

BOMBARDIER

Notice annuelle
2009

Le 2 avril 2009

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1	STRUCTURE DE L'ENTREPRISE3	RUBRIQUE 5	DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA STRUCTURE DU CAPITAL28
	1.1 Constitution de l'émetteur3	RUBRIQUE 6	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE LA SOCIÉTÉ32
	1.2 Filiales3	RUBRIQUE 7	ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION.....34
RUBRIQUE 2	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ4	RUBRIQUE 8	POURSUITES.....37
	2.1 Généralités4	RUBRIQUE 9	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES38
	2.2 Historique4	RUBRIQUE 10	CONTRATS IMPORTANTS.....38
RUBRIQUE 3	DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ8	RUBRIQUE 11	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....38
	3.1 Aperçu de l'activité8	RUBRIQUE 12	INFORMATION SUR LE COMITÉ DE VÉRIFICATION38
	3.2 Description des secteurs8	RUBRIQUE 13	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES40
	<i>Aéronautique</i>9	RUBRIQUE 14	ÉNONCÉS PROSPECTIFS40
	<i>Transport</i>17	ANNEXE A42
	3.3 Information sectorielle22		
	3.4 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies22		
	3.5 Développement de produits22		
	3.6 Environnement24		
	3.7 Ressources humaines26		
	3.8 Taux de change et taux d'intérêt...27		
	3.9 Facteurs de risque27		
RUBRIQUE 4	DIVIDENDES27		

NOTES :

- 1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars américains, à moins d'indication contraire.
- 2) *Bombardier, Bombardier 415, Bombardier 415 MP, Challenger, Challenger 300, Challenger 600, 601-1A, 601-3A, 601-3R et 604, Challenger 605, Challenger 800, Challenger 850, 870 et 890, CITYFLO, CL-215, CL-215T, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CRJ1000, CS100, CS300, CSeries, EBI, ECO4, EnerGplan, FLEXITY, Flexjet, FLEXX, Global, Global 5000, Global Express, Global Vision, INTERFLO, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, NextGen, ORBITA, PRIMOVE, Q200, Q300, Q400, Q-Series, REGINA, SEKURFLO, Skyjet, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TURBOSTAR, XR, XRS et 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 de l'aéronautique de la Société et la mention « Transport » désigne le secteur transport de la Société.

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* (« 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 s'attachant à ses actions et de refléter divers fractionnements des actions classe A et des actions subalternes classe B à raison de deux pour une, 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 à la date indiquée pour chaque secteur ainsi que leur juridiction de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les ventes et les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des ventes et des revenus consolidés de la Société au 31 janvier 2009¹, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif, des ventes et des revenus consolidés de la Société à cette date.

Aéronautique (au 31 janvier 2009)

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

Transport (au 31 décembre 2008)

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Corporate Financial Services Islandi, sf., Reykjavik, Zurich Branch (Islande)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Angleterre)	100 %
Bombardier Transport France S.A.S. (France)	100 %
Bombardier Transportation Italy S.p.A. (Italie)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) AG (Suisse)	100 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Bombardier Transportation Canada Inc. (Canada)	100 %

Autres (au 31 janvier 2009)

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

1) Selon les états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2009 et 2008 qui ont été déposés auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières le 2 avril 2009.

Rubrique 2 Développement général de l'activité

2.1 Généralités

La Société est un chef de file mondial en solutions de transport novatrices dans les secteurs des avions commerciaux et des avions d'affaires ainsi que dans ceux du matériel et des systèmes de transport sur rail et services connexes.

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 15 février 2006, la Société a annoncé qu'elle prévoyait fermer son usine à Auburn, dans l'État de New York, principalement en raison d'une charge de travail insuffisante pour maintenir la rentabilité de l'usine. Cette usine a cessé ses activités en juin 2006.

Le 24 octobre 2006, Aéronautique a annoncé qu'il rajustait sa cadence de production d'avions régionaux pour refléter la demande actuelle du marché. La cadence de production de ses biréacteurs régionaux *CRJ700/900* a donc été réduite. Par suite du nombre croissant de commandes fermes de biréacteurs régionaux depuis, il a été décidé au deuxième trimestre de l'exercice 2008 de faire passer la cadence de production des appareils *CRJ700 NextGen* et *CRJ900 NextGen* de un avion tous les cinq jours à un avion tous les quatre jours. De plus, au troisième trimestre de l'exercice 2008, il a été décidé d'accroître davantage la cadence de production et de la faire passer à un appareil tous les trois jours.

En octobre 2006, la Société a complété la mise en œuvre de sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital par la vente des activités de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de Bombardier Capital pour un produit au comptant de 94 millions \$.

Le 16 novembre 2006, la Société a émis les billets de premier rang suivants : 800 millions € (1,0 milliard \$), à taux variable, échéant en novembre 2013; 385 millions \$, portant intérêt à 8 %, échéant en novembre 2014; et 800 millions € (1,0 milliard \$), portant intérêt à 7,25 %, échéant en novembre 2016.

Le 18 décembre 2006, la Société a conclu une nouvelle facilité de lettres de crédit de 4,3 milliards € (5,6 milliards \$) (la « facilité de lettres de crédit existante »). La facilité de lettres de crédit existante a remplacé les facilités de crédit existantes de 3,2 milliards € en Europe et de 1,1 milliard \$ en Amérique du Nord et les facilités de lettres de crédit de 290 millions € en Europe avant leurs échéances respectives au cours des exercices 2008 et 2009.

Le 31 janvier 2007, la Société a confirmé qu'elle continuerait de raffiner son plan d'affaires relatif aux avions *CSeries*. L'équipe responsable du programme continuera d'optimiser la configuration de l'avion afin de répondre aux exigences des clients.

Le 19 février 2007, Bombardier a annoncé le lancement de son biréacteur régional *CRJ1000*. Le programme d'avions régionaux *CRJ1000* a été lancé avec 38 commandes fermes de trois clients, soit Brit Air de Morlaix, en France, qui a passé une commande ferme de 8 biréacteurs *CRJ1000* et pris des options sur 8 autres appareils *CRJ1000*, My Way Airlines d'Italie, qui a converti 15 de ses 19 commandes de biréacteurs régionaux *CRJ900* pour des biréacteurs régionaux *CRJ1000*, et un client anonyme, qui a passé une commande ferme de 15 avions, avec une commande conditionnelle de 15 autres. Le vol inaugural du biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* a eu lieu en septembre 2008 depuis les installations de Mirabel, au Québec. L'avion *CRJ1000 NextGen* a réalisé environ 40 % du programme d'essais en vol et devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2010.

Le 25 mai 2007, Transport et CJSC Transmashholding, principal fabricant russe de technologie ferroviaire, ont annoncé qu'ils avaient conclu une entente en vue de l'investissement conjoint d'une somme de 12,5 millions € dans la création de deux coentreprises : une coentreprise en ingénierie pour créer une technologie de pointe en matière de propulsion et une coentreprise en production pour fabriquer des convertisseurs de puissance d'après la technologie de propulsion *MITRAC* de Transport.

Le 31 mai 2007, Aéronautique a lancé les versions de dernière génération de ses biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, les nouveaux biréacteurs *CRJ NextGen*.

Le 16 juillet 2007, la Société a annoncé sa décision de radier son investissement dans Metronet à la suite de la publication du projet de directives de l'arbitre du partenariat public-privé (« PPP ») sur les frais de service intérimaires liés aux infrastructures de Metronet Rail BCV Limited publié le lundi 16 juillet 2007. La Société a radié la valeur comptable de 162 millions \$ de son investissement dans Metronet au deuxième trimestre de l'exercice 2008.

Le 30 juillet 2007, le biréacteur *Learjet 60 XR* de la Société est entré en service chez Cloud Nine Aviation, de Los Angeles (Californie).

En septembre 2007, Aéronautique a dévoilé son nouveau poste de pilotage *Global Vision* pour les avions *Global 5000* et *Global Express XRS*.

Le 30 octobre 2007, Aéronautique a lancé son nouveau biréacteur *Learjet 85*. Le 22 janvier 2008, Aéronautique a annoncé qu'il développerait une structure entièrement en matériaux composites pour le biréacteur *Learjet 85*, qui sera le premier biréacteur de Bombardier à être doté d'une structure entièrement en matériaux composites et le premier biréacteur d'affaires doté d'une telle structure conçue pour la certification de type en vertu du chapitre 25 des Federal Aviation Regulations des États-Unis (« FAR »). Plus de 65 lettres d'intention avaient été reçues à la date du lancement. La mise en service est prévue pour l'année civile 2013.

Le 28 novembre 2007, le conseil d'administration de la Société a annoncé la nomination de M. Pierre Beaudoin au poste de président et chef de la direction de Bombardier, entrant en vigueur le 4 juin 2008. M. Laurent Beaudoin demeure président du conseil d'administration.

Le 17 janvier 2008, la Société a remboursé tous les billets en circulation d'un capital de 300 millions £ de Bombardier Capital échéant en mai 2009 et la tranche restante de 282 millions € en circulation des billets d'un capital de 500 millions € échéant en février 2008.

Le 22 février 2008, Aéronautique a annoncé que le conseil d'administration de la Société avait autorisé Aéronautique à offrir aux sociétés aériennes des propositions formelles de ventes relativement à la gamme optimisée d'avions *CSeries*.

Le 28 février 2008, Aéronautique a annoncé l'ouverture officielle de ses installations de fabrication de calibre mondial situées dans le parc aéronautique de Querétaro, au Mexique. Ces nouvelles installations viennent compléter les installations de fabrication existantes de Aéronautique. Depuis leur entrée en production en mai 2006, plus de 900 emplois ont été créés et la production y est de nouveau augmentée. À l'heure actuelle, ces installations produisent des harnais électriques pour les gammes d'avions *Challenger*, *Global* et *CRJ* et la série *Q*, des composants structuraux tels que le fuselage central pour le programme d'avions *Challenger 850* et des gouvernes de direction, des gouvernes de profondeur et des stabilisateurs horizontaux pour le programme d'avions *Q400*. Aéronautique a également transféré les activités de montage du fuselage arrière du *Global Express* à ces installations. En outre, ces nouvelles installations fabriqueront la structure en matériaux composites et les harnais électriques et effectueront le montage partiel de certains systèmes pour le biréacteur d'affaires *Learjet 85* d'Aéronautique.

En mars 2008, Aéronautique a annoncé le lancement du nouveau biturbopropulseur de ligne *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape de l'évolution constante de l'appareil *Q400*. Révisé dans la même optique que la gamme d'avions *CRJ NextGen*, le biturbopropulseur *Q400 NextGen* reste l'un des avions turbopropulsés les plus perfectionnés en matière de technologie. La mise en service est prévue pour le premier semestre de l'exercice 2010.

Le 1^{er} avril 2008, Transport a fait le rapport de l'état de la situation relativement à Metronet à la suite de l'annonce faite par Metronet faisant le point sur les négociations touchant le transfert des contrats Metronet par l'administrateur PPP et clarifiant les prochaines étapes proposées pour le programme de modernisation prévu du métro de Londres. Ces négociations ont eu pour résultat que le programme des lignes Bakerloo, Central et Victoria (« BCV ») en cours se poursuivra comme prévu jusqu'à sa mise en œuvre complète. Le programme de mise à niveau des lignes souterraines (« SSL ») sera révisé en ce qui a trait à la composante signalisation du contrat SSL de Transport. Cette composante, confiée en sous-traitance à Westinghouse Rail Systems Limited (« WRSL »), a été transférée à Metronet et renégociée directement entre WRSL et Metronet. Transport continuera de fournir du matériel roulant neuf pour le programme SSL, avec une portée légèrement accrue à la demande du client. Les contrats de maintenance de trains initialement conclus par Transport pour les programmes BCV et SSL seront modifiés de façon à ce que Metronet conserve la responsabilité de ces travaux. Transport conservera toutefois un accord de soutien technique et de fourniture de pièces (*Technical Support and Spares Supply Agreement*). Pour Transport, l'incidence nette des changements proposés consistera en une réduction de 1,3 milliard £ (2,6 milliards \$) à son carnet de commandes Metronet, dont la valeur originale était de 3,2 milliards £ (6,4 milliards \$), et en une réduction de la valeur du carnet de commandes total de Transport, qui passera de 33,5 milliards \$ à 30,9 milliards \$. Ce rajustement a été inscrit en date du 31 janvier 2008.

Le 1^{er} avril 2008, Transport et AnsaldoBreda, filiale de Finmeccanica dans le secteur ferroviaire, ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente pour développer, offrir et fabriquer conjointement un nouveau train à grande vitesse en mesure de circuler à plus de 300 km/h et qui éliminera les défauts des concepts existants. D'importants aspects, comme une efficacité d'exploitation accrue et une sécurité plus perfectionnée, l'augmentation du nombre de sièges et la conformité aux normes européennes d'interopérabilité, seront revus et améliorés.

