



Notice annuelle

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011

BOMBARDIER

Le 1^{er} mars 2012



NOTES :

- 1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars américains, à moins d'indication contraire.
- 2) *Bombardier, Bombardier 415, Challenger, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ1000, CS100, CS300, CSeries, EBI, ECO4, ELECTROSTAR, EnerGplan, FLEXITY, FLEXITY 2, Flexjet, FLEXX, Global, Global 5000, Global Express, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 85, NextGen, Q400, TRAXX, TWINDEXX, XRS, ZEFIRO* sont des marques de commerce appartenant à Bombardier Inc. ou à ses filiales.
- 3) La présente notice annuelle contient des renvois à des marques de commerce de tiers afin de décrire le contexte concurrentiel de Bombardier et le développement de ses activités.
- 4) Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales sur une base consolidée ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales. La mention « Aéronautique » désigne le secteur de l'aéronautique de la Société et la mention « Transport » désigne le secteur transport de la Société.
- 5) L'information est présentée en date du 31 décembre 2011, à moins d'indication contraire.

	Notice annuelle	Rapport de gestion ¹ Intégré par renvoi	Rapport annuel ² Intégré par renvoi
Rubrique 1 – Structure de l’entreprise	3		
1.1 Constitution de l’émetteur	3		
1.2 Filiales	3		
Rubrique 2 – Développement général de l’activité	4		
2.1 Généralités	4		
2.2 Historique	4		
Rubrique 3 – Description de l’activité	9		
3.1 Aperçu de l’activité	9	90-94; 99-103	24-26; 30-38; 44-47; 50-55
3.2 Information sectorielle	13		
3.3 Conventions relatives à l’utilisation de certaines technologies	13		
3.4 Environnement	13		
3.5 Responsabilité sociale d’entreprise	15		
3.6 Actifs incorporels	15		
3.7 Ressources humaines	15	109; 122	
3.8 Facteurs de risque	16	125-132	
Rubrique 4 – Dividendes	17		
Rubrique 5 – Description générale de la structure du capital	18		
Rubrique 6 – Marché pour la négociation des titres de la Société	23		
Rubrique 7 – Administrateurs et membres de la haute direction	24		
Rubrique 8 – Poursuites	27		
Rubrique 9 – Agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres	27		
Rubrique 10 – Contrats importants	27		
Rubrique 11 – Intérêts des experts	28		
Rubrique 12 – Information sur le comité d’audit	28		
Rubrique 13 – Renseignements complémentaires	30		
Rubrique 14 – Énoncés prospectifs	30	88; 112	

1) Tel que déposé sur SEDAR (www.sedar.com) le 1^{er} mars 2012.

2) Tel que déposé sur SEDAR (www.sedar.com) le 1^{er} mars 2012.

Rubrique 1. Structure de l'entreprise

1.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (la « Société » ou « Bombardier ») a été constituée le 19 juin 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (« LCSA ») par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications. Au fil des ans, la Société a déposé des clauses modificatrices afin, entre autres, de changer la structure de son capital-actions autorisé, notamment afin de modifier les droits, privilèges, restrictions et conditions attachés à ses actions et de refléter divers fractionnements des actions classe A et des actions subalternes classe B à raison de deux pour une, et elle a déposé des statuts de fusion afin de refléter diverses fusions, notamment avec des filiales et des sociétés affiliées. Le 30 novembre 2011, le conseil d'administration de Bombardier a approuvé le changement de la fin de l'exercice de la Société pour la faire passer du 31 janvier au 31 décembre, à compter du 31 décembre 2011. Les règlements administratifs de la Société ont été modifiés en conséquence.

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

1.2 Filiales

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales de chaque secteur isolable de la Société au 31 décembre 2011 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues directement ou indirectement par la Société. Certaines filiales, dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les ventes et les revenus d'exploitation ne représentaient pas plus de 10 % des ventes et des revenus d'exploitation consolidés de la Société au 31 décembre 2011³, ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif, des ventes et des revenus d'exploitation consolidés de la Société au 31 décembre 2011.

Aéronautique

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

Transport

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation Financial Services S.à.r.l. (Luxembourg)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Royaume-Uni)	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 %
Bombardier Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware)	100 %
Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (Chine)	50 %

Autres

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

3) Selon les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, qui ont été déposés auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières le 1^{er} mars 2012.

