

BOMBARDIER

Notice annuelle

2008

Le 3 avril 2008

Table des matières

		<u>Page</u>			<u>Page</u>
RUBRIQUE 1	STRUCTURE DE L'ENTREPRISE.....	2	RUBRIQUE 6	MARCHÉ POUR LA	
	1.1 Constitution de l'émetteur	2		NÉGOCIATION DES TITRES DE	
	1.2 Filiales	2		LA SOCIÉTÉ	41
RUBRIQUE 2	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		RUBRIQUE 7	ADMINISTRATEURS ET	
	L'ACTIVITÉ	3		MEMBRES DE LA HAUTE	
	2.1 Généralités	3		DIRECTION.....	42
	2.2 Historique	3	RUBRIQUE 8	POURSUITES	46
RUBRIQUE 3	DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	7	RUBRIQUE 9	AGENT DES TRANSFERTS ET	
	3.1 Aperçu de l'activité	7		AGENT CHARGÉ DE LA TENUE	
	3.2 Description des secteurs	7		DES REGISTRES	46
	Aéronautique	8	RUBRIQUE 10	CONTRATS IMPORTANTS.....	46
	Transport.....	15	RUBRIQUE 11	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	46
	3.3 Information sectorielle.....	19	RUBRIQUE 12	INFORMATIONS SUR LE COMITÉ	
	3.4 Conventions relatives à			DE VÉRIFICATION.....	47
	l'utilisation de certaines		RUBRIQUE 13	RENSEIGNEMENTS	
	technologies	19		COMPLÉMENTAIRES	48
	3.5 Développement de produits	20	RUBRIQUE 14	ÉNONCÉS PROSPECTIFS	49
	3.6 Environnement	22	ANNEXE A		50
	3.7 Ressources humaines.....	24	ANNEXE B.....		52
	3.8 Taux de change et taux d'intérêt...24				
	3.9 Facteurs de risque	26			
RUBRIQUE 4	DIVIDENDES	36			
RUBRIQUE 5	DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA				
	STRUCTURE DU CAPITAL	37			

NOTES :

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

Rubrique 1 Structure de l'entreprise

1.1 Constitution de l'émetteur

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

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

Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Aéronautique » désigne le secteur de l'aéronautique de la Société et la mention « Transport » désigne le secteur transport de la Société.

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 2008⁽¹⁾ 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 2008)

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 2007)

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	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 Transport Canada Inc. (Canada)	100 %

Autres

Bombardier Corporate Financial Services Islandi, sf., Reykjavik, Zurich Branch (Islande) ⁽²⁾	100 %
Bombardier Corporation (Idaho) ⁽³⁾	100 %

(1) Selon les états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2008 et 2007 qui ont été déposés auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières le 3 avril 2008.

(2) L'exercice de cette entité juridique se termine le 31 décembre 2007.

(3) L'exercice de cette entité juridique se termine le 31 janvier 2008.

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 mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Aéronautique à offrir la nouvelle famille proposée d'appareils *CSeries* à des clients.

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

Le 23 septembre 2005, la Société a annoncé la clôture d'une structure de financement permanent d'une valeur d'environ 1,7 milliard \$. Cette structure, connue sous le nom de Regional Aircraft Securitization Program (« RASPRO »), a fourni du financement sous forme de baux à long terme à certains clients d'avions régionaux de Aéronautique. La structure RASPRO couvre 70 appareils, dont 65 biréacteurs *CRJ* et 5 appareils *Q400*.

Le 26 octobre 2005, Aéronautique a annoncé la mise sur pied d'une usine de calibre mondial à Querétaro, au Mexique, pour compléter ses usines existantes.

Le 28 octobre 2005, la Société a annoncé qu'à compter de la mi-janvier 2006, elle suspendrait temporairement la production de son appareil *CRJ200*, rajustant ainsi sa production en fonction des perspectives actuelles du marché des biréacteurs régionaux de 50 sièges à ce moment-là. Le 9 février 2006, la Société a annoncé la reprise de la production des avions de la plateforme Bombardier *CRJ200/Challenger 850* afin de répondre à la demande actuelle et prévue des biréacteurs d'affaires *Challenger 850*.

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

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

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

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 \$.

À l'automne de l'exercice 2007, la Société a mis en œuvre un plan de refinancement important pour modifier le profil de son passif afin d'offrir une flexibilité financière et opérationnelle accrue. Le plan a été élaboré à partir de la stratégie visant à financer les besoins en fonds de roulement uniquement à partir des liquidités disponibles. Il incluait le remplacement de facilités de crédit importantes afin de réduire considérablement les coûts d'utilisation, en concluant une nouvelle facilité de lettres de crédit réservée uniquement à l'émission de lettres de crédit, et en les adossant à des titres déposés en garantie. Le plan comportait aussi le refinancement de la dette à long terme à brève échéance ainsi que des emprunts additionnels visant à reconstituer les liquidités utilisées pour financer les titres déposés en garantie en vertu d'une nouvelle facilité de lettres de crédit de 4,3 milliards € (5,6 milliard \$) conclue le 18 décembre 2006 (« nouvelle facilité de lettres de crédit »). Ce refinancement a permis à la Société de repousser l'échéance moyenne pondérée de sa dette à long terme de 3 ans. Par conséquent, 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 produit net de cette émission de billets de premier rang a été affecté au remboursement de billets en circulation de Bombardier Capital totalisant 220 millions \$ échéant en mars 2007, au rachat de billets en circulation de Bombardier Capital totalisant 500 millions € (640 millions \$) échéant en mai 2007, au rachat de 218 millions € (279 millions \$) de billets en circulation totalisant 500 millions € (640 millions \$) échéant en février 2008, au financement de titres déposés en garantie de 869 millions € (1,1 milliard \$) à l'égard des obligations de la Société envers les banques émettant les lettres de crédit en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit et aux fins générales de la Société, y compris le versement des honoraires et frais liés à l'émission des billets de premier rang. La nouvelle facilité de lettres de crédit 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 continuerait d'optimiser la configuration de l'avion afin de répondre aux exigences des clients. Le 22 février 2008, Aéronautique a annoncé que le conseil d'administration de la Société avait donné le feu vert pour l'offre de propositions formelles de vente à des clients relativement à la famille d'avions optimisés *CSeries*. Une décision de lancement devrait être prise au cours de l'exercice 2009. Si le programme est lancé, la mise en service devrait avoir lieu en 2013.

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 nouveau biréacteur régional *CRJ1000* devrait entrer en service au quatrième trimestre de l'exercice 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 la 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 l'arbitre dans le cadre du partenariat public-privé (« PPP ») sur les frais de service intérimaires des infrastructures de Metronet Rail BCV Limited publiées 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 *Bombardier Global 5000* et *Global Express XRS*.

Par suite de l'obtention de contrats clés pour le métro de Delhi en juillet et en octobre 2007, y compris 340 voitures de métro *MOVIA* et l'installation des systèmes de contrôle et de signalisation de train *CITYFLO 350* et de l'équipement de propulsion et de contrôle *MITRAC*, Transport met présentement sur pied une usine de fabrication à Vadodara, en Inde, afin d'y fabriquer des voitures de métro et des bogies.

Le 30 octobre 2007, Aéronautique a lancé son nouveau biréacteur *Learjet 85*. Le 22 janvier 2008, Aéronautique a annoncé qu'elle 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 selon le chapitre 25 des Federal Aviation Regulations des États-Unis (« FAR »). Plus de 65 lettres d'intention avaient été reçues à la date du lancement.

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 demeurera 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 28 février 2008, Aéronautique a annoncé l'ouverture officielle de son usine de calibre mondial située dans le parc aéronautique de Querétaro, au Mexique. Ce nouvel établissement vient compléter les sites manufacturiers existants de Aéronautique. Depuis son entrée en production en mai 2006, plus de 900 emplois ont été créés et la production est de nouveau augmentée. À l'heure actuelle, cette usine produit des faisceaux de câblage électrique pour les familles d'avions *Challenger*, *Global*, *CRJ* et *Q-Series*, 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 son usine mexicaine.

En mars 2008, Aéronautique a lancé le nouveau biturbopropulseur de ligne *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape dans l'évolution constante de l'appareil *Q400*. Révisé dans la même optique que la gamme des avions *CRJ NextGen*, le biturbopropulseur *Q400 NextGen* reste l'un des avions turbopropulsés les plus perfectionnés en matière de technologie.

Le 1^{er} avril 2008, Transport a fait le rapport de l'état de la situation relativement à Metronet et ce, suite à l'annonce faite par Metronet, faisant le point sur les négociations touchant le transfert des contrats Metronet par l'administrateur PPP (partenariat public-privé) et clarifiant les prochaines étapes proposées pour le programme de modernisation prévu du métro de Londres. Ces négociations, qui doivent recevoir l'aval des tribunaux à la demande de l'administrateur PPP, 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 portion, 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 de 33,5 milliards \$ à 30,9 milliards \$. Ce rajustement a été inscrit en date du 31 janvier 2008.

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 et des avions spécialisés. Aéronautique a des sites de production au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni (Irlande du Nord) et au Mexique. En outre, Aéronautique compte des centres de service d'entretien, des centres de service agréés, des centres de distribution et des dépôts de pièces de rechange, ainsi que plusieurs bureaux de vente et de commercialisation dans le monde entier.

Aéronautique était présent dans 22 pays et avait des effectifs de 27 900 employés au 31 janvier 2008.

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 la technologie ferroviaire, 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.

La présence de Transport dans le monde comprenait 43 sites de production dans 21 pays et plus de 40 centres de service dans le monde. Transport avait des effectifs de 31 485 employés au 31 janvier 2008.

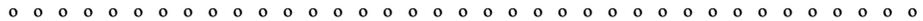
3.2 Description des secteurs

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 amphibies et solutions d'avions spécialisées• Services à l'aviation
<i>Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Matériel roulant• Services• Systèmes et 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 et des avions spécialisés. Aéronautique a des sites de production au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni (Irlande du Nord) et au Mexique. En outre, Aéronautique compte des centres de service d'entretien, des centres de service agréés, des centres de distribution et des dépôts de pièces de rechange, ainsi que plusieurs bureaux de vente et de commercialisation dans le monde entier. Aéronautique était présent dans 22 pays et avait des effectifs de 27 900 employés au 31 janvier 2008.

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 ».

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

<u>Usines</u>	<u>Activités exercées ou produits</u>
Downsview, Ontario, Canada	Fabrication et montage final des biturbopropulseurs de <i>série Q</i> , y compris les pièces de rechange et les composants connexes; fabrication de composants pour les avions <i>Global Express XRS</i> et <i>Bombardier Global 5000</i> et montage final de ces avions; montage des ailes des avions d'affaires <i>Learjet 45 XR</i> et <i>Learjet 40 XR</i> .
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants en matériaux composites pour Aéronautique, Rolls-Royce, Rolls-Royce Deutschland ou International Aero Engines.
Hawtmark, Newtownards et Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants pour avions, nacelles de moteurs d'avion et composants et pièces de rechange de nacelles pour Aéronautique.
Mirabel, Québec, Canada ^(L)	Montage, activités préparatoires au vol, peinture et aménagement intérieur pour les avions régionaux <i>CRJ700 NextGen</i> et <i>CRJ900 NextGen</i> et montage, activités préparatoires au vol et peinture pour les avions d'affaires <i>Challenger 870</i> et <i>Challenger 890</i> .
Montréal, Québec, Canada ^(L)	Montage et activités préparatoires au vol pour les avions d'affaires <i>Challenger 300</i> , <i>Challenger 605</i> et <i>Challenger 850</i> et l'avion régional <i>CRJ200</i> . Aménagement intérieur et peinture de l'avion régional <i>CRJ200</i> . Aménagement intérieur et peinture des avions <i>Challenger 300</i> , <i>Challenger 605</i> et des avions d'affaires <i>Bombardier Global 5000</i> et <i>Global Express XRS</i> .