Le 21 mai 2008, Transport et CJSC Transmashholding ont annoncé la signature d'un accord visant à établir une nouvelle coentreprise pour le développement d'une nouvelle gamme et d'une nouvelle génération de locomotives utilisant la technologie de propulsion asynchrone. La nouvelle coentreprise sera située en Russie. Chaque partie au contrat détiendra une part égale et des droits égaux.

Le 17 juin 2008, Bombardier a annoncé qu'elle s'est jointe au Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver (COVAN) comme supporteur officiel des Jeux d'hiver de 2010 et comme premier supporteur officiel du relais des flammes olympique et paralympique de 2010. Dans le cadre de cette commandite, Bombardier concevra et fabriquera les flambeaux pour le relais des flammes olympique et paralympique des Jeux de 2010 à Vancouver. Une équipe multidisciplinaire, composée d'employés de Aéronautique et de Transport, travaille étroitement avec le COVAN pour élaborer un concept de flambeau original et innovateur, lequel a été approuvé par le Comité international olympique (CIO) le 4 juin 2008. Douze mille Canadiens porteront le flambeau sur 35 000 kilomètres – le plus long relais à se dérouler au sein d'un même pays – et le feront passer dans plus de 1 000 communautés en plus de 100 jours. Dans le cadre de cette entente, Bombardier a également reçu les droits exclusifs de la catégorie de produit d'avionneur et de fabricant de véhicules de systèmes de transport de passagers pour les Jeux d'hiver de 2010, ainsi que les droits de commandite pour l'équipe olympique canadienne de 2008 à Beijing, de 2010 à Vancouver et de 2012 à Londres.

Le 13 juillet 2008, Bombardier a annoncé que son conseil d'administration avait autorisé le lancement de la gamme d'avions *C-Series*, dont la mise en service est prévue pour le deuxième semestre de 2013. Bombardier a également annoncé qu'elle avait choisi Mirabel comme site d'assemblage final pour le programme d'avions

CSeries. De plus, la fabrication du fuselage arrière et du poste de pilotage aura lieu à l'usine de Saint-Laurent de Bombardier, près de son nouveau centre de développement de produits, base de l'équipe *CSeries* en pleine croissance. L'établissement de Bombardier à Belfast, centre d'excellence pour la fabrication de pièces en matériaux composites, assurera la conception et la fabrication des ailes en matériaux composites des avions *CSeries*. Bombardier a reçu et accepté des offres d'investissements remboursables pour les activités de recherche et développement de la gamme d'avions *CSeries* des gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des départements de l'Irlande du Nord et du gouvernement britannique.

Le 22 septembre 2008, Transport a lancé le portefeuille *BOMBARDIER ECO4*, un portefeuille innovant de technologies, de produits et de solutions qui aident les exploitants ferroviaires à maximiser le rendement énergétique et les performances totales des trains. Le nouveau portefeuille *ECO4*, qui propose dix concepts de produits prêts à l'emploi, peut aider les exploitants ferroviaires à améliorer la fiabilité et les performances de leurs parcs, tout en réduisant, en même temps, à la fois leur impact sur la production de CO₂ et les coûts d'énergie. Tous les produits *ECO4* sont entièrement opérationnels et s'adaptent facilement à tous les types de parcs, en créant des économies d'énergie pouvant aller jusqu'à 50 %. L'association des quatre principes fondamentaux que sont l'énergie, l'efficacité, l'économie et l'écologie dans un même portefeuille d'ingénierie a donné naissance aux technologies *ECO4*, qui comprennent cinq produits uniques à Transport constituant une véritable première dans le secteur : le système d'aide au conducteur *BOMBARDIER EBI Drive 50*, l'outil de simulation *BOMBARDIER EnerGplan*, le groupe de puissance Diesel C.L.E.A.N., l'économiseur d'énergie *BOMBARDIER MITRAC* et le fonctionnement sans caténaire *BOMBARDIER PRIMOVE*. Deux des produits *ECO4*, le moteur à aimant permanent *MITRAC* et le système d'aide au conducteur *EBI Drive 50*, ont également fonctionné avec succès sur le « Green Train » suédois entre Stockholm et Västerås. Ce projet de recherche sur les véhicules à grande vitesse est mené conjointement par la société des chemins de fer suédois Banverket, Transport et d'autres partenaires.

Par suite de l'obtention d'un contrat clé visant 340 voitures *MOVIA* pour le métro de Delhi en juillet 2007, Transport a annoncé l'inauguration officielle, le 13 novembre 2008, de son usine de production de Savli, en Inde, qui fabriquera des voitures de métro et des bogies.

Le 18 décembre 2008, Bombardier a annoncé que Transport avait négocié, le 17 décembre 2008, une convention de facilité de lettres de crédit de 3,75 milliards € avec un syndicat d'institutions financières internationales de premier ordre. La facilité, arrivant à échéance en 2013, a été mise en place en Europe au seul bénéfice de Transport. Grâce à cette nouvelle facilité, Bombardier a atteint ses objectifs de s'assurer un accès à des lettres de crédit en Europe pour une durée prolongée, de conserver sa capacité d'émission de lettres de crédit et de reprendre une tranche des espèces données en garantie pour les besoins généraux de l'entreprise (environ 275 millions €), tout en optimisant l'alignement de ses facilités bancaires sur les activités de ses deux groupes industriels. Parallèlement, Bombardier a amendé sa facilité de lettres de crédit existante, échéant en décembre 2011, en réduisant le montant de la facilité à 840 millions \$ (de 4,3 milliards €). Cette facilité amendée est maintenant consentie par un groupe ciblé de banques nord-américaines privilégiées et est dédiée à l'appui des activités de Aéronautique ainsi qu'aux besoins généraux de la Société.

Le 21 janvier 2009, Bombardier a annoncé la nomination de M. Thierry Desmarest à titre de membre de son conseil d'administration, ce qui porte à 13 le nombre total des membres du conseil d'administration de Bombardier.

Le 5 février 2009, Bombardier a annoncé une réduction des cadences de production des gammes d'avions d'affaires *Learjet* et *Challenger* afin de refléter les conditions actuelles du marché et d'augmenter la cadence de production des biturbopropulseurs *Q400* de 78 sièges en raison de la hausse de la demande pour ce biturbopropulseur. La décision d'ajuster les cadences de production des avions d'affaires *Learjet* et *Challenger* devrait entraîner une réduction totale de la main-d'œuvre de 1 010 travailleurs contractuels et de 350 employés permanents.

Le 11 mars 2009, Bombardier a annoncé que Deutsche Lufthansa AG, client de lancement du programme d'avions *CSeries*, a signé une entente d'achat de 30 avions *CSeries* de modèle *CS100* (anciennement *C110*) à couloir unique. L'entente prévoit également des options sur 30 autres avions *CSeries*.

Le 30 mars 2009, Bombardier a annoncé que Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited avait signé un contrat d'achat de trois avions *CS100* et de 17 avions *CS300*, et pris des options sur 20 autres avions *CSeries*.

Le 2 avril 2009, Bombardier a annoncé qu'elle revoyait à la baisse toutes ses cadences de production de biréacteurs d'affaires et de biréacteurs régionaux et prenait des mesures pour relever les défis persistants de l'industrie de l'aviation. Ce rajustement des cadences va entraîner une réduction additionnelle d'environ 10 % des effectifs de Aéronautique, soit environ 3 000 employés, touchant ses installations du Canada, des États-Unis, du Mexique et d'Irlande du Nord, d'ici la fin de l'année civile 2009.

Rubrique 3 Description de l'activité

3.1 Aperçu de l'activité

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

Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et offre des services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions commerciaux, des avions amphibies et des avions spécialisés. Aéronautique compte 10 installations de fabrication et d'ingénierie et un réseau international de service et de soutien et assure une présence dans 23 pays. Au 31 janvier 2009, Aéronautique avait des effectifs de 32 500 employés, dont 55 % étaient couverts par des conventions collectives.

Transport est le chef de file mondial de l'industrie du transport sur rail. Transport compte 50 sites de production et d'ingénierie et 21 centres de service répartis dans 24 pays. De plus, Transport exploite plus de 40 centres de service dans des établissements de clients à l'échelle internationale. Transport a des clients dans 60 pays, et au 31 janvier 2009, ses 34 200 employés travaillaient dans 35 pays; 64 % d'entre eux étaient couverts par des conventions collectives.

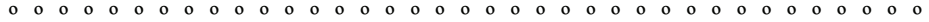
3.2 Description des secteurs

Le tableau suivant présente la composition des deux secteurs de fabrication isolables :

<i>Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions commerciaux• Avions spécialisés et avions amphibies• Service à la clientèle• <i>Flexjet</i> et <i>Skyjet</i>
<i>Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Matériel roulant• Services• Systèmes• Signalisation

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

Aéronautique



Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d’aviation novateurs et offre des services connexes sur les marchés des avions d’affaires, des avions commerciaux, des avions amphibies et des avions spécialisés. Aéronautique compte 10 installations de fabrication et d’ingénierie et un réseau international de service et de soutien et assure une présence dans 23 pays. Au 31 janvier 2009, Aéronautique avait des effectifs de 32 500 employés, dont 55 % étaient couverts par des conventions collectives.

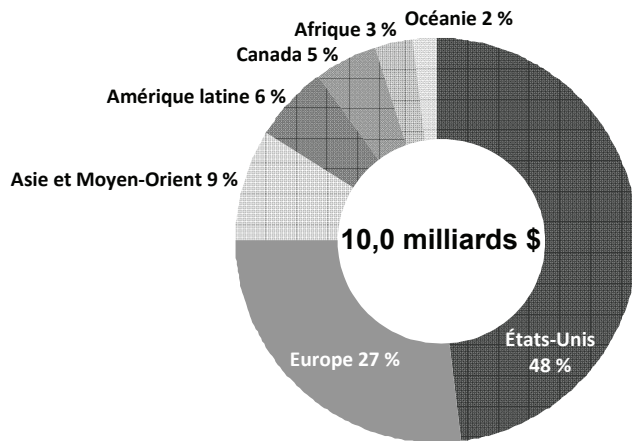
Le centre administratif de Aéronautique est situé à Montréal, Québec, Canada.

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 ».

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. Les programmes *Flexjet* et *Skyjet* répondent également aux besoins en voyages par avion privé des sociétés et des personnes bien nanties en Amérique du Nord, qui n’ont pas alors à acheter ni à gérer un avion complet. Comme l’indique le tableau ci-dessous, le marché américain a représenté 48 % des revenus totaux de Aéronautique au cours de l’exercice terminé le 31 janvier 2009.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES REVENUS – Exercice 2009



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 de bureaux de commercialisation et de vente de la Société ou de ses filiales. En Amérique, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada (à Montréal, Ottawa et Toronto), aux États-Unis (dans les États de l’Arizona, de la Californie, de la Caroline du Sud, du Colorado, du Connecticut, de la Floride, de la Géorgie, de l’Illinois, du Kansas, du Maryland, du Minnesota, du Missouri, de l’Ohio, du Texas et de Washington, ainsi qu’à Washington, D.C.), au Mexique et

au Brésil. En Europe, la commercialisation s'effectue par l'intermédiaire de bureaux situés en Allemagne, en France, au Royaume-Uni et en Russie. En Asie, ces bureaux sont établis à Dubaï, aux Émirats arabes unis, à Hong Kong, en République populaire de Chine et à Singapour. Les clients sont desservis à partir de deux centres de distribution principaux de pièces de rechange, dont un est situé à Chicago et l'autre, à Francfort, et à partir des dépôts de pièces de rechange situés à Singapour, Sydney, Narita, Dubaï, Beijing et São Paulo. Des services de maintenance sont également offerts par l'intermédiaire des centres de service des fabricants de pièces d'origine (« OEM ») situés aux États-Unis ainsi que de divers établissements de service et de maintenance en ligne agréés un peu partout dans le monde.

Méthodes de production

Les avions sont fabriqués par les installations manufacturières de la Société ou de ses filiales situées au Canada (Québec et Ontario), aux États-Unis (Kansas), au Royaume-Uni (Irlande du Nord) et au Mexique (Querétaro). Les activités exercées dans ces installations comprennent la fabrication ou le montage de composants et de pièces d'avion, l'assemblage final des appareils, l'aménagement intérieur, la peinture et des activités préparatoires au vol.

Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources du monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre. La majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Aéronautique a généralement conclu des contrats à long terme, car Aéronautique cherche à établir des relations à long terme avec d'importants fournisseurs directs et fournisseurs indirects pour le développement de nouveaux programmes d'avion et pour la livraison de matériaux, de principaux circuits et de composants afin de construire et de livrer des avions et de fournir aux clients les services connexes. Aéronautique évalue et rationalise 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 35 pays.