Rubrique 2. Développement général de l'activité

2.1 Généralités

La Société est un leader 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 des 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 21 janvier 2009, Bombardier a annoncé la nomination de M. Thierry Desmarest à titre de membre de son conseil d'administration.

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

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

Le 30 mars 2009, Aéronautique a annoncé que Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited avait signé une entente d'achat de trois avions *CS100* et de 17 avions *CS300* et pris des options sur 20 autres avions *C-Series*.

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

Le 22 avril 2009, Aéronautique a livré le premier biturbopropulseur de ligne à grande vitesse *Q400 NextGen*. Le transporteur régional norvégien Widerøe's Flyveselskap A/S a reçu l'appareil – le premier de six avions en commande ferme – au centre de livraison *Q400* à l'aéroport international Pearson de Toronto.

Le 30 juin 2009, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec la Toronto Transit Commission (« TTC ») visant la fourniture de 204 tramways à plancher bas intégral pour remplacer le parc vieillissant de véhicules de la ville de Toronto. Les livraisons des 204 véhicules de cette commande devraient commencer en 2013 et se terminer en 2019, les premiers véhicules prototypes devant être livrés en 2012.

Le 24 août 2009, Bombardier a annoncé la nomination de M^{me} Martha Finn Brooks à titre de membre de son conseil d'administration.

Le 2 septembre 2009, Bombardier a déclaré que le conseil d'administration de Bombardier avait approuvé la conclusion d'une facilité de crédit renouvelable non garantie de deux ans d'un montant de 500 millions \$ avec un syndicat de banques commerciales et d'autres institutions. Cette facilité pouvait être utilisée pour des retraits de fonds aux fins des besoins généraux de fonds de roulement de la Société.

Le 15 septembre 2009, Aéronautique a procédé à l'inauguration de la construction des premières installations de fabrication des avions *CSeries* à Mirabel (Québec) Canada. La zone d'essai intégrée des systèmes d'avion (« CIASTA ») est une installation d'essai et de mise à l'épreuve de systèmes hébergeant un avion d'essai virtuel *CSeries* qui permettra de vérifier la fiabilité et la fonctionnalité des systèmes de l'appareil pendant un an avant que le premier prototype de l'avion vole. Le programme d'avions *CSeries* progresse vers une mise en service prévue en 2013.

Le 28 septembre 2009, Transport a annoncé que sa coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd., avait été choisie par le ministère des Chemins de fer de la Chine pour fournir 80 trains à très grande vitesse *ZEFIRO 380* (1 120 voitures) destinés au réseau de transport ferroviaire à grande vitesse du pays, en pleine croissance.

Le 26 novembre 2009, Aéronautique a annoncé qu'il réduisait la cadence de production de ses avions *CRJ*, ce qui allait entraîner le licenciement d'environ 715 employés dans l'ensemble de ses installations de la région de Montréal à compter de janvier 2010 et jusqu'à la fin des deux premiers trimestres de l'exercice suivant. Cet ajustement du niveau des effectifs comprenait également un petit nombre de licenciements liés à la baisse de la cadence de production des avions amphibies *Bombardier 415*.

Le 3 décembre 2009, Aéronautique a annoncé qu'AMR Eagle Holding Corporation, la société mère d'American Eagle Airlines, Inc. de Fort Worth (Texas), fera l'acquisition de 22 biréacteurs régionaux *CRJ700*.

Le 3 décembre 2009, Aéronautique a également annoncé que depuis le deuxième trimestre de l'exercice 2010, les essais en vol avaient été interrompus pour l'avion *CRJ1000 NextGen*, dans l'attente de la résolution d'un problème de logiciels du système de gouverne de direction à commande électrique. Le 10 novembre 2010, Aéronautique a annoncé que Transports Canada et l'Agence européenne de sécurité aérienne avaient octroyé des certifications de type aéronef au biréacteur régional *CRJ1000 NextGen* de 100 sièges.

Le 24 février 2010, Transport a signé une entente-cadre de 11 milliards \$ avec la Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF ») pour la conception et la fabrication de 860 rames automotrices électriques à deux niveaux. Deux commandes fermes pour 129 trains évaluées à 1,6 milliard \$ ont été conclues en vertu de cette entente-cadre.