Usines	Activités exercées ou produits
Montréal, Québec, Canada	Pièces, composants et pièces de rechange pour les biréacteurs d'affaires <i>Challenger 300</i> , <i>Challenger 605</i> , <i>Challenger 850</i> , <i>Challenger 870</i> et <i>Challenger 890</i> , les avions régionaux <i>CRJ200</i> , <i>CRJ700 NextGen</i> et <i>CRJ900 NextGen</i> , les avions d'affaires <i>Global Express XRS</i> et <i>Bombardier Global 5000</i> et l'avion amphibie <i>Bombardier 415</i> ; composants de structure pour Airbus Industries.
Montréal, Québec, Canada	Montage complet des ailes et du fuselage de l'avion amphibie <i>Bombardier 415</i> .
North Bay, Ontario, Canada ^(L)	Montage final et activités préparatoires au vol pour l'avion amphibie <i>Bombardier 415</i> .
Querétaro, Mexique ^(L)	Production de faisceaux de câblage électrique et de composants structuraux d'aéronefs.
Wichita, Kansas, États-Unis	Montage final, aménagement intérieur et certaines activités de fabrication de la famille d'avions d'affaires <i>Learjet</i> et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Aéronautique.

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

La commercialisation des produits de Aéronautique s'effectue par l'intermédiaire de bureaux de commercialisation et de vente. En Amérique du Nord, les bureaux de commercialisation et de vente sont situés au Canada (à Montréal, Ottawa et Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, de la Caroline du Sud, du Colorado, du Connecticut, de la Floride, de la Géorgie, du Kansas, du Maryland, du Minnesota, du Missouri, de l'Ohio et du Texas, ainsi qu'à Washington, D.C.). En Europe, la commercialisation s'effectue par l'intermédiaire de bureaux situés en Allemagne, en France et au Royaume-Uni. En Asie, ces bureaux sont établis à Dubaï, aux Émirats arabes unis, à Hong Kong, en République populaire de Chine et à Singapour. Les avions commandés par les clients sont fabriqués par les installations manufacturières de Aéronautique. Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources du monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre; toutefois, la majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Aéronautique a généralement conclu des contrats à long terme.

Avions d'affaires

Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois familles de biréacteurs d'affaires. La famille d'appareils *Global* comprend l'appareil de très grande dimension *Bombardier Global 5000* et le biréacteur d'affaires très long-courrier *Global Express XRS*. La famille d'appareils *Challenger* comprend l'appareil de série *Challenger 800* dans la catégorie des avions de ligne d'entreprise, l'avion à large fuselage *Challenger 605* et l'avion d'affaires superintermédiaire *Challenger 300*. La famille d'appareils *Learjet* comprend l'appareil léger *Learjet 40 XR*, l'appareil léger supérieur *Learjet 45 XR* et l'appareil intermédiaire *Learjet 60 XR*. En octobre 2007, Aéronautique a annoncé le lancement de son tout nouvel avion *Learjet 85*, qui est destiné à redéfinir la catégorie des biréacteurs intermédiaires. L'appareil *Learjet 85* est actuellement en voie de développement.

- ***Famille d'appareils Global***

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

L'appareil *Bombardier Global 5000* est un biréacteur d'affaires intercontinental ultrarapide qui est capable d'effectuer, à certaines conditions, des vols sur des distances allant jusqu'à 5 200 milles nautiques 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 *Bombardier Global 5000* comprennent l'avion G450 de Gulfstream et les avions Falcon 900EX et 900DX de Dassault.

L'appareil *Global Express XRS* est un biréacteur d'affaires très long-courrier qui peut franchir, à certaines conditions, des distances allant jusqu'à 6 150 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et quatre membres d'équipage à bord. Le premier appareil *Global Express XRS* est entré en service au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2006. L'avion *Global Express XRS* fait concurrence aux avions G500, G550 et G650 (en développement) de Gulfstream et à l'avion Falcon 7X de Dassault.

- ***Famille d'appareils Challenger***

La famille de biréacteurs d'affaires *Challenger* comprend actuellement les avions *Challenger 300* et *Challenger 605* et les appareils de série *Challenger 800*.

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

L'appareil *Challenger 605* est un biréacteur d'affaires à large fuselage dans la catégorie des appareils de grande dimension qui est capable, à certaines conditions, d'effectuer des vols de plus de 4 000 milles nautiques avec cinq passagers et deux membres d'équipage à bord. L'appareil *Challenger 605* est le dernier modèle de la série *Challenger* initiale qui comprenait les appareils *Challenger 600*, *601-1A*, *601-3A*, *601-3R* et *604*. Il a été lancé en novembre 2005, et le premier appareil a été mis en service au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2007 à titre d'avion démonstrateur. Les principaux appareils qui font concurrence à l'appareil *Challenger 605* comprennent les avions Falcon 2000, Falcon 2000 EX et Falcon 2000 DX (en développement) fabriqués par Dassault Aviation, le Columbus de Cessna ainsi que l'avion G350 de Gulfstream.

Les appareils de série *Challenger 800* comprennent le *Challenger 850* ainsi que les biréacteurs *Challenger 850*, *870* et *890* en configuration de « navette d'entreprise » dans la catégorie des avions de ligne d'entreprise. Tous les avions de 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. (« Airbus ») font concurrence à Aéronautique dans ce marché.

- ***Famille d'appareils Learjet***

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

Lancé en octobre 2004, l'appareil *Learjet 40 XR*, un dérivé du biréacteur d'affaires *Learjet 40*, peut, à certaines conditions, atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81 et a une distance franchissable

maximale de 1 808 milles nautiques 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, l'avion Hawker 400XP et l'avion Phenom 300 (en développement) d'Embraer.

L'appareil *Learjet 45 XR* a une distance franchissable maximale de 2 049 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut, à certaines conditions, atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81. Lancé en juillet 2002, l'appareil *Learjet 45 XR* est une version évoluée du biréacteur d'affaires *Learjet 45* visant à offrir une plus grande capacité de charge utile grâce à l'ajout de 1 000 livres à la masse maximale au décollage (maximum takeoff weight) et à la performance améliorée des moteurs. Le biréacteur d'affaires *Learjet 45 XR* fait concurrence à l'appareil Citation XLS+ (en développement) de Cessna, à l'avion Hawker 750 (en développement) et à l'avion MLJ d'Embraer.

Le biréacteur d'affaires *Learjet 60 XR* a une distance franchissable maximale de 2 365 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut, à certaines conditions, atteindre une vitesse de croisière maximale de Mach 0,81. Il a été lancé officiellement en novembre 2005 et a été mis en service le 30 juillet 2007. 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 MSJ d'Embraer.

Le 30 octobre 2007, Aéronautique a lancé un nouveau venu dans la famille d'avions *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 nautiques.

Avions commerciaux

Aéronautique commercialise et vend la famille de biréacteurs régionaux *CRJ* et la famille de turbopropulseurs de *série Q* à des transporteurs aériens. Il fournit aussi des services d'entretien et de modifications à ses clients. À l'heure actuelle, il offre aussi aux sociétés aériennes des propositions formelles de ventes relatives à la famille optimisée d'avions *CSeries*.

- ***Appareils CRJ***

La famille d'avions *CRJ* est formée des appareils *CRJ200* 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 86 sièges et du biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* à 100 sièges, lancé en février 2007, qui est conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des sociétés aériennes régionales pour des biréacteurs d'une capacité allant jusqu'à 100 sièges. 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.

La famille 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 compagnies développent actuellement des produits concurrentiels dans la catégorie des biréacteurs régionaux, notamment AVIC 1 Commercial Aircraft Co., Mitsubishi Heavy Industries Ltd. et Sukhoi Company.

- **Appareils de série Q**

La famille 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* de 68 à 78 sièges.

En mars 2008, Aéronautique a lancé le nouveau biturbopropulseur de ligne *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape dans l'évolution constante de l'appareil *Q400*. En raison d'un déplacement de la demande vers des biturbopropulseurs de plus grande taille, Aéronautique a augmenté la cadence de production de son appareil *Q400* de 78 sièges et 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 famille 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 C Series**

Aéronautique évalue la faisabilité du lancement d'un programme optimisé d'avions *C Series* pour cibler le segment inférieur du marché des avions de 100 à 149 sièges. La conception des appareils *C Series* intégrera les plus récentes technologies : nouvelle structure constituée majoritairement de matériaux composites et d'alliages d'aluminium au lithium, systèmes les plus récents comprenant des commandes de vol électriques combinées à une aérodynamique de quatrième génération et une turbosoufflante à réducteur à taux de dilution élevé de dernière génération (Geared Turbofan^{MC})¹ de Pratt & Whitney. La famille d'avions *C Series* de 110 à 130 sièges offrira, à certaines conditions d'exploitation, jusqu'à 20 % de réduction de la consommation de carburant, des réductions inégalées de bruit et d'émissions, une combinaison sans précédent de performances de longueur de piste et d'autonomie et jusqu'à 15 % de réduction des coûts d'exploitation directs.

Le 22 février 2008, le conseil d'administration a autorisé Aéronautique à offrir aux sociétés aériennes des propositions formelles de ventes relatives à la famille optimisée d'avions *C Series*. La décision de lancement devrait être prise au cours de l'exercice 2009. Si le programme est lancé, la mise en service devrait avoir lieu en 2013.

Avions amphibies et solutions d'avions spécialisées

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* pouvant servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport.

En février 2006, Aéronautique a relancé le programme d'avions *CL-215T* en réponse à la demande de la clientèle, principalement au Canada, à l'égard de la conversion d'un avion *CL-215* à moteur à pistons en un biturbopropulseur. L'avion *CL-215T* converti affiche une performance comparable à celle de l'avion *Bombardier 415*.

Aéronautique continue d'identifier et de fournir des solutions d'avions de missions spéciales aux gouvernements et à des organismes ayant des exigences spéciales du monde entier. Aéronautique reconnaît le potentiel commercial des versions pour missions spéciales des avions régionaux et des avions d'affaires.

¹ Geared Turbofan^{MC} est une marque de commerce déposée de United Technologies Corp. – Pratt & Whitney

Services à l'aviation

Aéronautique offre un large éventail de services liés à son portefeuille d'avions. Au cours de l'exercice 2008, Aéronautique a continué de développer des services plus intégrés, comme le demandaient les exploitants d'avions régionaux, 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. Grâce aux programmes *Flexjet* et *Skyjet*, Aéronautique offre également des solutions de gestion des avions d'affaires de services liés au vol.

- ***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, 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 de Montréal, Singapour, Sydney, Dubaï et Beijing, ainsi que des deux dépôts récemment ouverts à São Paulo et à Narita.

L'organisation de la logistique des pièces répond aux besoins de pièces de pratiquement tous les clients de Aéronautique durant toute la vie utile des appareils. 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 divers fournisseurs, petits et grands, 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 avantagé en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») ainsi que des conseils techniques OEM. Aéronautique offre aussi à sa clientèle un certain nombre de programmes de pièces de rechange, notamment le programme *Smart Parts*, qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol. La demande à l'égard des programmes globaux de pièces de rechange et de services (« guichet unique ») devrait continuer à augmenter.

- ***Entretien d'avions***

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

De plus, Aéronautique compte 40 établissements de maintenance en ligne et de service agréés pour ses avions d'affaires. Ces centres de service sont situés en Amérique du Nord, en Europe, en Asie, en Australie, en Afrique et en Amérique du Sud.

Aéronautique offre également des services d'entretien à ses clients d'avions régionaux dans deux centres de service OEM situés à Tucson et à Bridgeport, aux États-Unis. Aéronautique compte quatre établissements de service agréés pour les avions régionaux en Europe, en Asie 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 et d'avions commerciaux. Aéronautique offre la formation personnalisée au pilotage et à l'entretien d'avions d'affaires dans ses centres de formation situés à Montréal 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 les appareils de série *Global* et l'appareil *Challenger 300* au cours de l'exercice 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 de biturbopropulseurs de Aéronautique.

La division de Formation à l'aviation militaire de Aéronautique, en collaboration avec une équipe de sous-traitants, offre des solutions de formation à l'aviation intégrées. Cette division a 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, Singapour et le Royaume-Uni.