Segments de marché

Avions d'affaires

Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois gammes de biréacteurs d'affaires. La gamme d'avions *Global* (catégorie des biréacteurs d'affaires de grande taille) comprend l'appareil *Global 5000* et l'appareil *Global Express XRS*. La gamme d'avions *Challenger* (catégorie des biréacteurs d'affaires intermédiaires) comprend l'appareil de la série *Challenger 800* dans la catégorie des avions de ligne d'entreprise, l'avion *Challenger 605* et l'avion *Challenger 300*. La gamme d'avions *Learjet* (catégorie des biréacteurs d'affaires légers) comprend l'appareil *Learjet 40 XR*, l'appareil *Learjet 45 XR* et l'appareil *Learjet 60 XR*. En octobre 2007, Aéronautique a annoncé le lancement de son tout nouvel avion *Learjet 85*, qui est actuellement en développement.

Selon les données publiées par la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA »), l'année civile 2008 a été une autre bonne année pour les livraisons et la facturation d'avions d'affaires. Le rapport de la GAMA daté du 15 février 2009 confirme, pour la cinquième année d'affilée, la position de chef de file de Aéronautique en fonction des revenus dans les catégories des avions d'affaires dans lesquelles il livre concurrence, avec une part de marché de 30 %, et le deuxième rang de Aéronautique pour ce qui est du nombre d'avions livrés, avec une part de marché de 26 %².

2) L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fonde sur les données de livraison de GAMA pour l'année civile et, par conséquent, ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistré au cours des exercices de la Société terminés les 31 janvier.

- ***Gamme d'avions Global***

La gamme de biréacteurs d'affaires *Global* comprend deux avions à large fuselage : l'avion *Global 5000* et l'avion *Global Express XRS*. Les appareils de la gamme *Global* ont beaucoup de systèmes en commun, offrant ainsi aux exploitants de flotte mixte les avantages sur le plan des coûts qu'offrent des appareils qui ont en commun la qualification de type, la formation, les pièces de rechange et l'entretien.

L'appareil *Global 5000* est un biréacteur d'affaires qui est capable d'effectuer, à certaines conditions d'exploitation, des vols sur des distances allant jusqu'à 5 200 milles marins à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage à bord. Les principaux modèles qui font concurrence à l'appareil *Global 5000* comprennent l'avion G450 de Gulfstream et les avions Falcon 900EX, 900DX et 900LX (en développement) de Dassault.

L'appareil *Global Express XRS* est un biréacteur d'affaires qui peut franchir, à certaines conditions d'exploitation, des distances allant jusqu'à 6 150 milles marins à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et quatre membres d'équipage à bord. L'avion *Global Express XRS* fait concurrence aux avions G500, G550 et G650 (en développement) de Gulfstream et à l'avion Falcon 7X de Dassault.

- ***Gamme d'avions Challenger***

La gamme de biréacteurs d'affaires *Challenger* comprend actuellement les avions de la série *Challenger 300*, *Challenger 605* et *Challenger 800*.

Le biréacteur d'affaires *Challenger 300* est un biréacteur à large fuselage qui a une distance franchissable transcontinentale pouvant, à certaines conditions d'exploitation, atteindre 3 100 milles marins avec huit passagers et deux membres d'équipage à bord. Il fait concurrence à quatre autres modèles d'avions : le G200 et le G250 (en développement) de Gulfstream, le Citation X de Cessna et le Hawker 4000.

L'appareil *Challenger 605* est un biréacteur d'affaires à large fuselage qui est capable, à certaines conditions d'exploitation, d'effectuer des vols de plus de 4 000 milles marins avec cinq passagers et deux membres d'équipage à bord. L'appareil *Challenger 605* est le dernier modèle de la gamme *Challenger* initiale qui comprenait les appareils *Challenger 600*, *601-1A*, *601-3A*, *601-3R* et *604*. Les principaux appareils qui font concurrence à l'appareil *Challenger 605* comprennent les avions Falcon 2000 EX, Falcon 2000 DX et Falcon 2000 LX (en développement) fabriqués par Dassault Aviation, le Columbus de Cessna (en développement) ainsi que l'avion G350 de Gulfstream.

La série *Challenger 800* comprend l'avion *Challenger 850* ainsi que les modèles *870* et *890* en configuration de « navette d'affaires » dans la catégorie des avions de ligne d'entreprise. L'avion *Challenger 850* est capable, à certaines conditions d'exploitation, d'effectuer des vols de plus de 2 700 milles marins avec huit passagers et deux membres d'équipage à bord. Tous les avions de la série *Challenger 800* sont des dérivés de l'avion *CRJ*. Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (« Embraer »), The Boeing Company et Airbus S.A.S., filiale de European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (« Airbus ») livrent concurrence à Aéronautique dans ce marché.

- ***Gamme d'avions Learjet***

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

L'appareil *Learjet 40 XR* peut, à certaines conditions d'exploitation, atteindre des vitesses de croisière allant jusqu'à Mach 0,81 et a une distance franchissable maximale de 1 766 milles marins avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord. Les principaux appareils qui font concurrence au biréacteur d'affaires

Learjet 40 XR sont les avions Citation Encore+, CJ3 et CJ4 (en développement) de Cessna, les avions Hawker 400XP et Hawker 450XP (en développement) ainsi que l'avion Phenom 300 (en développement) d'Embraer.

L'appareil *Learjet 45 XR* a une distance franchissable maximale de 1 997 milles marins avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut, à certaines conditions d'exploitation, atteindre des vitesses de croisière allant jusqu'à Mach 0,81. Le biréacteur d'affaires *Learjet 45 XR* fait concurrence à l'appareil Citation XLS+ de Cessna, à l'avion Hawker 750 et à l'avion Legacy 450 (en développement) d'Embraer.

Le biréacteur d'affaires *Learjet 60 XR* a une distance franchissable maximale de 2 419 milles marins avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut, à certaines conditions d'exploitation, atteindre une vitesse de croisière maximale de Mach 0,81. Les modèles qui font concurrence au biréacteur d'affaires *Learjet 60 XR* comprennent l'avion G150 de Gulfstream, l'avion Hawker 850XP, l'avion Hawker 900XP, l'avion Sovereign de Cessna et l'avion Legacy 500 (en développement) d'Embraer.

Le 30 octobre 2007, Aéronautique a lancé un nouveau venu dans la gamme d'appareils *Learjet*, l'appareil *Learjet 85*. Le biréacteur *Learjet 85* offrira une cabine plus grande et une autonomie accrue comparativement aux modèles *Learjet* existants. Il cible un régime de croisière rapide de Mach 0,82 et assurera à ses passagers, à certaines conditions d'exploitation, une autonomie transcontinentale pouvant aller jusqu'à 3 000 milles marins. L'appareil *Learjet 85* devrait être mis en service au cours de l'année civile 2013.

Avions commerciaux

Aéronautique commercialise et vend la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ*, la gamme de biturbopropulseurs de *série Q* et la gamme d'avions *CSeries* à des transporteurs aériens. Il fournit aussi des services d'entretien et de modification à ses clients.

Selon les rapports publiés sur la concurrence, pour l'année civile 2008, d'après les livraisons dans le marché des avions commerciaux, la part de marché³ de Aéronautique était de 29 % dans le marché des biréacteurs régionaux de 40 à 100 sièges et de 52 % dans le marché des biturbopropulseurs de 20 à 90 sièges.

- ***Gamme d'avions CRJ***

La gamme d'avions *CRJ* est formée des appareils *CRJ200*⁴ à 40, 44 et 50 sièges, de l'appareil *CRJ700 NextGen* à 70 sièges, de l'appareil *CRJ705 NextGen* à 75 sièges, de l'appareil *CRJ900 NextGen* à 88 sièges et du biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* à 100 sièges, lancé en février 2007, qui est conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des transporteurs aériens régionaux en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges. Le vol inaugural du biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* a eu lieu en septembre 2008 depuis les installations de Mirabel, au Québec. L'avion *CRJ1000 NextGen* a réalisé environ 40 % du programme d'essais en vol et devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2010.

La gamme d'avions *CRJ* de Aéronautique fait face à un concurrent important, Embraer, qui fabrique un avion à réaction à 37 sièges, le ERJ 135, un avion à réaction à 44 sièges, le ERJ 140, et un avion à réaction à 50 sièges, le ERJ 145. Embraer offre également l'avion à réaction à 70 sièges Embraer 170, l'avion à réaction à 86 sièges Embraer 175 et l'avion à réaction à 100 sièges Embraer 190. D'autres sociétés développent actuellement des produits concurrentiels dans les segments de marché des avions régionaux, dont Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd., société d'État dans laquelle China Aviation Industry Corporation

3) L'évaluation de la part de marché dans l'industrie des avions commerciaux est établie d'après le nombre de livraisons d'avions enregistré pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistré au cours des exercices de la Société terminés les 31 janvier.

4) Il n'est pas présentement en production.

(auparavant connue sous la dénomination AVIC I) détient une participation, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. et Sukhoi Company (JSC).

- **Série Q**

La gamme de biturbopropulseurs de *série Q* est formée de l'appareil *Q200* à 37 sièges, de l'appareil *Q300* à 50 sièges et de l'appareil *Q400 NextGen* de 68 à 78 sièges.

En mars 2008, Aéronautique a annoncé le lancement du nouveau biturbopropulseur de ligne *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape de l'évolution constante de l'appareil *Q400*. Sa mise en service est prévue pour le premier semestre de l'exercice 2010. Aéronautique cessera la production de son appareil *Q200* de 37 sièges et de son appareil *Q300* de 50 sièges. Les livraisons des commandes fermes existantes d'appareils *Q200* et *Q300* se poursuivront jusqu'en mai 2009; tous les engagements de livraison en cours seront alors remplis. Aéronautique continuera d'offrir un soutien à tous les exploitants des avions *Q200* et *Q300*.

Les principaux modèles qui font concurrence à la gamme d'appareils de *série Q* proviennent d'Avions de Transport Régional (« ATR »). L'appareil *Q300* fait face à la concurrence de l'appareil à 46 sièges ATR 42, et l'appareil *Q400*, à celle de l'appareil à 66 sièges ATR 72.

- **Avions CSeries**

La gamme d'avions commerciaux *CSeries* comprend le modèle *CS100* de 100 à 125 sièges et le modèle *CS300* de 120 à 145 sièges et est destinée à redéfinir la catégorie des avions de 100 à 149 sièges pour ce qui est de la souplesse d'exploitation, du rapport coût-efficacité et du confort des passagers.

La conception des appareils *CSeries* intègre les plus récentes technologies : une nouvelle structure constituée majoritairement de matériaux composites et d'alliages d'aluminium évolués, les toutes dernières nouveautés en matière de circuits avion, dont les commandes de vol électriques combinées avec une aérodynamique de quatrième génération et le moteur PurePower^{MC} PW1000G⁵ de Pratt & Whitney, qui permet de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions.

Les avions de la gamme *CSeries* sont conçus de manière à offrir⁶ une réduction des coûts d'exploitation directs pouvant atteindre 15 % et une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ pouvant atteindre 20 %, tout en produisant des émissions de NO_x⁷ et un bruit⁸ d'un niveau bien inférieur aux normes actuelles de l'industrie, le tout sur des vols court-courriers de 500 milles marins à certaines conditions d'exploitation et comparativement aux avions actuellement en service.

Au cours de l'exercice 2010, le programme *CSeries* sera encore soumis à divers essais de développement. Aéronautique prévoit compléter l'étude de l'avant-projet, mettre au point un prototype et entreprendre les essais au sol au cours de l'exercice 2011. La gamme d'avions *CSeries* devrait être mise en service au cours du deuxième semestre de l'année civile 2013.

5) PurePower^{MC} est une marque déposée de United Technologies Corp. – Pratt & Whitney.

6) Les avions *CSeries* en sont à la phase de conception. Toutes les données et spécifications sont des estimations susceptibles d'évoluer avec les stratégies de la gamme, la mise en valeur de la marque, la capacité et les performances au cours du processus de conception, de construction et de certification. Les performances ont été estimées en fonction d'un environnement d'exploitation nord-américain de 500 milles marins.

7) 50 % de moins que les exigences d'émissions de NO_x pour 2008 définies par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

8) 20 EPNdB (niveau effectif de bruit perçu, en décibels) sous les normes de bruit du chapitre IV de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Avions spécialisés et avions amphibies

Le secteur des avions spécialisés et des avions amphibies regroupe les divisions de Aéronautique qui ont les gouvernements comme principaux clients et comprend la fabrication et la commercialisation d'avions amphibies, la fourniture de solutions d'avions de missions spéciales et la formation à l'aviation militaire.

