hachey Blainville (Québec) Canada	Président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique
John Paul Macdonald Longueuil (Québec) Canada	Vice-président principal, ressources humaines et affaires publiques
Steven A. Ridolfi Toronto (Ontario) Canada	Vice-président principal

En date du 11 février 2014, les administrateurs de la Société (autre que 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 17 688 275 actions classe A et de 2 573 061 actions subalternes classe B, soit 5,62 % et 0,18 %, respectivement, des actions de chacune de ces catégories 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 :

- Lutz Bertling occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport depuis le 3 juin 2013; avant cette date, il occupait le poste de président et chef de la direction d'Eurocopter Group depuis octobre 2006.
- Martha Finn Brooks s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 24 août 2009; avant cette date, elle a été présidente et chef de l'exploitation de Novelis, Inc. de mars 2007 à mai 2009.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire de la Société depuis le 10 mai 2012; avant cette date, il a été vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire de la Société adjoint depuis le 1^{er} octobre 2003.

- Thierry Desmarest s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 21 janvier 2009; depuis mai 2010, il est président honoraire et membre du conseil d'administration de Total S.A., après avoir exercé les fonctions de président du conseil d'administration de cette société depuis février 2007.
- Sheila Fraser s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 10 mai 2012; elle était la vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011.
- Steven A. Ridolfi occupe le poste de vice-président principal depuis le 1^{er} janvier 2014; auparavant, il occupait le poste de président, Avions d'affaires, de Aéronautique depuis le 18 avril 2008.
- Henrich Weiss occupe le poste de président du conseil de supervision de SMS Holding GmbH depuis le 1^{er} juillet 2013; auparavant, il a occupé le poste de président du conseil et chef de la direction de SMS Holding GmbH du 25 septembre 2003 au 30 juin 2013.

Rubrique 8. Poursuites

Dans le cours normal des activités, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces affaires.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 décembre 2013, selon l'information actuellement disponible, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence négative importante sur sa situation financière.

Poursuite intentée par S-Bahn

Le 4 mars 2013, S-Bahn Berlin GMBH (« SB ») a intenté une poursuite contre Bombardier Transportation GmbH, filiale en propriété exclusive de la Société, devant la cour du district de Berlin (« Landgericht Berlin ») au sujet des trains de la série 481 livrés à SB entre 1996 et 2004.

Des dommages-intérêts d'une valeur globale de 348 millions € (480 millions \$) sont réclamés dans le cadre de cette poursuite relativement à une prétendue défectuosité des roues et des systèmes de freinage. SB réclame ainsi un paiement de 241 millions € (332 millions \$) et un jugement déclaratoire obligeant la Société à indemniser SB pour tous les dommages futurs. SB prétend actuellement que ces dommages futurs seront de l'ordre de 107 millions € (148 millions \$).

La Société soutient que cette poursuite i) a été intentée en l'absence de toute défectuosité, ii) n'est fondée sur aucune garantie exécutoire, iii) a été intentée après l'échéance du délai de prescription fixé par la loi et iv) est fondée sur des normes inapplicables. Cette poursuite renferme des allégations à l'égard de la Société que celle-ci rejette comme non fondées et diffamatoires.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur et prendra toutes les mesures nécessaires pour protéger sa réputation. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de cette poursuite en cours au 31 décembre 2013, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que sa résolution n'aura pas d'incidence importante sur la situation financière de la Société.

Enquête au Brésil

Les autorités gouvernementales au Brésil, y compris le Conseil administratif de défense économique (« CADE »), et le bureau du procureur public de São Paulo, enquêtent sur des allégations de collusion relativement à l'offre publique de matériel ferroviaire et la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions.

Le 4 juillet 2013, les superintendants généraux du CADE ont procédé à des inspections aux sièges sociaux de 13 sociétés situées à Brasilia et à São Paulo, dont Bombardier Transportation Brasil Ltda, filiale en propriété exclusive de la Société. L'enquête en est encore au stade préliminaire. Les sociétés qui auront participé à la collusion feront l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain délai. La Société coopère dans le cadre de ces enquêtes et a l'intention de se défendre avec vigueur.

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

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

Rubrique 10. Contrats importants

À l'exception des contrats conclus dans le cours normal des activités ou des contrats qui ne seraient pas considérés comme importants pour la Société ou ses activités, il n'existe aucun contrat important conclu par la Société au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 ou conclu avant l'exercice clos le 31 décembre 2013 et après le 1^{er} janvier 2002, mais qui demeure en vigueur.