Le 25 février 2010, Aéronautique a annoncé une importante commande visant ses tout nouveaux avions *CSeries* par Republic Airways Holdings Inc. Le transporteur aérien d'Indianapolis (Indiana) a signé une entente de commande ferme en vue d'acquies 40 biréacteurs de ligne *CS300*. Cette entente comprend également des options sur 40 autres avions *CS300*.

En mars 2010, Bombardier a mis en œuvre un programme de refinancement de sa dette à long terme visant à prolonger les échéances de sa dette à long terme et à fournir des sources additionnelles de capitaux à court terme. Le 29 mars 2010, Bombardier a annoncé qu'elle avait clôturé une émission de 1,5 milliard \$ de nouveaux billets de premier rang non garantis. L'émission comprend 650 millions \$ de billets de premier rang non garantis à 7,5 % l'an échéant en mars 2018 et 850 millions \$ de billets de premier rang non garantis à 7,75 % l'an échéant en mars 2020. Le produit net tiré de ce placement a été utilisé pour financer le rachat d'un total de 1 milliard \$ de titres d'emprunt à long terme échéant au cours des années civiles 2012 à 2014 aux termes d'une offre publique de rachat de titres d'emprunt annoncée le 15 mars 2010 ainsi que pour les fins générales de l'entreprise.

En mai 2010, Transport a remporté un contrat historique dans la région prometteuse du Moyen-Orient, où Saudi Oger Ltd. a commandé un système de monorail *INNOVIA 300* de prochaine génération assorti de services d'exploitation et de maintenance. Ce contrat conclu pour le prestigieux King Abdullah Financial District a marqué le premier projet d'envergure de Transport dans le Royaume d'Arabie saoudite.

Le 16 juin 2010, Transport a annoncé qu'il avait remporté un appel d'offres des CFF, les Chemins de fer fédéraux suisses, en vue de la fourniture de nouvelles rames à deux niveaux pour le transport interurbain. La valeur totale de cette commande de 59 trains *TWINDEXX* de Bombardier s'élève à environ 1,6 milliard \$.

Le 27 septembre 2010, Transport et deux partenaires de consortium ont annoncé qu'ils avaient remporté une commande pour la conception, la fourniture et l'installation d'un système de monorail *INNOVIA 300* de 24 kilomètres à

São Paulo pour la Companhia do Metropolitano de São Paulo. La valeur totale du contrat est de 1,44 milliard \$. La part du contrat de conception et de construction qui revient à Bombardier s'élève à 747 millions \$.

Le 30 septembre 2010, Transport a annoncé qu'il avait signé un contrat avec Trenitalia (chemins de fer italiens) pour la livraison de 50 trains à très grande vitesse V300ZEFIRO, ce qui en fait la première commande pour la gamme de trains ZEFIRO en Europe. La valeur totale du contrat est évaluée à 2,10 milliards \$, et la part de ce contrat revenant à Transport est évaluée à 889 millions \$.

Le 8 octobre 2010, Transport a annoncé que la production à son usine de Bautzen, en Allemagne, où sont fabriqués des tramways et des véhicules légers sur rail, avait repris en septembre 2010 et qu'elle augmentait graduellement, deux mois après que cette usine avait été sinistrée par une inondation dans la région de la Saxe. La pleine production a repris au cours du quatrième trimestre de 2011.

Par suite de la décision du conseil d'administration de Bombardier, en septembre 2010, de lancer la gamme d'avions *Global* élargie, Aéronautique a annoncé, le 16 octobre 2010, le lancement de deux nouveaux biréacteurs, les avions *Global 7000* et *Global 8000*, ce qui permet à la gamme d'avions phares *Global* de Bombardier de couvrir de manière exclusive la catégorie des avions très long-courriers de grande taille avec quatre modèles d'appareils, les biréacteurs *Global 5000*, *Global Express XRS*, *Global 7000* et *Global 8000*. Le programme des avions *Global 7000* et *Global 8000* est présentement en développement et, à ce titre, est susceptible de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception ou aux systèmes et circuits. L'entrée en service du *Global 7000* est prévue en 2016. L'entrée en service du *Global 8000* est prévue en 2017.

Le 21 octobre 2010, Aéronautique a inauguré ses nouvelles installations de fabrication de composants d'avions *Learjet 85* à la fine pointe de la technologie à son usine de Querétaro, au Mexique.