Aéronautique construit et commercialise l'avion amphibie *Bombardier 415*, avion spécialement conçu pour la lutte contre les incendies. Cet avion peut également s'adapter en version multimission, l'appareil *Bombardier 415 MP*, qui peut servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. Aéronautique offre également une nouvelle application pour la patrouille maritime et les opérations de surveillance. Aéronautique offre le programme d'avions *CL-215T* en réponse à la demande de la clientèle, principalement au Canada, visant la conversion d'un avion *CL-215* à moteur à pistons en un biturbopropulseur. L'avion *CL-215T* converti affiche une performance comparable à celle de l'avion *Bombardier 415*.

Bien qu'il existe divers autres appareils à voilure fixe, surtout d'anciens avions convertis, et des hélicoptères adaptés, l'avion *Bombardier 415* est le seul avion amphibie de grande taille actuellement en production qui soit spécialement conçu pour la lutte aérienne contre les incendies.

Aéronautique continue d'identifier et de fournir des solutions d'avions de missions spéciales à des gouvernements et à des organismes du monde entier ayant des exigences précises en utilisant ses avions commerciaux et ses avions d'affaires comme plateformes pour l'évacuation sanitaire, la surveillance, la garde côtière et d'autres activités. Aéronautique reconnaît le potentiel commercial des versions pour missions spéciales des avions commerciaux et des avions d'affaires. L'unité de Formation à l'aviation militaire de Aéronautique, en collaboration avec une équipe de sous-traitants, offre des solutions intégrées de formation à l'aviation militaire. Cette division détient actuellement deux importants contrats de formation à l'aviation militaire au Canada : le programme d'entraînement en vol des pilotes de l'OTAN au Canada et le programme du Système avancé d'entraînement au combat réparti (« SAECR ») des CF-18. Parmi les pays participant actuellement au programme d'entraînement en vol des pilotes de l'OTAN, notons l'Australie, l'Autriche, le Canada, le Danemark, la Hongrie, l'Italie, le Royaume-Uni et Singapour. Le programme SAECR comprend la conception et la construction d'installations à des fins précises, ainsi que la prestation de services complets d'instruction et de soutien sur une période allant jusqu'en octobre 2012 (notre contrepartie ayant la possibilité d'exercer des options visant à prolonger le programme jusqu'en octobre 2022) pour le programme SAECR des CF-18 de la Force aérienne du Canada.

Service à la clientèle

Aéronautique offre un large éventail de services liés à son portefeuille d'avions. Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2009, Aéronautique a continué de développer des services plus intégrés, comme le demandaient les exploitants d'avions commerciaux, tout en élargissant son offre déjà bien établie de services à l'aviation d'affaires. Aéronautique cherche surtout à fournir à ses clients des solutions pour toute la durée de vie utile des appareils qui visent l'expérience après-vente complète, y compris les besoins de pièces, les services d'entretien et les services de formation au pilotage.

- ***Logistique des pièces***

Aéronautique fournit dans le monde entier des services de vente et de soutien 24 heures sur 24 pour les pièces de rechange au moyen de divers programmes, comme l'entretien des avions immobilisés au sol (« AOG »), des programmes de location, des programmes donnant droit à des heures de vol, le programme « Smart Services » et des programmes de gestion de pièces avec échange.

Ces services sont actuellement offerts aux clients à partir de deux principaux centres de distribution, dont un est situé à Chicago et l'autre, à Francfort, et à partir des dépôts de pièces de rechange situés à Singapour, Sydney, Narita, Dubaï, Beijing et São Paulo.

L'organisation de la logistique des pièces offre un point de contact unique permettant aux clients de résoudre les problèmes liés aux avions immobilisés au sol grâce à des centres de service à la clientèle (« CSC ») intégrés situés à Toronto (*série Q*), à Montréal (*Challenger* et *Global*), à Mirabel (*CRJ*) et à Wichita (*Learjet*). L'équipe du CSC est composée d'experts en logistique et d'experts techniques offrant un soutien et de l'expertise 24 heures sur 24 pour tous les avions immobilisés au sol et les questions reliées aux pièces, fournissant une solution rapide pour remettre l'avion du client en service.

L'organisation de la logistique des pièces répond aux besoins de pièces de rechange aux termes du service après-vente pour les clients d'affaires et les clients commerciaux de Aéronautique durant toute la vie utile d'un appareil. La demande de pièces de rechange découle de la taille de la flotte d'appareils de Aéronautique, du nombre d'heures de vol et du nombre d'appareils qui ne sont plus sous garantie. La croissance continue de la flotte contribuera à la croissance de la demande de pièces de rechange.

Aéronautique livre concurrence à de grands et à de petits fournisseurs de pièces d'avion. Les avantages concurrentiels de Aéronautique comprennent la disponibilité de la plupart des pièces de rechange pour ses appareils, service géré au moyen d'un système intégré afin de répondre aux demandes des clients. Aéronautique est également avantage en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») ainsi que des conseils techniques OEM. Aéronautique offre aussi aux clients d'avions d'affaires et aux clients d'avions commerciaux le programme « Smart Services », qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol. À court terme, les récents événements économiques ont nui à l'ensemble de l'industrie du transport aérien, ainsi qu'aux ventes de pièces de rechange et de services. Cependant, selon les rapports d'AeroStrategy Management Consulting publiés en mars et en juillet 2008, la demande mondiale de services à l'aviation continuera d'augmenter régulièrement à long terme.

- ***Entretien d'avions***

Aéronautique offre des services d'entretien à ses clients d'avions d'affaires dans ses six centres de service OEM principaux situés aux États-Unis à Bridgeport, Dallas, Fort Lauderdale, Hartford, Tucson et Wichita. Aéronautique offre également des services d'entretien à ses clients d'avions commerciaux à ses centres de service de Bridgeport et de Tucson⁹.

De plus, Aéronautique compte 42 centres de service agréés et de maintenance en ligne et un centre d'entretien des avions d'affaires dans lequel il possède une participation. Ces centres de service sont situés en Amérique du Nord, en Europe, en Asie, en Australie, en Afrique et en Amérique du Sud.

Aéronautique dispose de cinq centres de service reconnus pour les avions commerciaux en Europe, en Chine et en Australie.

- ***Solutions de formation***

La formation est une composante essentielle d'un portefeuille complet de services à l'aviation, et Aéronautique fournit toute la gamme des solutions de formation au pilotage et à l'entretien à ses clients d'avions d'affaires, d'avions commerciaux et d'avions amphibies. Aéronautique offre des formations au pilotage et à l'entretien d'avions d'affaires personnalisées dans ses trois centres de formation¹⁰ situés à

9) Le centre de service de Aéronautique situé à Tucson offre des services d'entretien tant pour les avions commerciaux que pour les avions d'affaires.

10) La Société détient en propriété exclusive deux de ces centres de formation (Montréal et Dallas), alors que l'autre centre de formation (Berlin) est détenu dans le cadre d'une coentreprise.

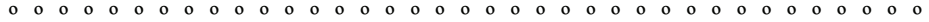
Montréal, à Berlin et à l'aéroport international de Dallas/Fort Worth. Afin d'appuyer son intention d'élargir son réseau de formation international, Aéronautique a choisi un fournisseur externe comme fournisseur de formation agréé pour la gamme d'appareils *Global* et pour l'appareil *Challenger 300* au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2008. Aéronautique offre également un éventail complet de programmes de formation au pilotage et à l'entretien d'avions de série *CRJ* à Montréal, et à Berlin dans le cadre d'une coentreprise. Un fournisseur externe donne de la formation aux clients possédant des biturbopropulseurs de Aéronautique.

Flexjet et Skyjet

Grâce au programme *Flexjet* en Amérique du Nord, les propriétaires achètent des parts de biréacteurs d'affaires qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage de pilotage, l'entretien, le carburant, les frais de hangar et les assurances. Le programme *Flexjet* commercialise également la carte avion *Flexjet 25* (donnant droit à des blocs de 12,5, 25, 30 et 35 heures de vol), qui est un programme exploité par Jet Solutions LLC en vertu du chapitre 135 des *Federal Aviation Regulations* (« FAR ») des États-Unis. De plus, *Flexjet* offre le programme *Flexjet One* qui offre une solution de gestion d'avions aux propriétaires intéressés à acheter un avion complet et à en confier la gestion à *Flexjet*.

Le programme *Skyjet* est offert seulement en Amérique du Nord. Il offre des services de vols nolisés sur demande et des droits à des heures de vol. Le programme *Skyjet* prend, pour ses clients, des arrangements de vol à bord de biréacteurs d'affaires auprès d'exploitants de vols nolisés choisis.

Transport



Transport se spécialise dans l'élaboration, la fabrication et l'offre de solutions de transport de pointe pour les chemins de fer d'aujourd'hui et de demain. En tant que chef de file mondial de l'industrie du transport sur rail, Transport place au premier rang de ses priorités l'environnement durable. Les produits et services de Transport combinent la technologie de conservation de l'énergie avec le niveau le plus élevé de sécurité, de fiabilité et de rentabilité. Ses produits et services sont conçus en vue d'une mobilité durable.

Transport compte 50 sites de production et d'ingénierie et 21 centres de services répartis dans 24 pays. De plus, Transport exploite plus de 40 centres de service dans des établissements de clients à l'échelle internationale. Transport a des clients dans 60 pays et, au 31 janvier 2009, ses 34 200 employés travaillaient dans 35 pays; 64 % d'entre eux étaient couverts par des conventions collectives.

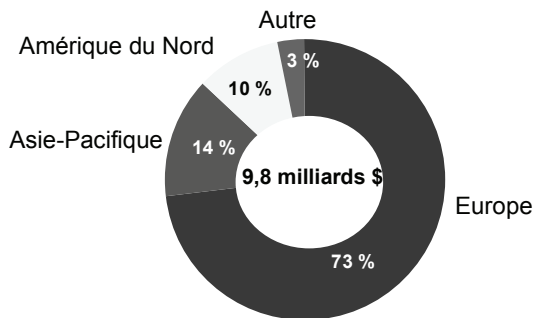
Le centre administratif de Transport est situé à Berlin, en Allemagne.

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 ».

Principaux marchés

Le marché mondial du transport sur rail englobe le matériel roulant, les services, les systèmes et la signalisation, dont le matériel de télécommunication lié au rail, et les infrastructures. Comme l'indique le tableau ci-dessous, le marché européen représente 73 % des revenus totaux de Transport pour l'exercice 2009.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES REVENUS – Exercice 2009



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 facteurs clés des offres d'approvisionnement en 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.

Transport mène au total 85 % de ses activités auprès de grands exploitants de chemins de fer bien financés 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 sur une base régionale ou nationale, mais certaines se concentrent désormais sur les activités à l'échelle internationale 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 directement avec les clients finaux et leur livre ses produits directement. 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. La construction de plateformes modulaires permet de raccourcir cette période et de réduire les coûts ainsi que le risque lié à l'exécution tout en améliorant la souplesse du produit pour répondre aux besoins précis du client.

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

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

Enfin, Transport a également des bureaux en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, en Inde, en Israël, en Malaisie, à Singapour, en Thaïlande et à Taïwan.

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 33 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 18 pays et comprennent des coentreprises avec des partenaires locaux en Chine. Dans le segment des services, Transport compte 21 centres de services principaux dans 12 pays, surtout en Europe, qui s'occupent de l'entretien, de la remise à neuf et de la révision de parcs de véhicules. De plus, Transport compte plus de 40 centres de service dans des établissements de clients à l'échelle internationale qui assurent l'entretien de parc et la fourniture de pièces de rechange. Transport compte 15 sites de production et d'ingénierie spécialisés en signalisation dans 13 pays, dont des coentreprises avec des partenaires locaux en Russie et en Pologne. Dans le segment des systèmes, Transport compte trois installations dans trois pays pour l'ingénierie et la fabrication de navettes automatisées (APM) et exploite plusieurs installations d'exploitation et de maintenance (OEM) un peu partout dans le monde.

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

En matière d'approvisionnement, Transport travaille avec des fournisseurs dans plus de 30 pays. Les 400 fournisseurs privilégiés de Transport comptent pour environ 85 % de ses dépenses en approvisionnement. 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, en Pologne, en République tchèque et en Roumanie.

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

Segments de marché

Transport couvre une gamme complète de produits, de services et de solutions répartie en quatre segments : matériel roulant, services, systèmes et signalisation.

Matériel roulant

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

- ***Locomotives***

Transport offre des locomotives pour les services de transport de marchandises par trains interurbains et régionaux, tant dans les versions électrique que diesel-électrique. Ses produits principaux sont la locomotive bimode et la gamme de locomotives *TRAXX*, qui sont devenues la norme dans l'industrie avec des locomotives novatrices, standardisées et modulaires, offrant l'interopérabilité et se démarquant comme très fiables, disponibles à long terme et très économiques sur le plan de l'entretien et de l'exploitation. Transport est le chef de file mondial du segment des locomotives électriques pour ce qui est des commandes.