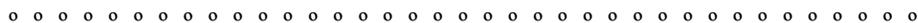
Le programme SAECR comprend la conception et la construction d'installations à des fins précises, ainsi que la prestation de services complets d'instruction et de soutien sur une période allant jusqu'à 15 ans pour le programme SAECR des CF-18 des Forces armées canadiennes.

- ***Flexjet et Skyjet***

Grâce au programme nord-américain *Flexjet*, les propriétaires achètent des parts d'avions d'affaires qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances. Le programme *Flexjet* commercialise également, au nom de Jet Solutions L.L.C., la carte avion *Flexjet 25* (donnant droit à des blocs de 25 à 35 heures de vol). De plus, au cours de l'exercice 2008, Aéronautique a lancé 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 nord-américain *Skyjet* offre des services de vols nolisés sur demande et des droits à des heures de vol, ces derniers étant également offerts en Europe, en Asie et au Moyen-Orient dans le cadre du programme *Skyjet International*. Le programme *Skyjet* prend, pour ses clients, les arrangements de vol à bord de biréacteurs d'affaires auprès de sociétés de vols nolisés sélectionnées.

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 la technologie ferroviaire, 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.

La présence de Transport dans le monde comprenait 43 sites de production dans 21 pays et plus de 40 centres de service dans le monde. Transport avait des effectifs de 31 485 employés au 31 janvier 2008.

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 ».

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

<u>Usines ou centres de services</u>	<u>Activités exercées ou produits</u>
Aix-la-Chapelle, Allemagne	Fabrication de caisses et assemblage final de voitures-passagers.
Baroda, Inde	Fabrication de matériel de propulsion.
Bautzen, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers et assemblage final de voitures-passagers (particulièrement pour les véhicules légers sur rail) en Europe.
Bruges, Belgique	Fabrication de caisses en acier pour les voitures-passagers en Europe, assemblage final de voitures-passagers et matériel ferroviaire.
Central Rivers, Royaume-Uni	Activités d'entretien et de révision.
Česká Lipa, République tchèque	Fournisseur de pièces de base, d'infrastructures de soudure et de composants à coût modique.
Changchun, Chine (coentreprise)	Fabrication de wagons de métro.
Changzhou, Chine (coentreprise)	Fabrication de matériel de propulsion pour le marché chinois.
Chart Leacon, Royaume-Uni	Activités de remise à neuf et de mise à niveau et révision.
Crespin, France	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers en Europe, assemblage final de voitures-passagers et fabrication de bogies.
Crewe, Royaume-Uni	Activités d'entretien, de révision et de remise à neuf d'essieux et de bogies.

Usines ou centres de services	Activités exercées ou produits
Dandenong, Australie	Fabrication de caisses en acier inoxydable, assemblage final, réparation et remise à neuf de véhicules de transport-passagers sur rail.
Derby, Royaume-Uni	Fabrication de caisses en aluminium et site d'assemblage final de voitures-passagers en Europe.
Dunakeszi, Hongrie ^(L)	Activités de remise à neuf, de fabrication de voitures-passagers et de conception technique.
Görlitz, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers et assemblage final de voitures-passagers (particulièrement pour les voitures à double niveau).
Hennigsdorf, Allemagne	Fabrication de caisses pour des voitures-passagers, assemblage final de voitures-passagers et centre d'essais, activités reliées aux systèmes de propulsion et de contrôle.
Hortolândia, Brésil ^(L)	Remise à neuf de véhicules.
Ilford, Royaume-Uni	Remise à neuf de véhicules.
Kassel, Allemagne ^(L)	Assemblage final de locomotives diesels et électriques.
La Pocatière, Québec, Canada	Fabrication de caisses et de véhicules de transport en commun.
Lodz, Pologne ^(L)	Fabrication et remise à neuf de cubicules et de composants électriques.
Mannheim, Allemagne	Fabrication de matériel de propulsion pour tous les types de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives électriques.
Maryborough, Australie ^(L)	Activités de fabrication ^(L) pour les voitures de trains régionaux et suburbains.
Matranovak, Hongrie	Fabrication de caisses de bogies.
Pittsburgh, Pennsylvanie, États-Unis	Assemblage final de systèmes de transport automatisés et de systèmes de propulsion.
Plattsburgh, New York, États-Unis ^(L)	Assemblage final de véhicules de transport en commun.
Plymouth, Royaume-Uni	Assemblage de sous-ensembles et assemblage final pour des produits de signalisation.
Quingdao, Chine (coentreprise)	Fabrication de voitures-passagers et de rames automotrices électriques.
Randers, Danemark	Remise à neuf de véhicules, révision complète, activités de mise à niveau.
Sahagún, Mexique	Fabrication de véhicules de transport en commun ainsi que de locomotives à marchandises, remise à neuf de voitures de transport-passagers sur rail et de véhicules légers sur rail.

Usines ou centres de services	Activités exercées ou produits
Siegen, Allemagne	Fabrication de bogies pour l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient.
Stroemmen, Norvège ^(L)	Remise à neuf de véhicules, révision complète, activités de mise à niveau.
Thunder Bay, Ontario, Canada	Fabrication de véhicules de transport en commun et de type ART.
Trapaga, Espagne	Fabrication de matériel de propulsion.
Vado Ligure, Italie	Fabrication de locomotives et activités de mise à niveau.
Vadodara, Inde	Fabrication de caisses et de bogies.
Västerås, Suède ^(L)	Fabrication de matériel de propulsion et activités d'entretien.
Vienne, Autriche ^(L)	Fabrication de caisses en acier pour les véhicules légers sur rail en Europe, assemblage final de véhicules légers sur rail.
Villeneuve, Suisse	Assemblage final de véhicules de transport-passagers sur rail.
Wroclaw, Pologne	Fabrication de caisses de bogies et de locomotives.

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.), de même qu'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 Inde, en Israël, en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, en Malaisie, à Singapour, à Taïwan et en Thaïlande. Transport est locataire de ces bureaux de commercialisation ou de vente, sauf les bureaux de Saint-Bruno et Millhaven (Kingston) et les bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Royaume-Uni et en Suisse, dont elle est propriétaire.

Matériel roulant

Le matériel roulant de Transport comprend les locomotives, les trains interurbains 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 et des motrices à utiliser dans les trains à grande vitesse, les trains interurbains, les trains régionaux et les trains à marchandises dans les versions électrique et diesel-électrique pour répondre aux besoins précis des exploitants ferroviaires. La famille de locomotives *TRAXX* est devenue la norme dans l'industrie avec ses 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.

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

La gamme de produits de Transport comprend les automotrices et les voitures pour le transport de passagers interurbain et à grande vitesse, adapté aux besoins des clients partout dans le monde. Transport a lancé la plateforme modulaire à grande vitesse *ZEFIRO*, comportant des caractéristiques uniques pour répondre aux nouveaux besoins des exploitants et des passagers. Transport participe également à divers programmes de transport à grande vitesse et à très grande vitesse à l'échelle internationale, comme le TGV de la Société Nationale des Chemins de fer Français, le ICE allemand, le Talgo espagnol, l'ETR 500 italien et l'Acela américain.

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

Transport offre une vaste gamme de véhicules de transport-passagers pour les marchés suburbains et régionaux. La gamme de produits comprend les automotrices électriques, les automotrices diesels, ainsi que les voitures à un niveau et à deux niveaux. Les plateformes de produits modulaires et souples comme le *TALENT 2*, le *SPACIUM 3.06* ou l'Autorail Grande Capacité (automotrice régionale à grande capacité) (« AGC ») sont conçues pour répondre aux attentes changeantes des exploitants et des utilisateurs finaux, mais aussi pour optimiser le rendement environnemental et les économies d'exploitation.

- ***Voitures de métros***

Transport offre un éventail complet de technologies adaptées aux besoins des réseaux urbains de transport en commun. Sa plateforme *MOVIA* présente un véhicule moderne de transport en commun conçu pour répondre au besoin d'une exploitation rapide, efficace et rentable avec un rendement élevé. Les caractéristiques d'exploitation, comme le nombre de sièges et la capacité d'accélération, sont adaptables aux exigences du client partout dans le monde.

- ***Véhicules légers sur rail***

Transport offre le portefeuille le plus complet du monde de solutions de tramways et de véhicules légers sur rail. Depuis les tramways à plancher bas intégral aux véhicules légers sur rail à grande capacité, sa famille *FLEXITY* éprouvée représente un produit polyvalent et économiquement supérieur pour tous les centres urbains dans le monde. En plus d'améliorer les cibles en matière d'exploitation et de rendement de ses clients, ces véhicules de Transport offrent une technologie innovatrice et une conception exclusive.

- ***Propulsion et contrôles***

Transport offre des systèmes complets de propulsion, de contrôle et de gestion de train à ses clients internes et externes. Les systèmes de propulsion *MITRAC* englobent des transformateurs, des convertisseurs de puissance, des moteurs à traction, des engrenages, des convertisseurs auxiliaires et des systèmes de contrôle des trains, comportant une technologie de pointe économique sur le plan énergétique.

- ***Bogies***

Transport offre des solutions de bogies fiables et innovatrices pour tous les types de matériel roulant à ses clients internes et externes, allant des bogies de petite taille pour les véhicules légers sur rail, des bogies de taille moyenne pour les voitures de métro et les trains suburbains, les trains régionaux, les trains interurbains et les trains à très grande vitesse, aux bogies de grande dimension pour les locomotives et le transport lourd. En outre, Transport offre un éventail complet de services sur tout le cycle de vie des bogies.

Services

Transport offre une gamme complète de services, y compris l'entretien complet de train et de parc, les programmes en matière de matériaux et de logistique, plus la modernisation, la réingénierie et la révision des

véhicules et des composants. Chaque produit offert peut être adapté pour répondre aux besoins de chaque client avec un éventail de services nécessaires et facultatifs pour les divers parcs.

Systemes

Transport possède une expertise unique dans l'élaboration, la conception et la construction de systèmes de transport clés en main, une expérience poussée dans le financement complet de projets et les partenariats public-privé ainsi que plus de 30 ans d'expérience en matière d'exploitation et d'entretien. Transport offre des solutions complètes de transport, depuis les systèmes interurbains à grande capacité jusqu'aux systèmes de métro entièrement automatisés, aux systèmes de navettes et de monorail.

Signalisation

Transport possède un portefeuille complet de solutions de contrôle de trains embarquées et en bordure de voie pour le transport en commun et les grandes lignes, répondant aux besoins des clients dans plus de 50 pays. Les solutions de transport en commun *CITYFLO* vont des systèmes manuels aux systèmes axés sur la radiocommunication entièrement automatisés. Les solutions de grande ligne *INTERFLO* vont des systèmes conventionnels à la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS »).

Concurrence

Les trois plus importants fabricants de pièces d'origine représentent environ 57 % du marché pertinent.

Transport, qui représente 23 % du marché pertinent, est bien positionné dans tous les segments et occupe le premier rang dans tous les segments de marché, sauf les segments des trains à grande vitesse et de la signalisation. Les principaux concurrents de Transport sont Alstom Transport (« Alstom »), division de Alstom SA, qui représente 18 % du marché pertinent, et Siemens Transportation Systems (« Siemens »), division de Siemens AG, qui représente 16 % du marché pertinent. 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, 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.

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 28 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 janvier 2008 et 2007 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 3 avril 2008. 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.

En 2007, Learjet Inc. et Grob Aerospace AG ont signé une convention de développement aux termes de laquelle Grob Aerospace AG est chargée de la conception et de la fabrication de prototypes d'avion *Learjet 85*. Dans le cadre de cette convention, Learjet Inc. et Bombardier ont obtenu une licence exclusive d'utilisation des droits de propriété intellectuelle de Grob Aerospace AG pour la fabrication des avions visés par le chapitre 25 des FAR.

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 *Bombardier Global 5000* et *Global Express XRS*. Plusieurs améliorations y ont été apportées : caractéristiques et fonctions améliorées de la suite d'avionique, conscience situationnelle améliorée, plus grand confort, design et esthétique supérieurs. L'homologation du nouveau poste de pilotage *Global Vision* est prévue pour le troisième trimestre de l'exercice financier 2011 et son entrée 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. En janvier 2008, Aéronautique a également annoncé que Grob Aerospace AG avait été choisie pour développer la structure entièrement en matériaux composites de ce biréacteur, laquelle devrait réduire la traînée et assurer une aérodynamique supérieure, une maintenance réduite, une durée de vie prolongée et une moins grande consommation de carburant comparativement aux avions actuellement en service. Les structures des prototypes seront fabriquées à l'usine de Grob Aerospace AG à Tussenhausen-Mattsies, en Allemagne.