Rubrique 11. Intérêts des experts

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires de Bombardier Inc. conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'il est indépendant au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec. Ce code est équivalent ou semblable aux codes de déontologie applicables aux comptables agréés dans les autres provinces du Canada.

Rubrique 12. Information sur le comité d'audit

Information concernant le comité d'audit

M. L. Denis Desautels agit à titre de président du comité d'audit, dont les autres membres sont M^{me} Sheila Fraser et MM. André Bérard, Daniel Johnson et Patrick Pichette; chacun d'eux est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe 1 jointe à la présente notice annuelle.

La formation et l'expérience pertinente de chaque membre du comité d'audit sont décrites ci-dessous.

L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA (président) – M. Desautels est président du comité d'audit depuis 2003. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université McGill. Il a été vérificateur général du Canada du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 2001. À ce titre, il était responsable de l'examen des activités du gouvernement du Canada, de ses nombreuses sociétés d'État et de ses divers organismes gouvernementaux, ainsi que des activités des trois gouvernements territoriaux du Canada. Au moment de sa nomination à titre de vérificateur général, il était associé principal du bureau montréalais du cabinet Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. Au cours des 27 années passées auprès d'Ernst & Young, il a agi au sein du cabinet en diverses qualités et à divers bureaux, dont ceux de Montréal, d'Ottawa et de Québec. Il a été président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés de 2010 à 2012. Il est membre du comité d'audit de Groupe Jean Coutu (PJC) Inc., du Centre de recherches pour le développement international (CRDI) et de la Fondation communautaire d'Ottawa.

André Bérard – M. Bérard est membre du comité d'audit depuis 2004. Il est titulaire d'un brevet de l'Institut des banquiers canadiens. Il a participé au programme de gestion spécial de la Harvard Business School. Il 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, de président et chef de la direction en 1989 et de président et chef de l'exploitation de 1986 à 1989. De 1958 à 1986, M. Bérard a occupé divers postes à responsabilité croissante à la Banque Nationale du Canada. Il est membre du comité d'audit de BMT Group Inc.

Sheila Fraser – M^{me} Fraser, FCPA, FCA est titulaire d'un baccalauréat en commerce de même que de plusieurs doctorats en droit honorifiques. Elle a occupé les fonctions de vérificatrice générale du Canada de 2001 à 2011. Avant de se joindre au Bureau du vérificateur général à titre de sous-vérificatrice générale en 1999, M^{me} Fraser a été associée au bureau de Québec d'Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. pendant 18 ans. Elle a présidé divers comités de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI) de 2001 à 2011 ainsi que le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des comptables agréés en 2004 et 2005. Elle a été nommée administratrice de la Fondation IFRS, organisme chargé de la surveillance des travaux de l'International Accounting Standards Board. Elle est présidente du comité d'audit de la Société Financière Manuvie.

Daniel Johnson – M. Johnson est membre du comité d'audit depuis 1999. Diplômé en droit de l'Université de Montréal et membre du Barreau du Québec depuis 1967, M. Johnson est également titulaire d'une maîtrise et d'un doctorat en droit de la University of London (au R.-U.) ainsi que d'un MBA de la Harvard Business School. Il a été secrétaire et vice-président de Power Corporation du Canada jusqu'en 1981. À titre de membre du gouvernement du Québec de 1985 à 1994, il a été ministre de l'Industrie et du Commerce, puis président du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'administration et du service public. Il a également été ministre responsable de la région de Montréal et membre des comités permanents du Cabinet sur le développement économique, la planification, le développement régional et l'environnement et du Comité de la législation. Il est devenu chef du Parti libéral du Québec en décembre 1993, a été premier ministre de la province de Québec jusqu'en septembre 1994 et chef de l'opposition officielle jusqu'en mai 1998. Il est actuellement membre du comité d'audit d'exp Global Inc.

Patrick Pichette – M. Pichette a été nommé membre du comité d’audit à la réunion du conseil d’administration de la Société tenue le 30 octobre 2013. M. Pichette est vice-président principal et chef de la direction financière de Google Inc. Il a travaillé pour Bell Canada de 2001 à 2008, période au cours de laquelle il a occupé différents postes de haute direction, y compris celui de chef des affaires financières. Avant de se joindre à Bell Canada, M. Pichette était associé chez McKinsey & Company. Il a obtenu un baccalauréat en administration des affaires de l’Université du Québec à Montréal. Il est également titulaire d’une maîtrise en philosophie, en politique et en économie de l’Université Oxford, établissement qu’il a fréquenté en tant que boursier Rhodes. Il est membre du comité d’audit de la Fondation Trudeau.

Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos le 31 décembre 2013 et 2012, Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos le 31 décembre 2013	Exercice clos le 31 décembre 2012
<i>Honoraires d’audit</i>	11 952 000	11 740 000
<i>Honoraires pour services liés à l’audit</i>	1 053 000	1 025 000
<i>Honoraires pour services fiscaux</i>	7 083 000	4 416 000
<i>Autres honoraires</i>	627 000	859 000
Honoraires totaux :	20 715 000	18 040 000

Dans le tableau ci-dessus, les expressions figurant dans la colonne « Honoraires » ont le sens suivant : « Honoraires d’audit » désigne tous les honoraires versés relativement à des services d’audit, soit les services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société aux fins de l’audit de ses états financiers annuels consolidés et de ceux de ses filiales et de l’examen des états financiers trimestriels consolidés de la Société ainsi que les services habituellement fournis par les auditeurs indépendants de la Société relativement aux dépôts et aux engagements prévus par la loi ou par un règlement; « Honoraires pour services liés à l’audit » désigne le total des honoraires facturés pour des services de certification et des services connexes fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui sont raisonnablement liés à l’exécution de l’audit ou de l’examen de ses états financiers consolidés et qui ne sont pas compris dans les « Honoraires d’audit », notamment les audits des régimes d’avantages sociaux des employés de la Société et d’autres services d’attestation; « Honoraires pour services fiscaux » désigne le total des honoraires facturés pour des services professionnels fournis par les auditeurs indépendants de la Société en matière de conformité fiscale, de conformité pour les expatriés et la mobilité internationale, de conseils fiscaux et de planification fiscale, notamment la préparation ou l’examen des déclarations de revenus et de la documentation relative aux prix de transfert et l’assistance en matière d’audit fiscale, fournis à la Société et à ses nombreuses filiales dans le monde entier; et « Autres honoraires » désigne le total des honoraires facturés pour des produits et des services fournis par les auditeurs indépendants de la Société qui ne sont pas visés par les « Honoraires d’audit », les « Honoraires pour services liés à l’audit » et les « Honoraires pour services fiscaux », lesquels comprennent surtout la traduction de l’information financière et de l’aide à l’égard d’une réclamation. Le comité d’audit a examiné la question de savoir si la prestation de services autres que des services d’audit est compatible avec le maintien de l’indépendance des auditeurs indépendants de la Société. Le comité d’audit a adopté une politique qui interdit à la Société d’engager ses auditeurs indépendants afin qu’ils fournissent des services faisant partie des catégories de services « interdits » qui ne sont pas liés à l’audit; cette politique exige également que soient approuvés au préalable par ce comité les services d’audit et les autres services faisant partie de certaines catégories autorisées de services non liés à l’audit.

Rubrique 13. Renseignements complémentaires

Des renseignements complémentaires, notamment la rémunération des administrateurs et des membres de la direction et les prêts qui leur ont été consentis, les principaux porteurs des titres de la Société et des titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération à base de titres de capitaux propres, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction pour son dernier exercice complet. Des renseignements financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers de la Société et dans le rapport de gestion pour son dernier exercice complet.

Toutes les informations intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle figurent ou sont comprises dans un des documents d'information continue de la Société déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens, qui peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Lorsqu'une section de la présente notice annuelle intègre par renvoi des informations provenant d'un des autres documents d'information continue de la Société, cette section renvoie expressément au document dans lequel cette information figure ou est incluse, de même qu'à la section pertinente.

Rubrique 14. Énoncés prospectifs

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies, la situation financière, les croyances, les perspectives, les projets, les plans, les attentes, les estimations et les intentions de la Société; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance prévues; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; la position de la Société en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur l'entreprise et les activités de la Société. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir », « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information actuellement à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter à la rubrique « Prévisions et énoncés prospectifs » de la section Sommaire et des sections Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport dans le rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la dépendance de la Société à l'égard de certains clients et

fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, au crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, au financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » du rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Annexe 1

BOMBARDIER INC.

CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT

Comité d'audit

1.1 Membres et quorum

- Au moins quatre administrateurs, qui seront tous indépendants.
- Tous les membres du comité d'audit doivent posséder des compétences financières ou doivent acquérir des compétences financières dans un délai raisonnable après leur nomination au comité d'audit; un membre du comité d'audit possède des compétences financières s'il a la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables dans l'ensemble à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées lors de la lecture des états financiers de Bombardier.
- Quorum : une majorité des membres.