- ***Trains interurbains, trains à grande vitesse et trains à très grande vitesse***

La gamme de produits de Transport comprend du matériel pour les moyennes et grandes distances, comme les automotrices et les voitures pour le transport de passagers interurbain et à grande vitesse. Ses produits principaux sont les trains à grande vitesse *ZEFIRO*, les trains interurbains *REGINA* et les motrices AVE (Alta Velocidad Española). La plateforme modulaire à grande vitesse *ZEFIRO* couvre la gamme complète 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 (plus de 250 km/h). Transport vient au troisième rang dans le monde en ce qui concerne les trains à grande distance pour ce qui est des commandes.

- ***Trains suburbains et trains régionaux***

Transport offre une vaste gamme de véhicules de transport en commun suburbain et régional pour les centres urbains et leurs banlieues. Transport compte une vaste gamme de produits comprenant des automotrices électriques, diesels et hybrides ainsi qu'un vaste éventail de voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Les plateformes de produits modulaires et souples *TALENT 2*, *SPACIUM* ou *AGC* (Autorail Grande Capacité) de Transport offrent une souplesse maximale aux autorités de transport et aux exploitants du transport en commun. Transport est le chef de file mondial du segment des trains suburbains et régionaux pour ce qui est des commandes.

- ***Voitures de métro***

Transport offre une mobilité de grande capacité pour le transport en commun urbain. Sa plateforme de produits flexible *MOVIA* peut s'adapter aux exigences actuelles et futures de clients dans divers marchés et est réputée pour son exploitation rapide, efficace et rentable. Transport est le chef de file mondial du segment des voitures de métro pour ce qui est des commandes.

- ***Véhicules légers sur rail***

Transport offre la gamme la plus complète du monde de solutions de véhicules légers sur rail, allant des tramways à plancher bas intégral aux véhicules légers sur rail de grande capacité, répondant aux divers besoins des villes dans le monde. Sa famille éprouvée de véhicules *FLEXITY* fournit un transport en commun efficace pour les centres urbains à grande densité. Transport est le chef de file mondial du segment des véhicules légers sur rail pour ce qui est des commandes.

- ***Propulsion et contrôles***

La gamme de produits de Transport comprend des systèmes complets de propulsion, de contrôle et de gestion de train pour les véhicules sur rail de Bombardier et de clients externes dans le monde entier. Les systèmes de propulsion *MITRAC* allient des technologies de pointe fiables, efficaces et économiques sur le plan énergétique couvrant la gamme complète des applications de matériel roulant. Transport est le chef de file mondial du segment de l'équipement de propulsion pour ce qui est des commandes.

- ***Bogies***

Transport offre une gamme complète de solutions de bogies, comme la gamme de produits *FLEXX*, pour les véhicules sur rail de Transport et de clients externes dans le monde entier. Les principaux avantages concurrentiels de Transport sont sa technologie de produits de pointe et ses services après-vente complets offerts pendant tout le cycle de vie des bogies. Transport est le chef de file mondial du segment des bogies pour ce qui est des commandes.

Services

Transport offre une gamme complète de services, dont l'entretien complet de train et de parc, des programmes en matière de matériaux et de logistique, la modernisation, la réingénierie et la révision des véhicules et des composants. Les principaux avantages concurrentiels de Transport dans le segment des services comprennent son expertise technique, ses techniques et ses outils d'entretien, comme la solution de gestion de l'entretien prédictif *ORBITA*, et son expérience avec plus de 3 000 véhicules remis à neuf et plus de 4 000 différents types de composants révisés dans le monde. Transport est le chef de file mondial des solutions de service des trains pour ce qui est des revenus.

Systemes

Transport possède une expertise unique dans le développement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de systèmes de transport clés en main. Transport offre des solutions complètes, depuis les systèmes de métro entièrement automatisés, de véhicules légers sur rail et de métro et les systèmes interurbains aux systèmes de navettes et de monorail, ainsi que des services de sécurité du transport en commun, de gestion de l'énergie et des solutions sans caténaire. Transport est le chef de file mondial du segment des systèmes complets de transport en commun pour ce qui est des commandes.

Signalisation

Transport offre une gamme complète de systèmes de signalisation embarqués et le long de la voie qui augmentent la vitesse, la sécurité et la capacité des voies sur les réseaux ferroviaires. Ses produits principaux sont les solutions *CITYFLO* pour les réseaux de transport en commun comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes, et les solutions *INTERFLO* pour les grandes lignes allant des trains à marchandises aux trains régionaux/suburbains, interurbains et à grande vitesse. Transport est le chef de file du marché dans la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS »). Transport vient au sixième rang dans le monde pour ce qui est des revenus.

Concurrence

Le marché accessible représente le marché mondial du transport sur rail, exclusion faite de la part des entrepreneurs locaux des marchés émergents, de la maintenance effectuée à l'interne par les exploitants, ainsi que du marché japonais, qui ne sont pas accessibles aux appels d'offres. À moins d'indication contraire, le marché mentionné sous la rubrique Transport dans la présente notice annuelle représente le marché dans lequel Transport offre une gamme de produits (le « marché pertinent »), lequel est défini comme le marché accessible à l'exclusion des locomotives de train de marchandises en Amérique du Nord, des wagons à marchandises dans le monde, de l'infrastructure et de l'électrification du réseau ferroviaire. Étant donné la nature cyclique du marché et conformément à la pratique courante dans l'industrie, la part du marché pertinent que détient Transport représente la moyenne sur trois ans, d'après les commandes publiées pour le matériel roulant et les systèmes, et les revenus pour les services et la signalisation.

Les trois plus importants intervenants dans l'industrie, dont Transport, représentent 56 % du marché pertinent et ont accru leurs parts du marché combinées au fil des ans, dans un marché mondial du transport sur rail en plein essor. Pour les années civiles 2006 à 2008, selon les informations accessibles au public et les analyses de marché de Transport, ce dernier, qui occupe environ 22 % du marché pertinent, demeure le chef de file dans l'industrie du transport sur rail et occupe le premier rang dans 9 des 11 segments de marché. Les principaux concurrents de Transport sont Alstom Transport (« Alstom »), division de Alstom SA, qui représente 19 % du marché pertinent, et Siemens Mobility (« Siemens »), division de Siemens AG, qui représente 15 % du marché pertinent pour les années civiles 2006 à 2008. Tous deux œuvrent sur les mêmes marchés que Transport. Tous les autres concurrents sur le marché pertinent détiennent moins de 10 % du marché total.

Selon les gammes de produits, les pays et les régions, Transport rivalise avec des concurrents spécialisés. Dans le segment des services, par exemple, la concurrence provient surtout d'exploitants de transport sur rail, de fournisseurs de sous-systèmes et de composants, ainsi que de fournisseurs externes de services.

Les entrepreneurs des pays d'Asie, dont la Corée et le Japon, s'avèrent des concurrents de plus en plus féroces. Ces acteurs se positionnent dans le segment du matériel roulant, surtout en Amérique du Nord et dans d'autres régions qui ne sont pas des marchés traditionnels où Transport offre des produits (c.-à-d. d'autres régions que l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie-Pacifique), et ils sont de plus en plus présents dans les marchés déréglementés, comme le Royaume-Uni.

3.3 Information sectorielle

Pour une indication du montant des ventes de Bombardier par secteur d'activité et par secteur géographique, il y a lieu de se reporter à la note 29 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2009 et 2008 qui ont été déposés auprès des organismes canadiens de réglementation des valeurs mobilières le 2 avril 2009. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.4 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions est la convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. (« CFC ») (filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada), en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion *Challenger* et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution, 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 \$ CA en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

3.5 Développement de produits

3.5.1 Aéronautique

En septembre 2007, Aéronautique a dévoilé son nouveau poste de pilotage *Global Vision* pour les avions *Global 5000* et *Global Express XRS*. Plusieurs améliorations y ont été apportées : caractéristiques et fonctions améliorées de la suite avionique, amélioration de la conscience situationnelle et du confort et design et esthétique supérieurs. La certification du nouveau poste de pilotage *Global Vision* est prévue pour le troisième trimestre de l'exercice 2011 et sa mise en service, pour l'exercice 2012.

En octobre 2007, Aéronautique a annoncé le lancement de son tout nouvel avion *Learjet 85*, avion doté d'une nouvelle structure entièrement en matériaux composites qui est destiné à redéfinir la catégorie des biréacteurs intermédiaires. Par suite de la résiliation de son entente de développement avec Grob Aerospace AG en date du 17 septembre 2008, Aéronautique a assumé la responsabilité entière de l'étude de l'avant-projet et de la fabrication de toutes les structures primaires et secondaires de l'avion *Learjet 85*. Aéronautique est fermement engagée envers le programme de l'appareil *Learjet 85* et prend les mesures nécessaires pour en assurer le développement avec succès. L'avion *Learjet 85* devrait être mis en service au cours de l'année civile 2013.

Aéronautique a lancé le biréacteur *CRJ1000 NextGen* ainsi que les versions de la prochaine génération de ses biréacteurs régionaux *CRJ700* et *CRJ900*, tous conçus pour répondre aux demandes des clients en ce qui concerne l'amélioration des caractéristiques économiques, du confort en cabine et de l'empreinte environnementale. Le biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* est conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des transporteurs aériens régionaux en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges. Le vol inaugural du biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* a été exécuté en septembre 2008 depuis les installations de Mirabel, au Québec. L'avion *CRJ1000 NextGen* a réalisé environ 40 % du programme d'essais en vol et devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2010.

En mars 2008, Aéronautique a annoncé le lancement du nouveau biturbopropulseur de ligne *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape de l'évolution constante de l'appareil *Q400*. Révisé dans la même optique que la gamme d'avions *CRJ NextGen*, le biturbopropulseur *Q400 NextGen* demeure l'un des biturbopropulseurs les plus perfectionnés sur le plan technologique. Sa mise en service est prévue pour le premier semestre de l'exercice 2010.

3.5.2 Transport

Matériel roulant

Au cours de l'exercice 2009, les innovations et le développement de produits de Transport ont porté sur l'amélioration de ses plateformes de produits modulaires et souples, de même que sur l'amélioration de leur rendement opérationnel et de leur performance environnementale.

La plateforme *TALENT 2*, dans le segment du transport sur rail régional et suburbain, établit de nouvelles normes en matière de technologie, de sécurité, de confort des passagers et de design. Grâce à leur construction modulaire, les automotrices électriques de deux à six voitures peuvent être arrangées avec souplesse et individuellement. En février 2007, Deutsche Bahn AG et Transport ont signé un contrat-cadre d'une valeur de 1,2 milliard € pour la fourniture d'un nombre maximal de 321 trains. Les premiers trains *TALENT 2* sont entrés en production et seront lancés à la fin de 2009.

Dans le segment des véhicules légers sur rail, Transport a lancé le nouveau tramway berlinois *FLEXITY*, qui offre des normes élevées de transport urbain moderne. Les véhicules à plancher bas intégral sont équipés de grandes portes doubles, d'entrées au niveau du plancher, de compartiments spacieux pour les passagers et de zones conducteur et passagers climatisées. Les premiers tramways ont été livrés le 9 septembre 2008.

Dans le segment des trains suburbains, Transport a développé le train *SPACIUM 3.06*, nouvelle génération de trains suburbains pour la région du Paris métropolitain, Île-de-France. Les trains comportent des caisses très larges de 3,06 mètres, une grande visibilité dans l'ensemble du véhicule, des téléviseurs en circuit fermé pour une plus grande sécurité et un système d'information et de communications sur protocole IP. Au total, il peut accueillir de 800 à 1 000 passagers, dont plus de la moitié assis. La livraison du premier train aura lieu à la fin de 2009.

Au cours de l'exercice 2009, Transport et Deutsche Bahn AG ont signé un contrat-cadre important pour la fourniture de 800 voitures à deux niveaux de nouvelle génération, qui permettent maintenant de combiner des voitures à deux niveaux avec la technologie des unités multiples. Il s'agit du plus important contrat-cadre de matériel roulant que Deutsche Bahn AG ait jamais accordé à un seul fournisseur.

Transport effectue actuellement des essais et des tests de validation pour les prototypes de moteur à aimant permanent *MITRAC* en Suède en 2009. Le moteur à aimant permanent *MITRAC* permet des économies d'énergie, directement grâce à une efficacité accrue du moteur et indirectement par la réduction du poids du véhicule. D'autres améliorations en matière d'environnement peuvent être obtenues lorsqu'une plus grande partie du freinage est électrique, ce qui permet de réduire le bruit et d'améliorer la qualité de l'air dans les tunnels. Le système de moteur à aimant permanent mis à l'essai et validé est conçu de manière à répondre aux normes les plus exigeantes en matière de systèmes de propulsion servant à la traction.