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 coûts d'exploitation de l'avion, du confort de la 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 est prévu pour le milieu de l'exercice 2009 et sa mise en service, pour le quatrième trimestre de l'exercice 2010.

En mars 2008, Aéronautique a lancé le nouveau biturbopropulseur *Q400 NextGen*, qui constitue la plus récente étape dans l'évolution constante de l'appareil *Q400*. Révisé dans la même optique que la famille des avions *CRJ NextGen*, le biturbopropulseur *Q400 NextGen* demeure l'un des biturbopropulseurs les plus avancés sur le plan technologique.

3.5.2 Transport

Matériel roulant

Au cours de l'exercice 2008, 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.

Les trains régionaux et les automotrices suburbaines *TALENT 2* qui ont été lancés en janvier 2007 peuvent être configurés de différentes manières afin de créer des trains à deux voitures ou des trains pouvant regrouper jusqu'à six voitures. Le concept modulaire permet d'assurer la plus grande souplesse opérationnelle dont les clients de Transport ont besoin : les trains peuvent s'adapter à différentes hauteurs d'accès à la plateforme, différentes alimentations électriques ainsi qu'à différents systèmes de propulsion. Une fois mis en service, les trains peuvent être reconfigurés continuellement, par exemple en ajoutant des composantes individuelles comme des toilettes ou des portes supplémentaires.

Dans le secteur des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, Transport poursuit le développement de sa famille de trains *ZEFIRO* tout particulièrement pour répondre au besoin de souplesse accrue dans le matériel roulant de la prochaine génération. La conception des trains *ZEFIRO* fait appel à de nouvelles méthodes pour accroître la rentabilité, la capacité et l'interopérabilité des déplacements transfrontaliers. Au cours de l'exercice 2008, Transport a lancé la première série de trains *ZEFIRO* pour le ministère des Chemins de fer chinois. Les 20 rames de 16 voitures chacune seront conçues tout particulièrement pour le service de nuit, et leur intérieur sera aménagé en compartiments à couchettes; elles pourront rouler jusqu'à 250 km/h, offrant aux voyageurs de nuit un niveau de confort plus perfectionné, plus de commodités et des déplacements plus rapides.

Dans le marché du transport interurbain et régional au Royaume-Uni, Transport a été en mesure d'accomplir d'importants progrès en vue du développement d'un véritable « train vert ». Les améliorations apportées au train *TURBOSTAR*, dont la technologie a fait ses preuves, permettent de réduire le poids de 20 %, d'améliorer la consommation de carburant de 20 % et de réduire les émissions de CO₂ de 20 %. Des trains *TURBOSTAR* de la prochaine génération ont été commandés par Porterbrook Leasing au cours de l'exercice 2008 et par Angel Trains pour l'exercice 2009.

La dernière innovation au sein de la famille de trains AGC, le train hybride AGC, comporte certaines caractéristiques de fonctionnement réunies pour la première fois dans un même train : les technologies bimode (électrique et diesel) et bicourant (1 500 et 25 000 volts) permettent à l'AGC hybride de desservir l'ensemble du réseau ferroviaire français et d'optimiser le recours à l'alimentation électrique de n'importe quelle source présente. Une telle configuration permettra de réaliser des économies d'énergie, de réduire les émissions de CO₂ et de s'affranchir des contraintes d'infrastructure sans rupture de charge, évitant ainsi aux voyageurs de changer de train.

Dans le segment des véhicules légers sur rail, Transport a terminé avec succès un essai sur une période de quatre ans de son système d'économie d'énergie *MITRAC* auprès du transporteur allemand Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. L'essai du système d'économie d'énergie a révélé deux avantages principaux, en plus de sa fiabilité à long terme : le véhicule permet d'économiser environ 30 % de la puissance de traction comparativement aux tramways conventionnels, et la consommation globale du véhicule est d'environ 20 % moins élevée.

Dans le segment des locomotives, Transport a poursuivi sa stratégie à long terme visant à accroître le trafic transfrontalier européen de marchandises en permettant le transport de marchandises sur les différents réseaux ferroviaires nationaux sans changement de locomotive. Au cours de l'exercice 2008, Transport a vendu environ 200 locomotives *TRAXX* destinées au trafic transfrontalier, dont une quarantaine d'unités parcourront trois nouveaux corridors – Allemagne-Danemark-Suède, Allemagne-Autriche-Hongrie et Allemagne-Autriche-Norvège, ce qui permettra d'accroître encore davantage les nombreux corridors déjà couverts par nos produits. Dans le marché nord-américain, Transport a amélioré les produits qu'il offre afin de pénétrer de nouveau ce marché par l'intermédiaire de l'exploitant de trains suburbains NJ Transit; il a lancé la locomotive *ALP-46A*, une locomotive électrique plus puissante qui pourra atteindre une vitesse de 125 mph.

Services

Dans le cadre de ses efforts continus d'innovation sur le plan des services et d'ajout de valeur à ce segment, Transport a lancé le système *ORBITA* au cours de l'exercice 2007. Ce système innovateur allie les données recueillies des trains aux connaissances globales sur les parcs et à l'expertise technique de Transport afin de gérer activement l'entretien, la performance et le fonctionnement des véhicules et de l'infrastructure. Au cours de l'exercice 2008, Transport a introduit le système *ORBITA* dans d'autres parcs en Europe et lancé le système en Amérique du Nord. En plus des applications clients, Transport déploiera le système *ORBITA* progressivement comme outil de diagnostic dans l'ensemble de l'entreprise afin de tirer profit des renseignements provenant de la phase de lancement des produits.

Système

Le système *SEKURFLO*, système de gestion de la sécurité perfectionné, mobile et embarqué destiné au marché du transport-passagers sur rail, a été lancé en 2006 et est actuellement en voie d'être déployé dans des réseaux de transport en commun un peu partout dans le monde, notamment dans les 170 nouveaux trains destinés au réseau suburbain Transilien Grand Paris/Île-de-France, en France, et pour le lien ferroviaire rapide Gautrain en Afrique du Sud.

La technologie éprouvée de commande automatique de train par radiocommunication *CITYFLO 650* est maintenant en voie d'être adaptée à des applications de transport en commun comme le projet Yongin en Corée du Sud et la ligne Neihu à Taïwan.

Signalisation

Au cours de l'exercice 2008, Transport a axé ses efforts sur le transfert de ses solutions éprouvées pour les trains de grandes lignes et de ses solutions de transport en commun dans de nouveaux marchés. Il a obtenu entre autres un contrat de fourniture de solutions de transport en commun *CITYFLO 350* pour la ligne du Village olympique à Istanbul et pour les lignes 5 et 6 du métro de Delhi. Dans le secteur des trains de grandes lignes, Transport s'est assuré de conserver sa position de chef de file grâce à un investissement continu dans la technologie ERTMS. De nouvelles commandes de systèmes ERTMS en bordure de voie ont été obtenues en Chine, et des commandes de systèmes embarqués ont été obtenues en Chine et en Europe.

Dans le segment traditionnel des trains de grandes lignes, Transport a obtenu des commandes pour le système d'enclenchement informatisé *EBI Lock 950 R4* de dernière génération, qui a été mis en service à Göteborg et à Milan. Transport continue de promouvoir la solution éprouvée *INTERFLO 200* dans de nouveaux marchés. Il remporte un succès notable en Ouzbékistan, où il fournira ses systèmes d'enclenchement informatisés *EBI Lock 950*, ses contrôleurs d'objet et son équipement en bordure de voie, y compris des moteurs d'aiguillage, des signaux à DEL, des passages à niveau, des compteurs d'essieux et des circuits en bordure de voie, et supervisera l'ensemble des travaux de conception, d'ingénierie et d'installation.

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 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 qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. 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 sites de fabrication et de service se conforment à tous les égards importants à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de santé, de sécurité et

d'environnement. La Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de 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.

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 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 Bombardier sont généralement associés aux exigences nationales et locales (y compris le Protocole de Kyoto) mises en œuvre dans chacun des territoires où Bombardier exerce ses activités. La plupart des activités manufacturières de Bombardier 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 2008, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par Bombardier 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 Bombardier. Bombardier 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.

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

Au cours de l'exercice 2008, trois sites de Bombardier ont été assujettis aux programmes de quotas de l'Union européenne. Ces quotas ne présentaient pas de risque important pour la Société.

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 2008, 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 Bombardier :

	Nombre d'employés aux 31 janvier	
	2008	2007
Aéronautique	27 900	27 130
Transport	31 845 ⁽¹⁾	29 104 ⁽¹⁾
Siège social	171	193
TOTAL	59 556	56 427

(1) Comprend 3 568 et 2 899 employés contractuels pour les exercices 2008 et 2007, respectivement.

Au 31 janvier 2008, 13 772 des employés de la Société dans les Amériques étaient représentés par des syndicats accrédités aux termes de 21 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, la dernière expirant en janvier 2011.

En Europe et dans d'autres pays, au 31 janvier 2008, 24 819 des employés de la Société étaient représentés par des syndicats accrédités aux termes de 73 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 avril 2012.

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

3.8 Taux de change et taux d'intérêt

Taux de change

Les principaux risques de taux de change de la Société sont couverts par une fonction de trésorerie centralisée au siège social et sont gérés conformément à la politique et aux procédures de la Société à l'égard du change. Cette politique exige que chaque secteur et le siège social détectent tous les risques de change possibles découlant de leurs activités ou de leur situation financière et les couvrent selon les critères préétablis suivants :

Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture⁽¹⁾	Stratégies pour réduire le risque
Siège social	Dette à long terme, placements nets dans des établissements étrangers autonomes et autres risques pour le bilan, ainsi que sorties de fonds prévues libellées en dollars canadiens.	Minimisation des risques de change de l'ensemble du bilan. Couverture d'un minimum de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et un minimum de 50 % pour l'année suivante.	Techniques de gestion des actifs/passifs. Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture⁽¹⁾	Stratégies pour réduire le risque
Aéronautique	Sorties de fonds prévues, libellées principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et un minimum de 50 % pour l'année suivante.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
Transport	Rentrées et sorties de fonds prévues, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les rentrées ou sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques de change identifiés.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre ou acheter des euros, des livres sterling, des dollars américains, des francs suisses, des dollars canadiens et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.

⁽¹⁾ Des écarts à la politique sont permis sous réserve de limites maximales de risque préétablies.

La fonction de trésorerie centralisée tente d'apparier les risques de change liés aux actifs et aux passifs, se rapportant principalement à la dette à long terme et aux placements nets dans des établissements étrangers autonomes, afin de minimiser les risques liés aux fluctuations des taux de change. Des instruments financiers dérivés comme les contrats de change à terme sont utilisés pour apparier synthétiquement les risques liés aux actifs et aux passifs.

La plupart des risques identifiés de Transport sont couverts au moment où les nouvelles commandes sont passées, conformément à l'objectif consistant à bloquer les taux de change pour les rentrées et sorties de fonds. Les sorties de fonds prévues du siège social n'entraînent pas de variations importantes. Pour Aéronautique, la tranche couverte des coûts libellés en devises pour l'exercice 2009 était comme suit au 31 janvier 2008 :

Coûts libellés en devises de Aéronautique

	Coûts prévus	Tranche couverte	Taux de couverture moyen pondéré
Coûts prévus libellés en :			
Dollars canadiens	2 122	78 %	0,9135
Livres sterling	289	78 %	1,9143

L'hypothèse de taux de change à long terme de Aéronautique pour la tranche non couverte de ses coûts prévus futurs libellés en dollars canadiens était un taux moyen pondéré de 1:1 au 31 janvier 2008.

Analyse de sensibilité

L'incidence des fluctuations du taux de change pour Transport et pour le siège social est négligeable, parce que la plupart des risques de taux de change identifiés sont couverts en utilisant des techniques de gestion des actifs/passifs ou des instruments financiers dérivés.