1.2 Fréquence et dates des réunions

- Normalement selon le calendrier des réunions du conseil de Bombardier.
- Au moins quatre fois l'an et au besoin.

1.3 Président du comité d'audit

Un des membres du comité d'audit agira à titre de président du comité. Les responsabilités du président du comité d'audit comprennent :

A. DIRIGER LE COMITÉ D'AUDIT DE MANIÈRE À AMÉLIORER SON EFFICACITÉ

- veiller à ce que le comité d'audit soit formé d'une équipe homogène et fournir le leadership nécessaire pour parvenir à cette fin;
- veiller à ce que les ressources qui sont disponibles pour le comité d'audit (et en particulier l'information pertinente et ponctuelle) soient suffisantes pour l'aider dans son travail.

B. GÉRER LE COMITÉ D'AUDIT

- préparer l'ordre du jour du comité d'audit de concert avec le vice-président principal et chef de la direction financière, et avant la réunion du comité d'audit, faire circuler l'ordre du jour aux membres du comité d'audit;
- adopter des procédures pour s'assurer que le comité d'audit puisse faire son travail d'une façon efficace, superviser la composition et la structure du comité d'audit, établir le calendrier des réunions et les gérer;
- veiller à ce que la procédure aux réunions du comité d'audit prévoie suffisamment de temps pour permettre une discussion sérieuse des questions pertinentes;

- veiller à ce que les décisions prises au cours des réunions du comité d'audit et toute question importante examinée lors de ces réunions soient rapportées au conseil à sa prochaine réunion régulière.

1.4 Mandat du comité d'audit

A. BUT

Le comité d'audit est un comité du conseil. Il a été constitué afin d'aider le conseil en matière de supervision du processus de présentation de l'information financière.

B. OBJECTIFS

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

- aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes;
- favoriser le maintien de bonnes communications entre les administrateurs et l'auditeur indépendant;
- favoriser le maintien de l'indépendance de l'auditeur indépendant;
- avec la collaboration du vice-président principal et chef de la direction financière, veiller à ce qu'un système approprié de contrôle interne au niveau de la comptabilité et des finances soit maintenu eu égard aux risques importants auxquels Bombardier peut être exposée;
- maintenir la crédibilité et l'objectivité des rapports financiers;
- étudier et évaluer toute question qui soulève des préoccupations importantes au sein du comité d'audit avec la collaboration, si le comité d'audit le juge nécessaire, du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques, et/ou de l'auditeur indépendant.

C. RÉUNIONS

- Tout membre du comité d'audit ou l'auditeur indépendant ou le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques peut demander que le comité se réunisse.
- Le président du conseil, le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière assistent à toutes les réunions du comité d'audit, sauf à la partie, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle la présence de l'un ou l'autre de ces membres de la direction n'est pas jugée nécessaire, tel qu'il est déterminé par le comité d'audit.
- Le président et chef de la direction peut choisir de n'assister qu'à la partie de la réunion du comité d'audit durant laquelle les états financiers consolidés trimestriels ou annuels de Bombardier, selon le cas, le rapport de gestion s'y rapportant et le communiqué de presse qui doit être émis sur les états financiers consolidés, sont examinés par les membres du comité d'audit.
- Le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques dispose de voies de communication directe avec le comité d'audit et reçoit avis de toutes les réunions du comité d'audit et y assiste, sauf à la partie de la réunion, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle sa présence n'est pas jugée nécessaire.
- L'auditeur indépendant dispose de voies de communication directe avec le comité d'audit et reçoit avis de toutes les réunions du comité d'audit et a le droit d'y assister, sauf à la partie de la réunion, le cas échéant, qui constitue une séance privée à laquelle sa présence n'est pas jugée nécessaire.
- Le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière, le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques ou tout autre représentant de la direction dont

la présence est requise par le président du comité d'audit ou l'un des membres du comité d'audit, et l'auditeur indépendant rencontrent séparément le comité d'audit en séance privée tenue dans le cadre d'une réunion, au moins une fois l'an.

- Les procès-verbaux des réunions du comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Les documents examinés par le comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Une copie du procès-verbal des réunions ou des documents à l'appui est mise à la disposition de tout administrateur de Bombardier qui en fait la demande auprès du secrétaire de la Société.

D. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS

- En ce qui a trait au conseil et à la présentation de l'information financière
 - a) Aider le conseil à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance envers les actionnaires, les actionnaires éventuels, les milieux financiers et le public relativement aux états financiers de Bombardier et à ses pratiques en matière de présentation de l'information financière ainsi qu'au système de contrôle interne au niveau de la comptabilité et des finances, à l'audit d'entreprise et l'évaluation des risques, aux systèmes d'information de gestion, à l'audit annuel externe des états financiers de Bombardier et à la conformité de Bombardier aux lois et aux règlements ainsi qu'à son propre Code d'éthique et de conduite.
 - b) Maintenir des voies de communication directe avec la direction de Bombardier, le directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et l'auditeur indépendant.
 - c) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés trimestriels, le rapport de gestion s'y rapportant ainsi que le communiqué de presse portant sur les résultats financiers trimestriels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
 - d) Passer en revue, avant leur divulgation, les états financiers consolidés audités annuels, le rapport de gestion s'y rapportant et le communiqué de presse portant sur les résultats financiers consolidés annuels de Bombardier et, s'il y a lieu, recommander au conseil leur approbation et divulgation.
 - e) Passer en revue la présentation et l'impact de questions importantes, inhabituelles ou délicates, comme la divulgation d'opérations entre personnes apparentées, d'événements importants non récurrents, de risques importants et de modifications apportées aux provisions ou aux estimations ou aux réserves comprises dans tout état financier.
 - f) Obtenir des explications, en vue de leur communication au conseil relativement à tout écart significatif entre des périodes d'information comparables.
 - g) Passer en revue les litiges, réclamations ou autres éventualités, y compris les cotisations fiscales ou toute situation en matière d'environnement, qui pourraient avoir un effet défavorable important sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de Bombardier, ainsi que la manière dont la divulgation en est faite dans les états financiers.
 - h) Passer en revue la pertinence des conventions comptables utilisées dans la préparation des états financiers de Bombardier et étudier les recommandations visant à modifier ces conventions comptables de façon importante.
 - i) Dans la mesure où leur examen n'a pas déjà été effectué par le comité d'audit, examiner et, s'il y a lieu, recommander l'approbation par le conseil de tous les états financiers compris dans des prospectus ou dans des notices d'offre, de même que de tous les autres rapports financiers exigés par les organismes de réglementation et nécessitant l'approbation du conseil.
 - j) Passer en revue les déclarations de responsabilité de la direction à l'égard des états financiers, telles que signées par la direction de Bombardier et incluses dans tout document publié.

- k) Veiller à ce que des procédures adéquates soient en place pour passer en revue la communication au public, par Bombardier, de l'information financière extraite ou dérivée de ses états financiers, autre que l'information prévue au paragraphe c) ou d) ci-dessus, et évaluer périodiquement le caractère adéquat de ces procédures.
- l) Veiller à ce que des procédures soient en place concernant
 - i) la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Bombardier au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de l'audit; et
 - ii) l'envoi confidentiel, sous le couvert de l'anonymat, par les salariés de Bombardier, de préoccupations touchant des points discutables en matière de comptabilité ou d'audit.
- m) Si le remplacement de l'auditeur indépendant est envisagé, passer en revue toutes les questions se rapportant à un tel remplacement, y compris tout différend entre Bombardier et l'auditeur indépendant relativement à l'opinion de l'auditeur indépendant ou à une réserve ou un commentaire exprimé par celui-ci.
- n) Surveiller l'application de la politique de communication de l'information de Bombardier et, au besoin, la passer en revue et faire des recommandations appropriées à la direction afin de la mettre à jour.
- En ce qui a trait à l'auditeur indépendant
 - a) Affirmer d'une façon expresse que l'auditeur indépendant est indépendant et doit rendre compte au conseil et au comité d'audit, et, dans ce contexte, travailler de façon constructive avec l'auditeur indépendant afin d'établir un rapport qui permettra une discussion franche et opportune quant à toute question importante, avec ou sans la présence de la direction, selon ce qui est approprié dans les circonstances.
 - b) Suggérer au conseil un cabinet de comptables en vue d'une recommandation d'un auditeur indépendant aux actionnaires de Bombardier.
 - c) Passer en revue et faire des recommandations au conseil sur les honoraires à verser pour l'audit externe.
 - d) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver les modalités du mandat de l'auditeur indépendant quant i) aux services d'audit annuel et ii) aux services de revue trimestrielle; chacun de ces mandats doit être signé par le président du comité d'audit.
 - e) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit, passer en revue et approuver la portée i) des services d'audit annuel et des autres services liés à l'audit et ii) des services de revue trimestrielle que l'auditeur indépendant fournira; dans ce contexte, s'assurer que l'auditeur indépendant a accès à tous les livres, dossiers et facilités, et à tout le personnel de Bombardier.
 - f) Passer en revue, avec l'auditeur indépendant, le contenu de son rapport relativement aux états financiers consolidés annuels de Bombardier et les résultats de l'audit externe, tout problème important rencontré dans le contexte de l'audit externe, toute recommandation importante effectuée par suite de l'audit externe ainsi que les réponses de la direction et le suivi dans ce contexte et s'assurer que l'auditeur indépendant est satisfait que les estimés comptables et les jugements faits par la direction quant au choix des principes comptables reflètent bien une application appropriée des principes comptables généralement reconnus.
 - g) Passer en revue toute recommandation importante par l'auditeur indépendant aux fins de renforcer les contrôles internes au niveau de la comptabilité et des finances de Bombardier.