Transport a également mis au point le système *FLEXX Track*, qui est un outil de mesure à base de capteurs visant à surveiller l'état de la voie ferrée et à en évaluer la détérioration au fil du temps. Ce système permet de déceler les défauts de la voie ferrée et d'en indiquer l'emplacement. La solution *FLEXX Track* facilite l'entretien de la voie ferrée, en plus de prévoir les impacts des irrégularités de la voie ferrée sur les caisses des bogies. Le système *FLEXX Track* a été lancé en septembre 2008 à Innotrans; il est actuellement au stade des

essais finaux en Allemagne, et on développe actuellement le prolongement de ses fonctions. Il est actuellement prévu que le système *FLEXX* Track devrait être prêt à être commercialisé à la fin de 2009.

Signalisation

La solution de commande des trains de Transport, qui est basée sur la nouvelle norme ERTMS, a été approuvée par les autorités à des fins d'exploitation commerciale dans le corridor de transport de marchandises international traversant les Pays-Bas et l'Allemagne. Sur la ligne 6 du métro de Madrid, le système de commande des trains basé sur les communications (CBTC) *CITYFLO* 650 est entré en exploitation pour le transport de passagers. La caractéristique la plus remarquable et unique de cette solution est sa coexistence en mode mixte avec le système de signalisation existant; ainsi, la capacité de la ligne pourrait être augmentée considérablement, sans interruption du service de transport de passagers.

Services

Au cours de l'exercice 2009, Transport a introduit le système *ORBITA* dans d'autres parcs en Europe, créant d'autres occasions pour Transport auprès des principaux exploitants de transport ferroviaire en matière d'entretien du matériel roulant et de soutien technique. De nouvelles solutions reposant sur ces innovations technologiques de pointe sont lancées sur le marché, comme les systèmes d'inspection automatisée des garnitures de freins, pour optimiser les activités d'entretien ou les solutions de gestion de l'énergie (dans le cadre de la technologie *ECO4*), pour permettre la mise en œuvre d'un programme de réduction de la consommation énergétique. Le projet pilote mis en œuvre chez First ScotRail Ltd. au Royaume-Uni a démontré la capacité du système *ORBITA*.

Systemes

Vers la fin de l'exercice 2009, Transport a fait une démonstration réussie du système de propulsion *PRIMOVE*. La technologie *PRIMOVE* est un système unique qui permet l'exploitation de tramways entièrement sans contact (sans caténaire) sur des distances de longueur variable et dans tous les environnements.

Le système de simulation *EnerGplan* est le dernier outil de Transport destiné à optimiser la conception des systèmes de distribution d'énergie et à diminuer la consommation d'énergie en cours de fonctionnement. L'outil de simulation graphique *EnerGplan* permet au concepteur d'un système de transport d'analyser et d'optimiser la configuration du système d'alimentation électrique et de réduire la consommation d'énergie du système de transport complet. Une nouvelle version est prévue pour 2009.

3.6 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 fédérales, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités étrangères de la Société. 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. 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 installations de fabrication et de

service afin de prévenir la pollution et de réduire les risques liés à l'environnement. À ce jour, environ 90 % des 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 près de 80 % en vertu de la norme OSHAS 18001. 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 de ses affaires. Conformément à 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 (y compris le Protocole de Kyoto) mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société exerce ses activités. La plupart des activités de fabrication de la Société sont d'ailleurs exercées dans des pays de l'annexe B qui ont ratifié le Protocole de Kyoto. Ces pays en sont à divers stades d'élaboration de programmes de quotas et d'échange de droits d'émission. Au cours de l'exercice 2009, 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. 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, aux normes du secteur et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits.

Au cours de l'exercice 2009, un nouveau règlement européen a été adopté, l'initiative 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 de pré-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, qui ne devrait pas avoir une incidence importante sur la situation financière de la Société.

Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne

Au cours de l'exercice 2009, deux installations de la Société étaient admissibles aux programmes de quotas de l'Union européenne, mais ces quotas ne présentaient pas de risques importants pour la Société puisque les émissions de ces installations étaient inférieures aux limites respectivement applicables à ceux-ci; la Société n'a donc pas eu à acheter de crédits de carbone.

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, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études périodiques afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines 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 l'exercice 2010, 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 devraient pas être importants pour la Société.

3.7 Ressources humaines

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

	Nombre d'employés aux 31 janvier	
	2009	2008
Aéronautique	32 500 ¹	28 100 ¹
Transport	34 200 ²	31 500 ²
Siège social	170 ³	170
TOTAL	66 870	59 770

1) Comprend 2 500 employés contractuels pour l'exercice 2009 et 300 employés contractuels pour l'exercice 2008.

2) Comprend 4 800 et 3 600 employés contractuels pour les exercices 2009 et 2008, respectivement.

3) Comprend 10 employés contractuels pour l'exercice 2009.

Au 31 janvier 2009, 14 300 des employés de la Société dans les Amériques étaient représentés par des syndicats accrédités aux termes de 22 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, la dernière expirant en novembre 2014.

En Europe et dans d'autres pays, au 31 janvier 2009, 24 200 des employés de la Société étaient représentés par des syndicats accrédités aux termes de 156 conventions collectives distinctes. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein de filiales ou de divisions, et des négociations à l'échelle nationale ou sectorielle ont lieu chaque année ou tous les deux ans selon le pays. Ces conventions expirent à différentes dates, la dernière expirant en décembre 2013.

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

Le recrutement et la fidélisation d'employés qualifiés en gestion de projets et en ingénierie sont essentiels à la réussite de la Société. La concurrence en matière de recrutement de personnel scientifique compétent est intense.

Les 2 600 employés diplômés en ingénierie d'Aéronautique possèdent un large éventail de compétences en ingénierie, en conception et en analyse, tant des métaux que des matériaux composites, en traitement chimique et en finition, en conception d'outillage et en développement et intégration des systèmes aéronautiques. Aéronautique a mis au point plus de 20 programmes de formation différents en ingénierie et méthodes afin d'améliorer continuellement les connaissances de ces employés essentiels.

Transport emploie 3 600 ingénieurs hautement qualifiés qui jouent un rôle essentiel 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 et logiciel ainsi que des disciplines spécialisées comme

l'acoustique, la thermodynamique, les systèmes électriques, l'écoconception, l'intégrité structurale et la sécurité en cas d'accident, la dynamique des véhicules, la fiabilité et la maintenance. Les programmes de développement des diplômés de Transport visent à renforcer son bassin de jeunes talents, et à l'heure actuelle, 150 diplômés en génie sont acceptés chaque année.

3.8 Taux de change et taux d'intérêt

Une description des principaux risques de taux de change de la Société et de la manière dont ils sont gérés est présentée sous les sections « Fluctuations de taux de change », « Gestion du change », « Coûts libellés en devises de BA », « Fluctuations de taux d'intérêt » et « Risque de crédit » dans le rapport de gestion aux pages 43 à 45 du rapport annuel 2009. Ces pages sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.9 Facteurs de risque

Une description des risques touchant la Société et ses activités est présentée sous la section « Risques et incertitudes » du rapport de gestion, aux pages 127 à 132 du rapport annuel 2009. Ces pages sont intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle.

Rubrique 4 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices terminés les 31 janvier 2009, 2008 et 2007. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

	Exercices terminés les 31 janvier					
	2009		2008		2007	
(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Total	Par action	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	10,9	1,14917	9,2	1,52317	3,8	1,45912 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	3,3	1,31676	8,1	1,34288	12,9	1,36900 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,56250 \$
Actions classe A (droits de vote multiples)	23,8	0,075	—	—	—	—
Actions subalternes classe B	109,5	0,076172	—	—	—	—

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A (droits de vote multiples) (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.

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

les actions classe A et les actions subalternes classe B participent également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui peut être déclaré, payé ou mis de côté pour paiement durant cet exercice.

Le 20 février 2008, le conseil d'administration de Bombardier a décidé que, conformément à la politique alors applicable de la Société et compte tenu des résultats financiers de l'exercice 2008, aucun dividende ne serait versé sur les actions classe A ni sur les actions subalternes classe B pour l'exercice 2009. Le 3 juin 2008, le conseil d'administration de la Société a autorisé la reprise du paiement d'un dividende trimestriel pour chacune des actions classe A et chacune des actions subalternes classe B. Par conséquent, si et lorsqu'un dividende est déclaré par le conseil d'administration, les porteurs de ces actions ont droit à un dividende trimestriel de 0,025 \$ CA par action.

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 actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées actions privilégiées série 4, ii) de 1 892 000 000 d'actions classe A et iii) de 1 892 000 000 d'actions subalternes classe B. Au 31 janvier 2009, la Société comptait 9 464 920 actions privilégiées série 2, 2 535 080 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 316 582 537 actions classe A et 1 437 520 360 actions subalternes classe B en circulation.

Les actions subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux. Dans l'ensemble, les droits de vote s'attachant aux actions subalternes classe B représentaient, au 31 janvier 2009, 31,23 % 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 respectivement dix voix et une voix par action à leur porteur.

Dividendes et liquidation

Les porteurs d'actions subalternes classe B ont le droit de recevoir, au cours de chaque exercice, en priorité sur les porteurs d'actions classe A, un dividende non cumulatif de 0,0015625 \$ CA par action par année si le conseil d'administration le déclare et, après que ce dividende a été versé ou mis de côté en vue de son paiement, les porteurs d'actions classe A et d'actions subalternes classe B participent également, action pour action, à tout dividende additionnel 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 s'attachant 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 (tel que ce terme est défini dans les 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 s'attachant aux actions classe A et aux actions subalternes classe B qui sont décrits ci-dessus, les actions classe A et les actions subalternes classe B sont assorties des mêmes droits, sont égales à tous les égards et 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, restrictions et conditions 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 s'attachant 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 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 \$ CA 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 d'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, d'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 par 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 par les 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 huit (8) dividendes trimestriels ou 24 dividendes mensuels, selon le cas, 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 (au titre de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CA par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1^{er} août 2012 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 qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Depuis le 1^{er} août 2002, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CA par action ou supérieur à 25,10 \$ CA 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 (8) 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 (au titre de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 3) au prix de 25,00 \$ CA par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 2012 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 2012 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 qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 5,267 % pour la période quinquennale allant du 1^{er} août 2007 au 31 juillet 2012 inclusivement, ce dividende étant payable trimestriellement, s'il est déclaré. Le taux du dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours et au plus 60 jours avant chaque période de dividende quinquennale subséquente. Chaque taux de dividende fixe quinquennal choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada au sens donné à ce terme 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 en déclare, de 1,5625 \$ CA 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 \$ CA 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 (8) 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 25,50 \$ CA par action si le rachat a lieu après le 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010, de 25,25 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011 et de 25,00 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2011 (le prix étant majoré dans chaque cas du montant 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 \$ CA et 95 % du cours moyen pondéré des 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 \$ CA 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 d'une action contre une.

Cotes de crédit

Au 31 janvier 2009, la Société s'est vu attribuer une cote de BB+ pour sa dette à long terme par Fitch Ratings (« Fitch »). Les titres d'emprunt à long terme de la Société se sont également vu attribuer des cotes de Ba2 par Moody's Investors Service (« Moody's ») et de BB+ par Standard & Poors (« S&P »). Fitch et S&P ont également attribué une cote de B⁺ et de P4, respectivement, aux actions privilégiées de la Société. Les cotes de crédit visent à donner aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit rattaché à une émission de titres. Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS ») a attribué des cotes de BB et de Pfd-4 à la Société pour sa dette à long terme et ses actions privilégiées, respectivement. Ces cotes n'avaient pas été sollicitées et sont fondées uniquement sur des renseignements publics.

S&P cote i) la dette à long terme par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D et ii) les actions privilégiées par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de Pfd-1 (élevé) à une cote minimale de D. Les cotes de Moody's vont d'une cote maximale de Aaa à une cote minimale de C, les cotes de Fitch vont d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D et les cotes de DBRS vont d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D.

Les cotes de crédit accordées par S&P, Moody's, Fitch et DBRS 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, Fitch et DBRS à l'avenir si celles-ci jugent que les circonstances le justifient.