Une variation de un cent de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 21 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2009 de Aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 5 millions \$, compte tenu de ces contrats.

Une variation de un penny de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 6 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2009 de Aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 1 million \$, compte tenu de ces contrats.

Taux d'intérêt

Les principaux risques que court la Société à l'égard des taux d'intérêt découlent principalement des actifs, des passifs, des engagements financiers et de son déficit des régimes de retraite hors bilan existants. En particulier, le risque de taux d'intérêt est principalement lié aux mesures incitatives à la vente, à certains prêts et créances liées à des contrats de location dans le cadre de financement d'avions commerciaux, aux espèces et quasi-espèces, à la dette à long terme, aux clauses de rachat et aux titres déposés en garantie. Ces risques sont gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre de la gestion globale des risques de la trésorerie, en utilisant des techniques de gestion des actifs/passifs.

La fonction de trésorerie centralisée tente d'apparier les risques provenant de la dette à long terme et d'autres éléments du bilan portant intérêt. Des instruments financiers comme les swaps de taux d'intérêt sont utilisés pour apparier synthétiquement les risques liés aux actifs et aux passifs.

Compte tenu du taux variable du rendement de ses espèces et quasi-espèces considérables (3,6 milliards \$) et des titres déposés en garantie (1,3 milliard \$), la Société choisit de convertir synthétiquement sa dette à long terme à taux fixe en une dette à taux variable, afin de limiter son risque global. Le risque résiduel est lié à la nature à taux fixe de ses obligations au titre des régimes de retraite non capitalisés (1,2 milliard \$), et la Société utilise une approche dictée par la composition des passifs pour la gestion des actifs des régimes de retraite.

Analyse de sensibilité

En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt, le bénéfice net aurait été haussé de 19 millions \$, compte non tenu des instruments de couverture connexes.

Pour les instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt, une augmentation de 100 points de base de la courbe des taux, au 31 janvier 2008, n'aurait pas eu d'incidence significative sur le bénéfice net puisque la majeure partie des instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt de la Société sont désignés dans une relation de couverture de juste valeur.

3.9 Facteurs de risque

La Société œuvre dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-après sont ceux qui pourraient avoir une incidence importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels cette dernière fait face. D'autres risques et incertitudes dont la Société n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également nuire à ses activités. Dans la mesure du possible, la Société a élaboré et appliqué des pratiques d'évaluation, de réduction et de gestion des risques afin de diminuer la nature et la portée de ces risques.

Risque lié à la conjoncture économique	Perte potentielle imputable à des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macroéconomique dans d'importants marchés ou une hausse des prix des produits de base, qui pourrait entraîner une baisse des nouvelles commandes, pourrait nuire aux affaires de la Société. De plus, la réduction d'activités de production du fait de conditions économiques défavorables pourrait faire en sorte que la Société subisse des coûts importants liés à des mises à pied temporaires ou à des départs d'employés.
Risque lié au contexte commercial	Perte potentielle imputable aux facteurs de risques externes, notamment la situation financière de l'industrie du transport aérien (voir ci-dessous) et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, la concurrence d'autres entreprises, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les risques pour la santé dans le monde et l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains produits de la Société.
Risque d'exploitation	<p>Perte potentielle découlant des risques liés aux partenaires commerciaux, au développement de nouveaux produits et services, aux pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, de risques réglementaires et juridiques, de risques environnementaux, ainsi que de la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs et en matière de ressources humaines (voir ci-dessous). En outre, les grands projets complexes pour des clients sont courants dans le cadre des activités de la Société, y compris les contrats à prix fixe. (voir ci-dessous).</p> <p>La Société est aussi assujettie à des risques liés aux problèmes dans la gestion de l'approvisionnement, de la production et de l'exécution de projets, à la fiabilité des systèmes informatiques, ainsi qu'à l'intégration réussie des nouvelles acquisitions.</p> <p>Ces risques pourraient influencer sur la capacité de la Société de respecter ses engagements.</p>
Risque de financement	Perte potentielle liée aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients, de même qu'à l'aide gouvernementale (voir ci-dessous).
Risques de marché	Perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des taux du marché, y compris les fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt et les risques de prix des produits de base (voir ci-dessous).

RISQUE LIÉ AU CONTEXTE COMMERCIAL

Situation financière de l'industrie aérienne

La situation financière et la viabilité de l'industrie aérienne influent sur la demande d'avions commerciaux de Aéronautique. La pression continue sur les coûts au sein de l'industrie du transport aérien exerce une tension sur les prix des produits de Aéronautique. Aéronautique doit relever le défi de trouver des moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour maintenir une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait réduire considérablement les revenus de la Société.

Aéronautique a des familles d'avions régionaux dans les secteurs des biréacteurs et des biturbopropulseurs régionaux qui ont fait leurs preuves et offrent aux sociétés aériennes une communauté de produits comme des compétences d'équipage, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. Il est bien positionné pour prendre avantage de la tendance vers des avions de plus grande taille avec les versions de la prochaine génération de ses biréacteurs régionaux *CRJ700/900/1000 NextGen*, de 70 à 100 sièges. Les caractéristiques économiques des biturbopropulseurs *Q400 NextGen*, qui reposent sur des coûts d'entretien, de carburant et d'acquisition beaucoup plus faibles pour les vols court-courriers jusqu'à 500 milles marins, comparativement à des biréacteurs de même taille, sont aussi devenus plus attrayants dans un contexte de coûts d'exploitation plus élevés.

RISQUE D'EXPLOITATION

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire de l'exécution satisfaisante de la Société et de ses partenaires d'affaires. Le manquement des partenaires d'affaires à remplir leurs obligations contractuelles pourrait assujettir la Société à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des délais imprévus et se traduire par des pertes ou une réduction de valeur des actifs. En outre, dans le secteur d'activité des systèmes de Transport, la perte de nouvelles commandes potentielles peut se traduire par le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission.

Afin de traiter de cette question, une analyse et une évaluation des risques ont lieu au début de chaque projet et de façon régulière par la suite, et cette analyse constitue l'un des éléments clés dont la Société tient compte lorsqu'elle décide d'aller de l'avant dans un certain projet. En outre, ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires.

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels la Société mène ses activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins de ses clients dans le cadre de ces activités, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et mettre à niveau les produits et services existants, en plus d'investir et de développer de nouvelles technologies, qui peuvent nécessiter d'importants investissements. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable au titre de la recherche et du développement, qui n'est pas toujours couronné de succès.

Les revenus de la Société peuvent être touchés si elle investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou la préférence de la clientèle change, si les produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou encore si les produits ne sont pas mis en marché en temps voulu ou deviennent désuets. La Société est assujettie à une certification ou à des exigences d'approbation strictes, qui pourraient différer d'un pays à l'autre et retarder la certification des produits de la Société. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (« TC »), la Federal Aviation Administration (« FAA »), l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (« AESA »), le Transportation Safety Institute (« TSI ») et les organismes de réglementation des chemins de fer nationaux et autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service pour les produits de la Société, ce qui pourrait considérablement nuire aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La stratégie de Aéronautique visant à réduire les risques commence bien avant que la conception du nouveau produit ne soit entreprise et se poursuit pendant le cycle de vie du produit. En collaboration avec les partenaires industriels et les institutions académiques, Aéronautique effectue des activités de recherche et de développement pour explorer et valider l'utilisation de nouvelles technologies avant de les utiliser sur de nouveaux produits. Cela permet à Aéronautique de confirmer les avantages techniques et financiers d'une

technologie et de former une équipe d'experts sur des aspects importants de ses applications. L'un des processus importants utilisés pour suivre la progression de la technologie et déterminer le risque qui y est associé est le niveau de maturité technologique (« NMT »), développé par la NASA. L'échelle du NMT débute par TRL 1, recherche précompétitive et du domaine public, et se termine par TRL 9, où la technologie est mise à l'épreuve dans le cadre de missions réussies. En suivant une démarche rigoureuse dans ce processus, Aéronautique minimise le risque associé à l'introduction de nouvelle[s] technologie[s] dans son portefeuille de produits.

Le Comité de stratégie du portefeuille d'avions (« CSPA ») chez Aéronautique, composé de cadres supérieurs, dont le président des unités d'affaires, est responsable du portefeuille des produits intégrés. Dans le cadre de son mandat, le CSPA examine divers scénarios de développement des produits couvrant les dix prochaines années. Il veille à assurer la diversification de son propre portefeuille dans tous ses segments de marché. Le CSPA passe en revue le portefeuille de produits d'un point de vue consolidé afin d'optimiser ses ressources humaines et financières dans l'organisation de Aéronautique et à évaluer le risque global associé à des scénarios précis.

Aéronautique compte sur un processus par étapes pour évaluer les idées de développement de nouveaux produits. À chaque étape du processus, des critères précis tirés de l'expérience passée en développement de produits doivent être respectés avant qu'un nouveau produit ne se rende jusqu'au lancement. La valeur de chaque nouvelle idée est analysée dans le contexte d'une stratégie de portefeuille de produits à long terme et est évaluée par rapport à diverses facettes des activités de Aéronautique. La disponibilité des ressources humaines, l'accès au financement et la capacité des fournisseurs sont des exemples des éléments qui s'inscrivent dans cette évaluation rigoureuse. En parallèle, les idées de développement de produits sont comparées par rapport à l'information disponible sur les produits des concurrents, obtenue dans le cadre du processus d'informations sur la concurrence de la Société. En comprenant la situation des concurrents, Aéronautique peut mieux évaluer une possibilité de développement de produits et réduire davantage le risque inhérent à sa poursuite.

Bien que les produits de Transport soient aussi très avancés sur le plan technologique, ils n'exigent pas le même degré de recherche, et donc les risques sont moindres. Transport réduit ce risque par un processus officiel de planification des produits, qui débute par la collecte des exigences du marché afin d'établir les objectifs à court, à moyen et à long terme en matière de technologie, des feuilles de route de produits et des plans de développement, et est ensuite soumis tout le long du processus à des examens réguliers par la haute direction. Le rendement des produits est surveillé par des examens réguliers de conception et d'étapes, des mesures de vérification, de mise à l'essai et de validation, qui seront finalement approuvées par un examen indépendant du Centre des compétences.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits fabriqués par la Société sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Les défauts des produits de la Société peuvent être décelés par le client après leur livraison. Dans de tels cas, la Société peut ne pas être en mesure de les corriger en temps opportun, voire même de les corriger. L'occurrence de défauts et de défaillances dans les produits de la Société peut donner lieu à des réclamations en vertu de garanties et à la perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements. Toute réclamation, défaillance ou défaut pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société.

De plus, en raison de la nature de ses activités, la Société peut faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents ou de désastres impliquant des produits de la Société ou des produits pour lesquels la Société a fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès et ces accidents peuvent inclure des accidents attribuables à des facteurs climatiques (comme la neige ou le verglas) ou à une erreur de pilotage ou de conduite. La Société ne peut être certaine que ses assurances

suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que la Société sera en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à un coût acceptable à l'avenir.

Les produits de la Société doivent respecter des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation, ainsi que des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client. Le suivi rigoureux des exigences réglementaires des divers organismes ainsi qu'un contrôle serré de la qualité au cours du cycle de production sont utilisés pour gérer les risques techniques.

Risques réglementaires et juridiques

La Société est exposée à de nombreux risques liés aux nouveaux règlements ou aux procédures judiciaires auxquelles elle est actuellement partie ou qui pourraient être intentées dans l'avenir. Dans le cours normal de ses activités, la Société est partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison de biens ou de prestations de services inadéquates, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Rien ne garantit que l'issue des procédures judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société. Les litiges peuvent néanmoins occasionner des pertes excédant le plafond de ses couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, lesquelles peuvent avoir des répercussions importantes sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, et les provisions pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en définitive.