- h) Passer en revue toute question importante qui n'a pas été réglée entre la direction et l'auditeur indépendant et qui pourrait avoir des répercussions sur la présentation de l'information financière ou les contrôles internes de Bombardier.
 - i) Dans la mesure du possible, évaluer le rendement de l'auditeur indépendant au moins une fois l'an.
 - j) S'assurer que l'auditeur indépendant ne fournisse pas les services suivants à Bombardier :
 - tenue de livres ou autres services relativement aux dossiers comptables ou aux états financiers de Bombardier;
 - conception et implantation de systèmes d'information financière;
 - services d'évaluation, opinions quant au caractère équitable d'une transaction, ou des rapports quant aux apports en nature;
 - services actuariels;
 - impartition de services d'audit interne;
 - fonctions de gestion;
 - ressources humaines;
 - courtier, conseiller en placements ou services bancaires d'investissement;
 - services juridiques; et
 - services d'expert non liés à l'audit.
 - k) Tout service non lié à l'audit requerra l'approbation préalable du comité d'audit en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit.
 - l) Passer en revue et approuver les politiques de Bombardier en matière d'embauche des associés et des salariés actuels ou anciens, de l'auditeur indépendant de Bombardier, que cet auditeur soit actuel ou ancien.
- En ce qui a trait au directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques
 - a) Au moins quatre fois par année, selon le calendrier des réunions du conseil de Bombardier, passer en revue le rapport du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques sur les résultats des travaux réalisés par le Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et sur l'organisation, la dotation en personnel et l'indépendance de cette unité.
 - b) Passer en revue et, selon le cas, approuver le plan annuel du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
 - c) Évaluer les voies hiérarchiques du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et émettre les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques.
 - d) Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques ainsi que les réponses de la direction s'y rapportant.
 - e) Une fois l'an, évaluer la performance du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques; si les circonstances le justifient, examiner et recommander la destitution du titulaire de ce poste alors en fonction et la nomination de son remplaçant et présenter les résultats et conclusions du comité d'audit au comité des ressources humaines et de la rémunération et au président et chef de la direction de la Société.
 - f) Une fois l'an, examiner les dispositions de la charte du Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques afin de s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et, au besoin, y apporter les modifications appropriées.

- En ce qui a trait au mandat du comité d'audit

Chaque année, examiner la charte du comité d'audit afin de faire en sorte qu'elle continue d'être pertinente et faire des recommandations au comité de la régie d'entreprise et des nominations en ce qui concerne les responsabilités du comité qui y sont prévues.

1.5 Divers

Au besoin, le comité d'audit peut obtenir l'aide de conseillers juridiques, de comptables ou d'autres conseillers externes et doit avoir accès aux fonds nécessaires pour le paiement des honoraires des auditeurs indépendants et de tout conseiller dont il retient les services.

Bien que le comité d'audit ait les responsabilités et les pouvoirs qui sont prévus dans ce mandat, il n'appartient pas au comité d'audit de planifier ou de mettre en place des audits ou de déterminer que les états financiers de Bombardier sont complets et exacts et sont en conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions sont la responsabilité de la direction, du directeur principal, Service d'audit d'entreprise et évaluation des risques et de l'auditeur indépendant.

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au comité d'audit la responsabilité du conseil de s'assurer que Bombardier respecte les lois et règlements applicables ou à étendre la portée des normes de responsabilité en vertu des exigences législatives ou réglementaires qui s'appliquent aux administrateurs ou aux membres du comité d'audit.