Rubrique 6 Marché pour la négociation des titres de la Société

Les actions classe A, les actions subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Toronto (« 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 »
Janvier 2009	Haut	5,07 \$	5,07 \$	11,44 \$	15,85 \$	19,39 \$
	Bas	3,81 \$	3,50 \$	9,49 \$	13,27 \$	16,73 \$
	Clôture	3,85 \$	3,80 \$	10,20 \$	14,72 \$	18,51 \$
	Volume	1 074 071	249 254 674	150 585	44 475	95 182
Décembre 2008	Haut	4,48 \$	4,75 \$	9,92 \$	12,95 \$	16,73 \$
	Bas	3,72 \$	3,71 \$	7,30 \$	9,66 \$	13,20 \$
	Clôture	4,43 \$	4,45 \$	9,35 \$	12,95 \$	16,73 \$
	Volume	1 171 491	154 783 836	421 450	83 025	259 447
Novembre 2008	Haut	5,48 \$	5,48 \$	13,60 \$	15,99 \$	19,50 \$
	Bas	3,52 \$	3,50 \$	8,77 \$	11,76 \$	14,40 \$
	Clôture	4,36 \$	4,34 \$	8,90 \$	11,76 \$	14,93 \$
	Volume	1 476 751	213 061 305	289 239	68 764	155 086
Octobre 2008	Haut	5,72 \$	5,75 \$	17,19 \$	17,25 \$	20,39 \$
	Bas	3,25 \$	3,17 \$	11,77 \$	14,52 \$	15,20 \$
	Clôture	4,70 \$	4,65 \$	12,00 \$	15,61 \$	18,50 \$
	Volume	3 201 600	344 952 168	691 493	82 856	206 833
Septembre 2008	Haut	8,53 \$	8,50 \$	18,46 \$	18,84 \$	22,89 \$
	Bas	5,00 \$	4,97 \$	17,20 \$	16,50 \$	19,16 \$
	Clôture	5,77 \$	5,78 \$	17,25 \$	17,15 \$	20,50 \$
	Volume	2 712 726	257 580 139	187 905	63 062	139 784
Août 2008	Haut	8,26 \$	8,25 \$	18,00 \$	18,66 \$	22,18 \$
	Bas	7,08 \$	7,03 \$	17,41 \$	17,88 \$	21,13 \$
	Clôture	8,25 \$	8,25 \$	18,00 \$	18,25 \$	21,35 \$
	Volume	1 146 938	131 519 490	105 458	44 628	84 848
Juillet 2008	Haut	7,80 \$	7,79 \$	19,20 \$	18,90 \$	22,54 \$
	Bas	6,63 \$	6,58 \$	17,00 \$	17,51 \$	21,20 \$
	Clôture	7,42 \$	7,34 \$	17,85 \$	18,07 \$	21,95 \$
	Volume	1 373 173	259 472 742	177 535	47 390	108 697
Juin 2008	Haut	9,00 \$	8,97 \$	19,40 \$	19,85 \$	23,10 \$
	Bas	7,09 \$	7,07 \$	18,13 \$	18,50 \$	21,86 \$
	Clôture	7,39 \$	7,41 \$	19,19 \$	18,53 \$	22,10 \$
	Volume	2 353 903	385 248 224	281 636	65 633	195 714
Mai 2008	Haut	7,94 \$	7,94 \$	18,87 \$	18,90 \$	22,60 \$
	Bas	6,38 \$	6,38 \$	17,13 \$	17,51 \$	21,30 \$
	Clôture	7,92 \$	7,90 \$	18,80 \$	18,90 \$	22,17 \$
	Volume	1 879 432	258 021 241	221 028	63 559	143 314
Avril 2008	Haut	6,86 \$	6,88 \$	17,65 \$	18,75 \$	22,54 \$
	Bas	5,44 \$	5,40 \$	16,60 \$	17,04 \$	21,11 \$
	Clôture	6,64 \$	6,60 \$	17,25 \$	18,00 \$	21,35 \$
	Volume	1 854 484	266 763 342	245 695	80 665	155 450
Mars 2008	Haut	5,69 \$	5,70 \$	18,00 \$	17,74 \$	21,97 \$
	Bas	5,13 \$	5,11 \$	16,80 \$	17,04 \$	20,86 \$
	Clôture	5,48 \$	5,47 \$	16,81 \$	17,10 \$	21,32 \$
	Volume	2 471 617	143 115 158	110 323	39 814	88 302
Février 2008	Haut	5,89 \$	5,86 \$	18,38 \$	18,19 \$	21,37 \$
	Bas	4,66 \$	4,64 \$	17,15 \$	17,26 \$	20,30 \$
	Clôture	5,66 \$	5,63 \$	17,83 \$	17,55 \$	21,37 \$
	Volume	694 113	171 141 496	196 530	46 310	120 930

Rubrique 7 Administrateurs et membres de la haute direction

Le nom des administrateurs et des membres de la haute direction de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les membres de la haute direction au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A, d'actions subalternes classe B ou d'unités d'actions différées, le cas échéant, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main au 1^{er} avril 2009, ou au 31 janvier 2009 pour les unités d'actions différées d'administrateur (« UADA »), 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	Unités d'actions différées d'administrateur ou autres programmes d'unités d'actions différées
LAURENT BEAUDOIN, C.C., F.C.A. Westmount (Québec) Canada Président du conseil de la Société	1975 à ce jour	13 052 944 ²	812 500 ²	1 465 458 ³
PIERRE BEAUDOIN Westmount (Québec) Canada Vice-président exécutif de la Société et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique	2004 à ce jour	512 859	1 312	—
ANDRÉ BÉRARD ^{a,b,c,d} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	5 000	169 563 ⁴
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	— ⁵	265 774	—
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Canada Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	— ⁶	40 001	143 554 ⁴
L. DENIS DESAUTELS, O.C., F.C.A. ^{a,c} Ottawa (Ontario) Canada Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	10 000	85 968 ⁴
THIERRY DESMAREST Paris, France Président du conseil d'administration de Total S.A. (société pétrolière et gazière)	2009 à ce jour	—	—	—
JEAN-LOUIS FONTAINE Westmount (Québec) Canada Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	4 097 472 ⁷	6 465	—

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	Unités d'actions différées d'administrateur ou autres programmes d'unités d'actions différées
DANIEL JOHNSON ^{8,a,c} Montréal (Québec) Canada Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l., avocats	1999 à ce jour	—	1 200	101 726 ⁴
JEAN C. MONTY ^{9,b,e} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	202 262 ⁴
CARLOS E. REPRESAS ^{b,c} Mexico, Mexique Président du conseil, Nestlé Group México (société du secteur des aliments et de la nutrition)	2004 à ce jour	—	—	91 712 ⁴
JEAN-PIERRE ROSSO ^{a,e} New York, New York, États-Unis Président du conseil, World Economic Forum USA Inc. (organisme sans but lucratif)	2006 à ce jour	—	—	84 090 ⁴
HEINRICH WEISS ^{b,e} Düsseldorf, Allemagne Président du conseil et chef de la direction SMS GmbH (société de construction d'usines et de génie mécanique)	2005 à ce jour	—	—	135 475 ⁴

- 1) Le nombre d'actions détenues est présenté au 1^{er} avril 2009.
- 2) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M. J.R. André Bombardier, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 123 490 actions classe A et 812 500 actions classe B.
- 3) Dans le cadre de sa rémunération pour les exercices terminés les 31 janvier 2006, 2007 et 2008, M. Laurent Beaudoin, à titre de chef de la direction de la Société au cours de ces exercices, a reçu un incitatif annuel de 1 400 000 \$ CA, de 2 285 000 \$ CA et de 3 675 000 \$ CA, respectivement, sommes qu'il a choisi de se faire verser sous la forme d'unités d'actions différées (3,50 \$ CA, 4,69 \$ CA et 6,61 \$ CA l'unité, respectivement) aux termes du régime d'unités d'actions différées à l'intention des membres de la haute direction. De plus, M. Beaudoin se voit créditer des unités d'actions différées additionnelles lorsque des dividendes sont déclarés par le conseil d'administration.
- 4) Le nombre d'UADA est présenté au 31 janvier 2009 étant donné que le nombre d'UADA octroyées aux termes du régime d'unités d'actions différées d'administrateur est calculé et déclaré à la fin de l'exercice ou des exercices et de la ou des périodes trimestrielles de la Société.
- 5) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 65 401 042 actions classe A.
- 6) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 973 490 actions classe A.
- 7) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Janine Bombardier), exerce un contrôle ou a la haute main sur 60 701 887 actions classe A.

- 8) M. Johnson a été administrateur et président du conseil de Geneka Biotechnologie Inc. jusqu'au 7 mars 2003, soit environ deux mois avant la date à laquelle cette société a été réputée avoir fait une cession de biens.
- 9) M. Monty a agi à titre d'administrateur ou de haut dirigeant de Téléglobe Inc. et de certaines des sociétés de son groupe dans l'année précédant le 15 mai 2002, date à laquelle Téléglobe Inc. et certaines des sociétés de son groupe ont demandé la protection des tribunaux aux termes des lois sur l'insolvabilité de divers pays, y compris le Canada et les États-Unis.
 - a) Membre du comité de vérification.
 - 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 Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Richard C. Bradeen Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques
Roger Carle Ville de Mont-Royal (Québec) Canada	Secrétaire de la Société
Daniel Desjardins Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, affaires juridiques
Guy C. Hachey Montréal (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
André Navarri Paris (France)	Président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport
Robert Proulx Montréal (Québec) Canada	Chef corporatif de la direction de l'information

En date du 1^{er} avril 2009, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 17 688 275 actions classe A et de 1 508 717 actions subalternes classe B, soit 5,59 % et 0,11 %, 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. Toutefois, si un administrateur ou un membre de la haute direction a occupé plus d'un poste au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Laurent Beaudoin occupe le poste de président du conseil d'administration depuis le 4 juin 2008; avant cette date, il avait été président du conseil d'administration et chef de la direction depuis le 13 décembre 2004; et, auparavant, il avait été président exécutif du conseil depuis le 10 juin 2003.

- Pierre Beaudoin occupe le poste de président et chef de la direction de Bombardier depuis le 4 juin 2008; avant cette date, il avait été vice-président exécutif de Bombardier et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001.
- Richard C. Bradeen occupe le poste de vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques depuis le 20 janvier 2005; avant cette date, il avait été vice-président principal, service de vérification corporatif et d'évaluation des risques depuis le 1^{er} octobre 2003. Il a également été vice-président, projets spéciaux, responsable de la division des avions amphibies, de l'ingénierie financière et des Services de formation à l'aviation militaire, du 8 avril 2002 au 20 janvier 2005.
- Thierry Desmarest s'est joint au conseil d'administration de Bombardier le 21 janvier 2009; avant cette date, il avait été président du conseil d'administration de Total S.A. après avoir exercé les fonctions de président directeur général de cette société depuis mai 2003.
- John Paul Macdonald occupe le poste de vice-président principal ressources humaines et affaires publiques depuis le 1^{er} février 2008; avant cette date, il avait été vice-président principal, affaires publiques de Bombardier depuis le 20 janvier 2005; il avait également été vice-président aux communications de Aéronautique de février 2002 au 2 octobre 2006.
- André Navarri occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport depuis le 3 septembre 2008; à cette date il a résigné ses fonctions de membre du conseil d'administration de Bombardier; avant cette date, il avait été vice-président exécutif de Bombardier et président de Bombardier Transport depuis le 22 février 2004.
- Robert Proulx occupe le poste de chef corporatif de la direction de l'information depuis le 1^{er} mars 2008; avant cette date, il avait été vice-président Planification des systèmes d'information chez Bombardier Transport depuis septembre 2007. Auparavant, il était vice-président Technologies de l'information et Chef de la direction de l'information chez Bombardier Aéronautique depuis le 2 juillet 2000.
- Jean-Pierre Rosso est président du conseil de World Economic Forum USA Inc., organisme établi à New York, aux États-Unis, depuis février 2006; il avait été président du conseil de CNH Global N.V. de novembre 1999 jusqu'à sa retraite en mai 2004.

Rubrique 8 Poursuites

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 causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 janvier 2009, selon l'information actuellement disponible, elle est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence négative importante sur sa situation financière.

Le 7 février 2005, le *Teamsters Local 445 – Freight Division Pension Fund* (« Teamsters ») a intenté un recours collectif devant le tribunal américain du *Southern District of New York* contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (*Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A*) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les demandeurs ont déposé une réclamation modifiée au nom d'un groupe présumé d'acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC. Le 1^{er} août 2006, le tribunal a rejeté la demande d'autorisation pour permettre un recours collectif et, par la suite, Teamsters a demandé et obtenu la permission de déposer un appel interlocutoire de cette ordonnance devant la Cour d'appel des

États-Unis pour le deuxième circuit. Le 14 octobre 2008, cette dernière a maintenu la décision de la cour de première instance rejetant la demande de recours collectif. Le 28 octobre 2008, Teamsters a déposé une requête devant la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit pour une nouvelle audience en formation plénière et un réexamen de la récente opinion exprimée par cette même cour. Le 8 décembre 2008, la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit a émis une ordonnance rejetant la requête de nouvelle audience en formation plénière et la demande de réexamen des Teamsters. En février 2009, les parties ont conclu un accord de règlement sans frais pour Bombardier et, par conséquent, les parties ont déposé en cour de première instance une stipulation et ordonnance de rejet avec préjudice. Le règlement de ce litige sera final lorsque la cour de première instance rendra son ordonnance.