La Société maintient une assurance-responsabilité civile à l'égard de certains risques juridiques, offrant des couvertures que la direction juge appropriées et conformes aux pratiques de l'industrie. Les conseillers juridiques internes de la Société surveillent et coordonnent de près avec les conseillers externes représentant les entités de la Société participant aux procédures d'arbitrage et d'autres procédures de litiges. En outre, les contrats de Aéronautique et Transport incluent certaines limitations de responsabilité.

Risque environnemental

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et d'entretien, sont soumises, dans chaque territoire où elle exerce ses activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit, la pollution de l'air et de l'eau, l'utilisation, l'enlèvement, l'entreposage, le transport, l'étiquetage et les émissions de substances dangereuses, les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous les propriétés de la Société (que la contamination ait été causée ou non par la Société) ou sur ou sous d'autres propriétés provoquées par ses activités actuelles ou passées.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et la Société pourrait devoir engager des coûts supplémentaires pour s'y conformer. En outre, la Société peut avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que la Société a fermés, vendus ou autrement cédés, ou que la Société fermera, vendra ou cédera. Rien ne garantit que les restrictions imposées par les lois environnementales actuelles ou futures, les coûts liés à la conformité à celles-ci, les responsabilités découlant de toute incapacité de les respecter, les obligations de procéder à des enquêtes environnementales ou une remise en état des lieux ou d'autres problèmes environnementaux, n'auront pas d'incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

La Société a établi une politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. Conformément à cette politique, environ 90 % des sites de fabrication et de service de la Société de plus de 150 employés ont été certifiés en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale par des vérificateurs externes.

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 aux nouvelles installations construites ou aux installations existantes améliorées dans le cours normal de ses affaires. Les dépenses futures pour des systèmes de contrôle de la pollution ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

Clients et fournisseurs

La Société dépend d'un nombre restreint de clients. Chez Transport, trois clients représentaient 33 % du carnet de commandes au 31 janvier 2008. La Société croit qu'elle continuera de dépendre d'un nombre limité de clients, de sorte que la perte de l'un de ces clients pourrait entraîner un recul des ventes ou de la part de marché. Étant donné que la majorité des clients de Transport sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de Transport sont tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matériaux, la prestation de services et la livraison d'importants composants d'avion, dont l'aluminium et le titane, des moteurs, des ailes, des nacelles et des fuselages pour Aéronautique, et des freins pour Transport. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur la capacité de la Société d'honorer ses engagements envers ses clients. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs d'honorer leurs obligations contractuelles envers la Société pourrait avoir des répercussions négatives considérables sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Certains de ces fournisseurs participent au développement de produits, comme des plateformes d'avion et de matériel roulant, et à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils développent. Par conséquent, la Société conclut des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement des fournisseurs pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Afin de gérer ces risques, la Société s'efforce de conclure des contrats à long terme avec ses fournisseurs. La Société conclut normalement des contrats d'approvisionnement en stocks, qui établissent les prix et les quantités, ainsi que des délais de livraison à long terme. Ces ententes exigent des fournisseurs qu'ils fabriquent et livrent à temps des composants selon les calendriers de production de la Société. Ces ententes découlent d'un calendrier de production pour plusieurs produits de la Société, pour lesquels la livraison aux clients se fait sur une longue période. Une partie importante du risque de la Société découlant des contrats d'approvisionnement en stocks est atténuée par des contrats fermes conclus avec des clients ou d'ententes de partage du risque conclues avec des fournisseurs. La Société continue de chercher à se protéger de l'inflation des coûts en négociant des plafonds de hausse pour une tranche de ses besoins mentionnés dans la liste de matières.

De nombreux fournisseurs existent généralement pour l'approvisionnement en matériaux. C'est toutefois moins fréquent dans le secteur aéronautique, où la capacité d'approvisionnement du secteur continue d'être restreinte. Pour les principaux composants, Aéronautique est passé d'un modèle réactif, soutenant ses fournisseurs une fois que les difficultés surviennent, à un modèle proactif, collaborant avec ses fournisseurs pour relever et résoudre les problèmes éventuels avant qu'ils surviennent. Le processus comprend une série de sondages pour le fournisseur et Aéronautique. Si l'issue d'un sondage identifie un risque, Aéronautique effectue aussitôt une vérification sur le terrain au site du fournisseur pour élaborer une feuille de route conjointe des mesures à prendre.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Le risque en matière de ressources humaines surviendrait si la Société n'était pas en mesure de recruter, fidéliser et stimuler des employés hautement compétents pour voir à la bonne conduite de ses activités, notamment les activités de recherche et de développement qui sont essentielles au succès de la Société. L'impossibilité de recruter et de fidéliser les employés hautement compétents pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

De plus, dans nombre des secteurs d'activité, la Société a conclu plusieurs conventions collectives avec les employés qui viennent à échéance à différentes dates. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ces conventions collectives lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, cela pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail qui nuiraient considérablement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

Aéronautique, dans le cadre de son programme « Atteindre l'excellence » et de ses initiatives en ressources humaines comme les outils et procédés de gestion des talents, se concentre présentement sur la mobilisation de ses employés et le recrutement de nouveaux talents. Toutes les conventions collectives qui venaient à échéance au cours de l'exercice 2008 ont été renouvelées sans que des arrêts de travail n'en aient découlé.

Transport effectue un projet de transformation où une priorité très élevée est accordée au recrutement de talents et à la fidélisation des employés très performants et compétents. Au cours de l'exercice 2008, des centres de partage des services ont été créés à Derby, à Vasteras et à Montréal afin d'améliorer la qualité du recrutement et de réduire les délais et les coûts. Transport entretient des rapports stables avec ses divers syndicats et leurs représentants, et des rencontres ont lieu régulièrement avec les sections locales des syndicats nationaux, ainsi qu'avec le Comité d'entreprise européen de Bombardier et son Comité de liaison, pour s'assurer que cette relation est maintenue.

Engagements à modalités fixes

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie considérable de ses produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. La Société fait face à des risques liés à ces projets, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec ses partenaires et sous-traitants et des difficultés logistiques qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des pénalités pour livraison tardive.

La Société utilise des outils et des méthodes et son expérience pour gérer les risques liés aux estimations, à la planification et à la réalisation de tels projets. La stratégie de gestion des risques de la Société comprend un processus de gouvernance pour évaluer le risque d'écart par rapport aux objectifs établis en matière de revenus, de coûts, d'échéancier et d'objectifs techniques, établi à l'intérieur d'un plan détaillé permettant d'élaborer des plans de réduction de risques déterminés. Ces pratiques comportent un processus d'évaluation des contrats de vente pour assurer leur conformité à la politique interne. La gestion des risques de coût d'un produit repose sur l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs ainsi que sur des processus d'évaluation des fournisseurs et de soumissions concurrentielles.

RISQUE DE FINANCEMENT

Liquidités et accès aux marchés financiers

La Société doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour appuyer ses activités. Pour satisfaire à ses besoins financiers, la Société dépend de ses liquidités, de sa dette et de flux de trésorerie découlant de son exploitation. Toute réduction importante de la capacité de la Société d'accéder aux marchés financiers, y compris toute érosion de ses cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de

cautionnements, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique, ou la perception négative sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société, pourrait avoir un effet néfaste important sur les activités, la situation financière ou sur les résultats d'exploitation de la Société. Les cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs externes sur lesquels la Société n'a aucun contrôle et, par conséquent, rien ne garantit que les cotes de crédit de la Société ne seront pas réduites à l'avenir.

La Société gère centralement la situation financière, le déficit des régimes de retraite, ainsi que le niveau et la suffisance des liquidités et des sources de financement. Une fonction de trésorerie centralisée gère l'exposition de la Société aux risques de taux d'intérêt, à l'accès aux marchés financiers, ainsi que ses relations avec les fournisseurs financiers importants dans les secteurs des banques et des assurances.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains emprunts et la facilité de lettres de crédit de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et des actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres paiements assortis de restrictions;
- de créer ou de permettre des restrictions à la capacité de ses filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou de la quasi-totalité de ses actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins de capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques.

En outre, la Société est assujettie à diverses clauses restrictives financières en vertu de sa facilité de lettres de crédit, y compris l'exigence de maintenir (au sens des conventions connexes) :

- un ratio minimum du BAIIA, avant éléments spéciaux, sur les charges fixes de 3,5 pour 1 à la fin de chaque trimestre;
- un ratio maximum de la dette brute modifiée sur la structure du capital modifiée de 70 % à la fin de chaque trimestre jusqu'au 30 avril 2008, et de 65 % par la suite; et
- un ratio maximum de la dette nette modifiée sur le BAIIA, avant éléments spéciaux, de 2,5 pour 1 au 31 janvier 2008 et au 31 juillet 2008; de 2,75 pour 1 au 30 avril 2008; et de 2,0 pour 1 au 31 octobre 2008 et à la fin de chaque trimestre par la suite.

Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter ces clauses restrictives pourraient également entraîner un manquement en vertu de sa facilité de lettres de crédit, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs de la Société à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si le remboursement anticipé de la dette de la Société est exigé, la Société pourrait ne plus être en mesure de rembourser sa dette ou d'emprunter les fonds nécessaires au refinancement.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives contenues dans les contrats sont respectées.

Financement en faveur de certains clients

La Société consent, de temps à autre, du financement d'avions régionaux aux clients. La Société peut aussi offrir du financement provisoire (pendant qu'une solution de financement permanent est élaborée), qui comprend des prêts consentis aux clients et, dans des cas très rares, le crédit-bail d'avions aux clients. La Société court le risque que certains clients, principalement des clients d'avions régionaux, ne puissent pas être en mesure d'obtenir du financement permanent, ce qui pourrait avoir un effet néfaste important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

La Société peut également offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit ou des garanties portant sur la valeur résiduelle à des sociétés aériennes, pour fournir un soutien au financement des sociétés aériennes ou à certaines structures d'accueil créées uniquement pour i) acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes et ii) pour acheter des actifs financiers liés à la vente d'avions régionaux fabriqués par la Société. En vertu de ces arrangements, la Société doit faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du contrat de location ou du prêt, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue, habituellement la date d'échéance des arrangements de financement et de location correspondants. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires d'origine qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité. Des réclamations importantes en vertu de ces garanties pourraient nuire grandement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société a entrepris des initiatives en vue de restreindre les divers types d'aide financière en faveur de certains clients, notamment les garanties de crédit. Pour gérer son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, la Société procède comme suit : contrôle des risques, mesure des risques, surveillance des risques et transfert des risques. La Société contrôle les risques de façon active en intégrant des clauses de protection et des sûretés sur les actifs dans les contrats commerciaux, de manière à réduire ses risques liés à de telles garanties.

Des évaluations quantitatives des risques liés à de telles garanties sont effectuées et, le cas échéant, des provisions comptables adéquates sont établies dans les états financiers consolidés d'après un modèle de simulation stochastique afin d'évaluer les risques potentiels de payer les garanties ainsi que de calculer la juste valeur des prêts et mesures incitatives à la vente consentis aux clients. En simulant divers scénarios lorsqu'un manquement peut ou non survenir d'après les probabilités de manquement publiées, la Société calcule la juste valeur de ces garanties à un moment donné. Ces calculs de la juste valeur sont mis à jour trimestriellement en fonction des hypothèses les plus récentes disponibles.

La surveillance des risques consiste notamment à faire rapport régulièrement des risques à la direction, à surveiller activement la qualité de crédit, à effectuer des vérifications préalables de crédit sur le terrain et à

intervenir de manière active. De plus, les tendances de la valeur des actifs sous-jacents pour les produits de la Société sont surveillées de près.

Aide gouvernementale

De temps à autre, la Société reçoit divers types d'aide gouvernementale. Certains programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants au gouvernement, au moment de la livraison des produits, lorsque est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. La Société ne peut pas prévoir si elle pourra se prévaloir d'aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire aux hypothèses concernant les liquidités de la Société à l'égard du développement des avions. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par des concurrents de la Société pourrait influencer négativement sur la compétitivité, les revenus et la part de marché de la Société.