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

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

Rubrique 10 Contrats importants

Depuis le 1^{er} février 2008, la Société n'a conclu, en dehors du cours normal des activités, aucune entente contractuelle qui serait considérée comme importante pour la Société ou ses activités.

Rubrique 11 Intérêts des experts

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est le vérificateur externe qui a préparé le rapport des vérificateurs aux actionnaires de Bombardier Inc. conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ernst & Young s.r.l./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 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 de vérification

Information concernant le comité de vérification

M. L. Denis Desautels agit à titre de président du comité de vérification, dont les autres membres sont MM. André Bérard, Daniel Johnson et Jean-Pierre Rosso; chacun d'eux est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité de vérification*.

La charte du comité de vérification est reproduite à l'annexe A jointe à la présente notice annuelle.

La formation et l'expérience pertinente de chaque membre du comité de vérification sont décrites ci-dessous :

L. Denis Desautels, O.C., F.C.A. (président) – M. Desautels 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. (anciennement Clarkson Gordon). 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 est actuellement vice-président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

André Bérard – M. Bérard est titulaire d'un brevet de l'Institut des banquiers canadiens. Il a participé au programme de gestion spécial de la Harvard University. 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 de responsabilités croissantes à la Banque Nationale du Canada. Il est membre du comité de vérification de Bombardier depuis 2004 ainsi que du comité de vérification de BCE Inc., de BMTC Group Inc., de Falconbridge Inc. et du Fonds de revenu Transforce.

Daniel Johnson – 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 University. 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 du comité permanent du Cabinet sur 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.

Jean-Pierre Rosso – M. Rosso est titulaire d'un diplôme en sciences de base, génie civil, de l'École Polytechnique Fédérale (EPF) de Lausanne et d'un MBA obtenu à la Wharton School de la University of Pennsylvania. Il préside le World Economic Forum USA Inc. depuis avril 2006. Il a agi à titre de président du conseil de CNH Global N.V., un fabricant d'équipement d'agriculture et de construction, de novembre 1999 jusqu'à sa retraite en mai 2004. Il a été chef de la direction de CNH Global N.V. de novembre 1999 à novembre 2000. Il a agi à titre de président du conseil et de chef de la direction de Case Corporation, un fabricant d'équipement d'agriculture et de construction, de mars 1996 à novembre 1999, après avoir été président et chef de la direction de cette société d'avril 1994 à mars 1996. M. Rosso est administrateur de Medtronic Inc. depuis 1998; il a été président du comité de vérification de celle-ci jusqu'en août 2006 et il demeure membre de ce comité.

Nomination des vérificateurs

Pour chacun des exercices terminés les 31 janvier 2009 et 2008, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice terminé le 31 janvier 2009	Exercice terminé le 31 janvier 2008
Honoraires de vérification	14 057 000	13 901 000
Honoraires pour services liés à la vérification	4 215 000	1 444 000
Honoraires pour services fiscaux	4 454 000	3 202 000
Autres honoraires	394 000	147 000
Honoraires totaux :	23 120 000	18 694 000

Dans le tableau ci-dessus, les expressions dans la colonne « Honoraires » ont le sens suivant : « Honoraires de vérification » désigne tous les honoraires versés relativement à des services de vérification, soit les services professionnels fournis par les vérificateurs de la Société aux fins de la vérification de ses états financiers annuels et ceux de ses filiales et de l'examen des états financiers trimestriels de la Société ainsi que les services habituellement fournis par les vérificateurs externes de la Société relativement aux dépôts et aux engagements prévus par la loi ou par un règlement; « Honoraires pour services liés à la vérification » désigne le total des honoraires facturés pour des services de certification et des services connexes et comprend aussi les services de vérification diligente par suite de fusions et d'acquisitions fournis par les vérificateurs externes de la Société qui sont raisonnablement liés à l'exécution de la vérification ou de l'examen de ses états financiers et qui ne sont pas compris dans les « Honoraires de vérification »; « Honoraires pour services fiscaux » désigne le total des honoraires facturés pour des services professionnels fournis par les vérificateurs externes de la Société en matière de conformité fiscale, de conseils fiscaux et de planification fiscale; et « Autres honoraires » désigne le total des honoraires facturés pour des produits et services fournis par les vérificateurs externes de la Société qui ne sont pas visés par les « Honoraires de vérification », les « Honoraires pour services liés à la vérification » et les « Honoraires pour services fiscaux ». Le comité de vérification a examiné la question de savoir si la prestation de services autres que des services de vérification est compatible avec l'indépendance des vérificateurs externes de la Société. Le comité de vérification a adopté une politique qui interdit à la Société d'engager ses vérificateurs externes afin qu'ils fournissent des services faisant partie des catégories de services « interdits » qui ne sont pas liés à la vérification; cette politique exige également que soient approuvés au préalable par ce comité les services de vérification et les autres services faisant partie de certaines catégories autorisées de services non liés à la vérification.

Rubrique 13 Renseignements complémentaires

Des renseignements supplémentaires, notamment la rémunération des administrateurs et des membres de la haute 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 participation, sont présentés dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction pour le dernier exercice terminé. 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 rubrique de la présente notice annuelle intègre par renvoi des informations provenant d'un des autres documents d'information continue de la Société, cette rubrique renvoie expressément au document dans lequel cette information figure ou est incluse, de même qu'à la page et/ou à la rubrique pertinente.

Rubrique 14 Énoncés prospectifs

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », 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 à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter aux rubriques respectives sur le secteur aéronautique de la Société et sur le secteur transport de la Société dans le rapport de gestion figurant sur le site Web de la Société à l'adresse www.bombardier.com.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de garanties sur le rendement des produits et de sinistres, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement et à la santé et sécurité, 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, aux modalités de 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, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » du rapport de gestion figurant sur le site Web de la Société à l'adresse www.bombardier.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.

ANNEXE A

BOMBARDIER INC.

CHARTRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

1.1 Membres et quorum

- Au moins quatre administrateurs qui seront tous indépendants;
- Tous les membres du comité de vérification doivent posséder des compétences financières ou doivent acquérir des compétences financières dans un délai raisonnable après leur nomination au comité de vérification; un membre du comité de vérification 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 de vérification

Un des membres du comité de vérification agira à titre de président du comité. Les responsabilités du président du comité de vérification comprennent :

A. Diriger le comité de vérification de manière à améliorer son efficacité

- veiller à ce que le comité de vérification 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 de vérification (et en particulier l'information pertinente et ponctuelle) soient suffisantes pour l'aider dans son travail.

B. Gérer le comité de vérification

- préparer l'ordre du jour du comité de vérification de concert avec le vice-président principal et chef de la direction financière, et avant la réunion du comité de vérification, faire circuler l'ordre du jour aux membres du comité de vérification;
- adopter des procédures pour s'assurer que le comité de vérification puisse faire son travail d'une façon efficace, superviser la composition et la structure du comité de vérification, établir le calendrier des réunions et les gérer;
- veiller à ce que la procédure aux réunions du comité de vérification 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 de vérification et toute question importante examinée lors de ces réunions soient rapportées au conseil à sa prochaine réunion régulière.

1.4 Mandat du comité de vérification

A. BUT

Le comité de vérification 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 de vérification 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 le vérificateur externe;
- favoriser le maintien de l'indépendance du vérificateur externe;
- avec la collaboration du vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques, 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 de vérification avec la collaboration, si le comité de vérification le juge nécessaire, du vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques, et/ou du vérificateur externe.

C. RÉUNIONS

- Tout membre du comité de vérification ou le vérificateur externe ou le vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques peut demander que le comité se réunisse.
- Le président du conseil d'administration, le président et chef de la direction et le vice-président principal et chef de la direction financière assistent à toutes les réunions du comité de vérification, 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 de vérification.
- Le président et chef de la direction peut choisir de n'assister qu'à la partie de la réunion du comité de vérification 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 de vérification.
- Le vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques, dispose de voies de communication directe avec le comité de vérification et reçoit avis de toutes les réunions du comité de vérification 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.
- Le vérificateur externe dispose de voies de communication directe avec le comité de vérification et reçoit avis de toutes les réunions du comité de vérification 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 des affaires financières, le vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques ou tout autre représentant de la direction dont la présence est requise par le président du comité de vérification ou

l'un des membres du comité de vérification, et le vérificateur externe rencontrent séparément le comité de vérification en séance privée tenue dans le cadre d'une réunion, au moins une fois l'an.

- Les procès-verbaux des réunions du comité de vérification sont conservés par le secrétaire de la Société. Les documents examinés par le comité de vérification 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 la vérification corporative et à l'évaluation des risques, aux systèmes d'information de gestion, à la vérification annuelle 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 vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques et le vérificateur externe.
 - c) Passer en revue, avant leur publication, 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 publication, les états financiers consolidés vérifiés 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 estimés 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 pourrait 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 de vérification, 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
 - i) concernant la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Bombardier au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de la vérification; et
 - ii) concernant 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 de vérification.
- m) Si le remplacement du vérificateur externe est envisagé, passer en revue toutes les questions se rapportant à un tel remplacement, y compris tout différend entre Bombardier et le vérificateur externe relativement à l'opinion du vérificateur externe 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 au vérificateur externe
 - a) Affirmer d'une façon expresse que le vérificateur externe est indépendant et doit rendre compte au conseil et au comité de vérification, et, dans ce contexte, travailler de façon constructive avec le vérificateur externe 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 vérificateur externe aux actionnaires de Bombardier.
 - c) Passer en revue et faire des recommandations au conseil sur les honoraires à verser au vérificateur externe.
 - d) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services de vérification et des services non liés à la vérification adoptée par le comité de vérification, passer en revue et approuver les modalités du mandat du vérificateur externe quant i) aux services de vérification annuelle et ii) aux services de revue trimestrielle; chacun de ces mandats doit être signé par le président du comité de vérification.
 - e) Pour chaque exercice financier, en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services de vérification et des services non liés à la vérification adoptée par le comité de vérification, passer en revue et approuver la portée i) des services de vérification annuelle et des autres services liés à la vérification et ii) des services de revue trimestrielle que le vérificateur externe fournira; dans ce contexte, s'assurer que le vérificateur externe a accès à tous les livres, dossiers et facilités, et à tout le personnel de Bombardier.
 - f) Passer en revue, avec le vérificateur externe, le contenu de son rapport relativement aux états financiers consolidés annuels de Bombardier et les résultats de la vérification externe, tout problème important rencontré dans le contexte de la vérification externe, toute recommandation importante effectuée par suite de la vérification externe ainsi que les réponses de la direction et le suivi dans ce contexte et s'assurer que le vérificateur externe 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 le vérificateur externe 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 le vérificateur externe 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 du vérificateur externe au moins une fois l'an.
 - j) S'assurer que le vérificateur externe 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 de vérification interne;
 - fonctions de gestion;
 - ressources humaines;
 - courtier, conseiller en placements ou services bancaires d'investissement;
 - services juridiques; et
 - services d'expert non liés à la vérification.
 - k) Tout service non lié à la vérification requerra l'approbation préalable du comité de vérification en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services de vérification et des services non liés à la vérification adoptée par le comité de vérification.
 - l) Passer en revue et approuver les politiques de Bombardier en matière d'embauche des associés et des salariés actuels ou anciens, du vérificateur externe de Bombardier, que ce vérificateur soit actuel ou ancien.
- En ce qui a trait au vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'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 vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques sur les résultats des travaux réalisés par le service de vérification corporatif et d'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 de vérification corporatif et d'évaluation des risques.
 - c) Évaluer les voies hiérarchiques du service de vérification corporatif et d'évaluation des risques et faire les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques.
 - d) Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du service de vérification corporatif et d'évaluation des risques ainsi que les réponses de la direction s'y rapportant.
 - e) Une fois l'an, évaluer le rendement du vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'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 de vérification 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 de vérification corporatif et d'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 de vérification

Chaque année, examiner la charte du comité de vérification 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 de vérification 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 vérificateurs externes et de tout conseiller dont il retient les services.

Bien que le comité de vérification ait les responsabilités et les pouvoirs qui sont prévus dans ce mandat, il n'appartient pas au comité de vérification de planifier ou de mettre en place des vérifications 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 vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques et du vérificateur externe.

Aucune disposition du présent mandat ne vise à céder au comité de vérification 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 de vérification.