La Société surveille les programmes d'aide gouvernementale disponibles de façon continue et tient compte de la disponibilité des fonds dans les diverses décisions de placement qu'elle prend grâce à sa stratégie de financement. Le risque de non-disponibilité de l'aide est réduit par la signature de lettres d'entente officielles avec l'organisme gouvernemental approprié, qui détaillent les critères auxquels les parties à l'entente doivent adhérer. L'adhésion à ces ententes fait l'objet d'une surveillance interne régulière.

RISQUES DE MARCHÉ

Fluctuations de taux de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars américains, et une tranche de son chiffre d'affaires et de ses coûts d'exploitation est libellée en monnaies autres que le dollar américain, en particulier en euros, en dollars canadiens et en livres sterling. Les résultats d'exploitation de la Société sont donc touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations à long terme importantes des valeurs relatives des devises pourraient avoir un effet néfaste sur sa rentabilité future.

Même si la politique de change de la Société consiste à utiliser des instruments financiers dérivés afin de gérer ses risques de change à l'égard des flux de trésorerie, étant donné la volatilité des taux de change et la politique consistant à couvrir uniquement une partie de ce risque chez Aéronautique, la Société peut ne pas être en mesure de gérer ces risques efficacement. La volatilité des taux de change peut entraîner des pertes, qui peuvent avoir une incidence néfaste considérable sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Les principaux risques de change liés aux flux de trésorerie de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la politique et aux procédures de la Société en matière de change. Cette politique exige que chaque secteur détermine tous les risques de change éventuels découlant de ses activités et les couvre selon des critères préétablis.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.

Les instruments financiers dérivés utilisés pour gérer les risques de change comprennent surtout des contrats de change à terme et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

Fluctuations de taux d'intérêt

La Société est exposée aux risques de fluctuation des taux d'intérêt qui pourraient nuire considérablement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société gère son risque de taux d'intérêt surtout par l'utilisation prudente des swaps de taux d'intérêt, dans le cadre d'une stratégie de gestion de ses actifs/passifs. En vertu de cette stratégie, certaines dettes à long terme à taux d'intérêt fixe ont été converties synthétiquement en dettes à taux d'intérêt variable pour rapprocher les taux d'intérêt variables des actifs comme les espèces et quasi-espèces et des titres déposés en garantie, tout en tenant compte de la nature à taux fixe de ses obligations au titre des régimes de retraite non capitalisés.

Risques de prix des produits de base

La Société est assujettie à des risques sur le prix des produits de base liés principalement aux fluctuations de prix des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium et le titane, qui pourraient influencer de manière importante et néfaste sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Pour les matériaux avec des volumes d'usage élevés comme l'aluminium et le titane, la Société a conclu des contrats à long terme, qui couvrent une tranche importante de ses besoins d'approvisionnement. La Société a, dans la plupart des cas, d'autres sources d'approvisionnement pour les produits de base ou s'emploie activement à en développer.

Aéronautique compte aussi des accords avec des fournisseurs d'aluminium et de titane pour couvrir les besoins de matières premières de sa chaîne d'approvisionnement. Ces contrats avec des fournisseurs prévoient également des dispositions limitant son exposition aux fluctuations de prix et assurant la disponibilité de l'approvisionnement.

Rubrique 4 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices terminés le 31 janvier 2008, le 31 janvier 2007 et le 31 janvier 2006. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

	Exercices terminés les 31 janvier					
	2008		2007		2006	
(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	9,2	1,52317 \$	3,8	1,45912 \$	2,9	1,11586 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	8,1	1,34288 \$	12,9	1,36900 \$	12,9	1,36900 \$
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625 \$	14,7	1,56250 \$	14,7	1,56250 \$
Actions classe A (droits de vote multiples)	—	—	—	—	—	—
Actions subalternes classe B	—	—	—	—	—	—

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») ou les actions subalternes classe B à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions

privilégiées série 2 »), les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 ») et les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (« actions privilégiées série 4 ») n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4, selon le cas, qui sont en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société.

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

En général, la Société a comme politique d'établir le montant total de ses dividendes pour un exercice à environ 30 % du bénéfice net consolidé de l'exercice précédent. Le conseil d'administration de la Société se réserve le droit de modifier cette politique en tout temps. Le 20 février 2008, le conseil d'administration de Bombardier a décidé que, conformément à la politique de la Société et compte tenu des résultats financiers de l'exercice 2008, aucun dividende ne serait versé sur les actions classe A ni sur les actions subalternes classe B pour l'exercice 2009.

Rubrique 5 Description générale de la structure du capital

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (« actions privilégiées »), dont 12 000 000 ont été désignées actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées actions privilégiées série 4, ii) de 1 892 000 000 d'actions classe A et iii) de 1 892 000 000 d'actions subalternes classe B. Au 31 janvier 2008, la Société comptait 9 464 920 actions privilégiées série 2, 2 535 080 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 316 961 957 actions classe A et 1 434 973 636 actions subalternes classe B en circulation. Il convient de noter qu'en août 2007, par suite de l'exercice par les actionnaires du privilège de conversion s'attachant aux actions privilégiées série 2 et série 3 de la Société, 6 949 749 actions privilégiées série 3 de la Société ont été converties en actions privilégiées série 2 de la Société, et 82 736 actions privilégiées série 2 de la Société ont été converties en actions privilégiées série 3 de la Société.

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 2008, 31,16 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

Actions classe A et actions subalternes classe B

Subordination et droits de vote

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

Dividendes et liquidation

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

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

Privilège de conversion

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

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

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

Actions privilégiées en tant que catégorie

Émission en séries

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

Rang

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

Dividendes

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

Droits de vote

Les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit d'être convoqués, d'assister, ni de voter aux assemblées des actionnaires, sauf tel qu'il est prévu dans les statuts de la Société à l'égard de toute série d'actions privilégiées ou lorsque les porteurs d'actions privilégiées sont habilités à voter par catégorie ou par série conformément à la 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 par catégorie, chaque porteur dispose d'une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

Modifications

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

Actions privilégiées série 2

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote, sont rachetables au gré de la Société au prix de 25,50 \$ CA l'action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison 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, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Depuis le 1^{er} août 2002, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement, s'ils sont déclarés, le taux de dividende variable annuel étant égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CA l'action ou supérieur à 25,10 \$ CA l'action.

Actions privilégiées série 3

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote, sont rachetables au gré de la Société au prix de 25,00 \$ CA l'action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 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, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 5,267 % 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.

Actions privilégiées série 4

Les actions privilégiées série 4 à dividende de 6,25 % donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés, cumulatifs et fixes, si le conseil d'administration en déclare, de 1,5625 \$ CA par action par année. Les dividendes sont payables trimestriellement le dernier jour de juillet, d'octobre, de janvier et d'avril de chaque année à un taux égal à 0,390625 \$ CA par action par trimestre. Les actions privilégiées série 4 ne sont assorties d'aucun droit de vote. Sous réserve de certaines dispositions, 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 25,75 \$ CA par action si le rachat a lieu avant le 31 mars 2009, de 25,50 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010, de 25,25 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011 et de 25,00 \$ CA s'il a lieu à compter du 31 mars 2011, le prix étant majoré dans chaque cas du montant de tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions jusqu'à la date du rachat. 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 actions subalternes classe B de la Société entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents. On établira le nombre d'actions subalternes classe B de la Société en lesquelles chaque action privilégiée série 4 pourra être ainsi convertie en divisant le prix de rachat applicable par action privilégiée série 4, plus tous les dividendes déclarés et impayés à la date de conversion, par le plus élevé entre 2,00 \$ CA et 95 % du cours moyen pondéré des actions subalternes classe B à la 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 qui précède ce quatrième jour. La Société peut accorder en tout temps, à son gré, aux porteurs d'actions privilégiées série 4 le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions, moyennant préavis, en actions privilégiées d'une nouvelle série.

Cotes de crédit

Au 31 janvier 2008, la Société s'est vu attribuer une cote de BB pour son crédit de Fitch Ratings (« Fitch ») après un relèvement de la cote en date du 18 janvier 2008. Les titres d'emprunt de la Société ont également été cotés Ba2 par Moody's Investors Service (« Moody's ») et 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 ses débentures de premier rang 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 2008	Haut	6,02 \$	6,01 \$	19,45 \$	18,96 \$	21,79 \$
	Bas	4,10 \$	4,06 \$	17,15 \$	16,30 \$	19,79 \$
	Clôture	4,96 \$	4,95 \$	17,49 \$	17,99 \$	20,60 \$
	Volume	1 771 431	164 330 872	167 310	92 357	171 858
Décembre 2007	Haut	6,36 \$	6,35 \$	19,60 \$	18,25 \$	20,79 \$
	Bas	5,75 \$	5,63 \$	18,50 \$	16,05 \$	19,51 \$
	Clôture	5,98 \$	5,96 \$	19,49 \$	18,00 \$	20,79 \$
	Volume	806 202	118 877 520	152 318	56 030	159 239
Novembre 2007	Haut	6,06 \$	6,05 \$	19,70 \$	18,75 \$	20,94 \$
	Bas	5,08 \$	5,08 \$	18,10 \$	17,10 \$	19,00 \$
	Clôture	6,06 \$	6,05 \$	19,25 \$	17,94 \$	20,50 \$
	Volume	827 943	136 207 824	220 896	62 873	214 473
Octobre 2007	Haut	6,25 \$	6,19 \$	19,85 \$	19,24 \$	21,98 \$
	Bas	5,06 \$	4,75 \$	19,50 \$	17,32 \$	20,48 \$
	Clôture	5,65 \$	5,60 \$	19,69 \$	18,00 \$	20,65 \$
	Volume	1 335 674	142 916 640	197 797	101 128	160 856
Septembre 2007	Haut	6,56 \$	6,50 \$	19,86 \$	19,40 \$	22,00 \$
	Bas	5,76 \$	5,71 \$	19,50 \$	18,76 \$	21,21 \$
	Clôture	5,96 \$	5,91 \$	19,64 \$	19,24 \$	21,52 \$
	Volume	1 036 353	125 666 015	217 515	37 956	122 171
Août 2007	Haut	6,40 \$	6,39 \$	21,00 \$	19,50 \$	21,99 \$
	Bas	5,10 \$	5,04 \$	18,81 \$	17,78 \$	20,30 \$
	Clôture	6,26 \$	6,20 \$	19,75 \$	18,95 \$	21,55 \$
	Volume	2 573 731	183 508 154	319 935	36 949	149 759
Juillet 2007	Haut	6,87 \$	6,86 \$	22,89 \$	20,00 \$	22,50 \$
	Bas	6,11 \$	6,17 \$	19,40 \$	18,76 \$	21,61 \$
	Clôture	6,46 \$	6,45 \$	20,88 \$	19,00 \$	21,95 \$
	Volume	2 229 115	148 579 533	160 881	275 815	154 305
Juin 2007	Haut	7,00 \$	6,97 \$	21,99 \$	20,15 \$	23,20 \$
	Bas	5,37 \$	5,32 \$	20,00 \$	19,25 \$	21,72 \$
	Clôture	6,40 \$	6,40 \$	20,27 \$	19,90 \$	22,23 \$
	Volume	4 565 036	244 616 385	216 713	499 199	159 989
Mai 2007	Haut	5,66 \$	5,65 \$	20,00 \$	19,50 \$	23,24 \$
	Bas	4,61 \$	4,60 \$	19,26 \$	18,61 \$	22,80 \$
	Clôture	5,37 \$	5,32 \$	20,00 \$	19,45 \$	22,95 \$
	Volume	1 686 235	222 475 813	165 382	1 193 045	309 629
Avril 2007	Haut	4,75 \$	4,72 \$	19,95 \$	19,45 \$	23,75 \$
	Bas	4,46 \$	4,45 \$	19,50 \$	18,50 \$	22,55 \$
	Clôture	4,60 \$	4,57 \$	19,75 \$	19,00 \$	23,10 \$
	Volume	738 559	96 182 638	102 869	201 667	153 790
Mars 2007	Haut	4,78 \$	4,79 \$	20,40 \$	19,49 \$	23,38 \$
	Bas	4,40 \$	4,36 \$	19,25 \$	18,95 \$	22,51 \$
	Clôture	4,67 \$	4,66 \$	19,95 \$	19,35 \$	23,07 \$
	Volume	1 002 257	128 011 809	156 477	205 973	142 814
Février 2007	Haut	4,88 \$	4,87 \$	20,75 \$	19,75 \$	23,69 \$
	Bas	4,40 \$	4,38 \$	19,00 \$	17,90 \$	22,48 \$
	Clôture	4,56 \$	4,56 \$	20,40 \$	19,29 \$	23,01 \$
	Volume	2 419 395	123 584 982	254 528	340 073	309 752

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 2 avril 2008, ou au 31 janvier 2008 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 A⁽¹⁾	Actions subalternes classe B⁽¹⁾	Unités d'actions différées d'administrateur ou autres programmes d'unités d'actions différées
LAURENT BEAUDOIN, C.C., F.C.A. Westmount (Québec) Président du conseil d'administration et chef de la direction de la Société	1975 à ce jour	13 052 944 ⁽²⁾	812 500 ⁽²⁾	887 205 ⁽³⁾
PIERRE BEAUDOIN Westmount (Québec) Vice-président exécutif de la Société et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique	2004 à ce jour	512 859	1 312	—
ANDRÉ BÉRARD ^{(a)(b)(c)(d)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	5 000	135 981 ⁽⁴⁾
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	⁽⁵⁾	265 774	—
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	⁽⁶⁾	40 001	121 841 ⁽⁴⁾
L. DENIS DESAUTELS, O.C., F.C.A. ^{(a)(c)} Ottawa (Ontario) Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	6 500	69 620 ⁽⁴⁾
JEAN-LOUIS FONTAINE Westmount (Québec) Vice-président du conseil d'administration 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 A⁽¹⁾	Actions subalternes classe B⁽¹⁾	Unités d'actions différées d'administrateur ou autres programmes d'unités d'actions différées
JANE F. GARVEY Washington, D.C., États-Unis Première vice-présidente et présidente du secteur transport, APCO Worldwide, Inc.	2007	—	—	4 047 ⁽⁴⁾
DANIEL JOHNSON ^{(8)(a)(c)} Montréal (Québec) Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l., avocats	1999 à ce jour	—	1 200	100 180 ⁽⁴⁾
JEAN C. MONTY ^{(9)(b)(e)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	172 166 ⁽⁴⁾
ANDRÉ NAVARRI Paris, France Vice-président exécutif de la Société et président de Bombardier Transport	2004 à ce jour	—	50 000	—
CARLOS E. REPRESAS ^{(b)(c)} Mexico, Mexique Président du conseil, Nestlé Group México	2004 à ce jour	—	—	73 109 ⁽⁴⁾
JEAN-PIERRE ROSSO ^{(a)(e)} New York, New York, États-Unis Président du conseil, World Economic Forum USA Inc.	2006 à ce jour	—	—	48 727 ⁽⁴⁾
FEDERICO SADA G. ^{(10)(e)} Garza, Garcia, Mexique Président et chef de la direction, Vitro, S.A. de C.V., société de fabrication de verre	2003 à ce jour	—	—	121 971 ⁽⁴⁾
HEINRICH WEISS ^{(b)(e)} Düsseldorf, Allemagne Président du conseil d'administration et chef de la direction SMS GmbH	2005 à ce jour	—	—	101 092 ⁽⁴⁾

(1) Le nombre d'actions détenues est présenté au 2 avril 2008.

(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 l'exercice terminé le 31 janvier 2007, M. Beaudoin, à titre de chef de la direction, a reçu un incitatif annuel de 2 285 000 \$ CA, somme qu'il a choisi de se faire verser sous la forme d'unités d'actions différées (4,69 \$ CA l'unité) aux termes du régime d'unités d'actions différées à l'intention des membres de la haute direction.

(4) Le nombre d'UADA est présenté au 31 janvier 2008 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 faillite.
- (9) M. Monty a agi à titre d'administrateur ou de haut dirigeant de Téléglobe Inc. et de certaines de ses filiales dans l'année précédant le 15 mai 2002, date à laquelle Téléglobe Inc. et certaines de ses filiales ont demandé la protection des tribunaux aux termes des lois sur l'insolvabilité de divers pays, y compris le Canada et les États-Unis.
- (10) M. Sada ne présentera pas sa candidature à des fins de réélection à titre d'administrateur de la Société à la prochaine assemblée générale annuelle.
 - (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 qui remplace le comité de surveillance des caisses de retraite depuis le 29 mai 2007.
 - (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)	Vice-président principal et chef de la direction financière
Richard C. Bradeen Montréal (Québec)	Vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques
Roger Carle Ville de Mont-Royal (Québec)	Secrétaire de la Société
Daniel Desjardins Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint
François Lemarchand Montréal (Québec)	Vice-président principal et trésorier
John Paul Macdonald Longueuil (Québec)	Vice-président principal, ressources humaines et affaires publiques
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil

En date du 2 avril 2008, 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 17 705 295 actions classe A et de 1 547 318 actions subalternes classe B, soit 5,59 % et 0,11 %, respectivement, des actions de chacune de ces classes en circulation.

Les administrateurs et les membres de la haute direction de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années, sauf que si un administrateur ou un membre de la haute direction a occupé plus d'un poste

au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Pierre Alary occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 9 juin 2003, après avoir exercé ces fonctions par intérim depuis le 12 février 2003; avant cette date, il avait été vice-président, finances de Bombardier à compter du 1^{er} novembre 2002.
- Laurent Beaudoin occupe le poste de président du conseil d'administration et chef de la direction depuis le 13 décembre 2004 et dirige le Bureau du Président, dont les membres comprennent aussi Pierre Beaudoin, président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique et vice-président exécutif de Bombardier, et André Navarri, président de Bombardier Transport et vice-président exécutif de Bombardier; avant cette date, il avait été président exécutif du conseil d'administration depuis le 10 juin 2003 et auparavant, président du conseil d'administration et du comité exécutif depuis le 1^{er} février 1999. Le 28 novembre 2007, le conseil d'administration de Bombardier a annoncé que M. Laurent Beaudoin résignera ses fonctions de chef de la direction à compter du 4 juin 2008. Il demeurera président du conseil d'administration.
- Pierre Beaudoin occupe le poste de vice-président exécutif de Bombardier et, de même que André Navarri, il est membre du Bureau du Président dirigé par Laurent Beaudoin depuis le 13 décembre 2004; il occupe également le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001. Le 28 novembre 2007, le conseil d'administration de Bombardier a annoncé la nomination de M. Pierre Beaudoin au poste de président et chef de la direction de Bombardier Inc. entrant en vigueur le 4 juin 2008.
- André Bérard a été président du conseil de la Banque Nationale du Canada de 2002 à 2004, après avoir occupé le poste de président du conseil et chef de la direction de 1990 à 2002.
- Richard C. Bradeen occupe le poste de vice-président principal, stratégie et service de vérification corporatif et d'évaluation des risques depuis le 20 janvier 2005; avant cette date, il avait été vice-président principal, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 1^{er} octobre 2003, après avoir exercé par intérim les fonctions de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 25 novembre 2002; il a également été vice-président, projets spéciaux, responsable de la division des avions amphibies, de l'ingénierie financière et des Services de formation à l'aviation militaire, du 8 avril 2002 au 20 janvier 2005; avant cette date, il avait occupé le poste de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques de la Société depuis le 1^{er} février 2001.
- L. Denis Desautels est administrateur de sociétés depuis le 1^{er} octobre 2002.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint depuis le 6 avril 1998.
- Jane F. Garvey occupe le poste de première vice-présidente et présidente du secteur transport de APCO Worldwide, Inc. depuis 2003. De 1997 à 2002, elle a été directeur général de la US Federal Aviation Administration (FAA).
- François Lemarchand occupe le poste de vice-président principal et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996.
- John Paul Macdonald occupe le poste de vice-président principal, ressources humaines et affaires publiques depuis le 1^{er} février 2008; avant cette date, il était vice-président principal, affaires publiques de Bombardier depuis le 20 janvier 2005; il a également été vice-président aux communications de Aéronautique de février 2002 au 2 octobre 2006.

- André Navarri occupe le poste de vice-président exécutif de Bombardier et, de même que Pierre Beaudoin, il est membre du Bureau du Président dirigé par Laurent Beaudoin depuis le 13 décembre 2004; il occupe aussi le poste de président de Bombardier Transport depuis le 22 février 2004; avant cette date, il avait été président – Exploitation d’Alcatel, fournisseur mondial d’équipement de télécommunications, de septembre 2001 à décembre 2002.
- Jean-Pierre Rosso est président du conseil de World Economic Forum USA Inc., organisme établi à New York, États-Unis, depuis février 2006; il a 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 le cadre de certaines poursuites actuellement en instance devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d’autres tiers. La Société a l’intention de défendre sa position avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prévoir l’issue finale des poursuites qui étaient en instance au 31 janvier 2008, d’après les renseignements actuellement disponibles, elle croit que la résolution de ces poursuites n’aura pas d’incidence négative importante sur sa situation financière.

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

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

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

Rubrique 10 Contrats importants

Depuis le 1^{er} février 2007, 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 Informations 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 B 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 et membre du Comité consultatif sur les prix nationaux en gouvernance du Conference Board du Canada. Il est actuellement cadre en résidence à la Faculté d'administration de l'Université d'Ottawa.

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 2008 et 2007, 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 2008	Exercice terminé le 31 janvier 2007
Honoraires de vérification	13 901 000	12 809 000
Honoraires pour services liés à la vérification	1 444 000	736 000
Honoraires pour services fiscaux	3 202 000	1 666 000
Autres honoraires	147 000	159 000
Honoraires totaux :	18 694 000	15 370 000

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 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 financiers supplémentaires sont présentés dans les états financiers de la Société et dans le rapport de gestion pour son dernier exercice terminé. Toutes les informations intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle figurent ou sont comprises dans un des documents d'information continue de la Société déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens, qui peuvent être consultés sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Lorsqu'une rubrique de la présente notice annuelle intègre par renvoi des informations provenant d'un des autres documents d'information continue de la Société, cette rubrique renvoie expressément au document dans lequel cette information figure ou est incluse, de même qu'à la page et/ou à la rubrique pertinente.

Rubrique 14 Énoncés prospectifs

La présente notice annuelle contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes ou de leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la Société formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans la présente notice annuelle, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société et sur le secteur transport de la Société dans le rapport de gestion, qui peut être consulté 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 (la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties sur le rendement des produits et de sinistres, les risques liés aux procédures réglementaires et judiciaires, les risques environnementaux, la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, les risques liés aux ressources humaines et les risques découlant des engagements à modalités fixes), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt) et au marché (les fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la section « Risques et incertitudes » du rapport de gestion, qui peut être consulté 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

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

Marques de commerce de Aéronautique

- Bombardier
- CL-215
- Bombardier 415
- Global
- Global Express
- Global Vision
- XRS
- Bombardier Global 5000
- Challenger
- Challenger 300
- Challenger 600
- Challenger 601
- Challenger 604
- Challenger 605
- Challenger 850
- Challenger 870
- Challenger 890
- CRJ
- CRJ200
- CRJ700
- CRJ705
- CRJ900
- CRJ1000
- CSeries
- Flexjet
- Learjet
- Learjet 40
- Learjet 45
- Learjet 60
- Learjet 85
- NextGen
- XR
- Q-Series
- Q200
- Q300
- Q400
- Skyjet

Marques de commerce de Transport

- MITRAC
- TALENT
- TRAXX
- ORBITA
- SEKURFLO

- EBI
- SPACIUM
- ZEFIRO
- FLEXITY
- CITYFLO
- INTERFLO
- MOVIA
- TURBOSTAR

ANNEXE B

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 et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière et le vice-président principal et trésorier 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'une ou l'autre de ces personnes n'est pas jugée nécessaire, tel qu'il est déterminé par le comité de vérification.
- Le président du conseil d'administration 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 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 président du conseil d'administration 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 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 agréés 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 reliés 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 reliés à la vérification.
 - k) Tout service non relié 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 anciens ou actuels, 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 les services de vérification corporative 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 des services de vérification corporative 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 des services de vérification corporative 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 du conseil d'administration 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.