Le 21 octobre 2010, Aéronautique a également annoncé l'achèvement, comme prévu, de la première phase de construction de l'usine de 600 000 pi² à Belfast, qui assurera la fabrication et l'assemblage des ailes en matériaux composites évolués des avions commerciaux *CSeries* entièrement nouveaux.

Le 22 octobre 2010, Transport a annoncé une commande de 468 voitures de métro de la Société de transport de Montréal (« STM »). La part de ce contrat revenant à Transport est évaluée à 715 millions \$.

Le 2 novembre 2010, Bombardier a annoncé qu'elle avait procédé avec succès à la clôture de son émission de 780 millions € (1 094 millions \$) de billets de premier rang 6,125 % échéant en mai 2021, qui ont été vendus à 99,0422 % de leur valeur nominale. Le produit net de ce placement a été utilisé pour financer le rachat de la totalité des billets de premier rang à taux variable échéant en 2013 et des billets de premier rang 8,00 % échéant en 2014 en circulation de Bombardier aux termes de deux offres publiques de rachat de titres d'emprunt distinctes annoncées le 21 octobre 2010 ainsi que pour les fins générales de l'entreprise.

Le 9 décembre 2010, Aéronautique a annoncé que SpiceJet, de Gurgaon, en Inde, avait passé une commande ferme de 15 biturbopropulseurs de ligne *Q400 NextGen* et pris des options sur 15 autres. D'après le prix affiché de l'avion *Q400 NextGen*, la commande ferme est évaluée à quelque 446 millions \$ et pourrait augmenter à environ 915 millions \$ si les 15 options étaient toutes converties en commandes fermes. Le 27 août 2011, Aéronautique a annoncé que SpiceJet avait pris livraison des deux premiers de ces 15 biturbopropulseurs *Q400 NextGen*.

Le 19 janvier 2011, Bombardier a annoncé qu'elle avait l'intention de demander en décembre 2011 l'approbation de son conseil d'administration pour changer la fin de son exercice et la faire passer du 31 janvier au 31 décembre.

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

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

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

Le 24 mars 2011, Bombardier et Commercial Aircraft Corporation of China Ltd. (« COMAC ») ont signé une entente-cadre en vue d'établir une coopération stratégique à long terme dans le segment des avions commerciaux. Cette entente de coopération stratégique à long terme est fondée sur la volonté conjointe de COMAC et de Bombardier de s'appuyer sur la nature complémentaire potentielle de leurs produits et leur expertise respective. Cela comprend l'exploration d'une collaboration en matière de stratégies de marketing, de relations avec la clientèle et de soutien à la clientèle afin de s'aider réciproquement à accroître leur part de marché globale sur les marchés émergents et les marchés établis.

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

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

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

Le 27 mai 2011, Bombardier a annoncé la conclusion d'une facilité de lettres de crédit totalisant 3,4 milliards € (environ 4,9 milliards \$) avec un syndicat d'institutions financières internationales de premier ordre. La facilité, arrivant à échéance en 2016, a été mise en place pour le seul bénéfice de Transport. Cette facilité est le renouvellement de la facilité de lettres de crédit de 3,75 milliards € en place conclue le 17 décembre 2008, qui devait venir à échéance en 2013.

Le 13 juin 2011, Transport a annoncé la création du Centre de design et de développement de produits pour l'Amérique du Nord, à Saint-Bruno, au Québec. Transport construira également une nouvelle piste d'essai moderne de matériel ferroviaire à son usine de La Pocatière, au Québec. Ces projets représentaient alors des investissements totaux de 17 millions \$ au cours des 18 mois suivants.

Le 14 juin 2011, Transport a annoncé qu'il avait décroché un important contrat de mise à niveau du système de signalisation ATC (contrôle automatique des trains) des lignes souterraines (« SSR ») du Métro de Londres, au Royaume-Uni. Ce contrat, d'une valeur approximative de 577 millions \$, fait partie du programme de mise à niveau SSR du Métro de Londres. Transport fournira le système réputé ATC *CITYFLO 650*. Cette technologie novatrice CBTC (système de commande de trains basé sur les communications) est semblable à celle qui est utilisée avec succès pour le Métro de Madrid, en Espagne.

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

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

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

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

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

Le 16 novembre 2011, Aéronautique a annoncé qu'il avait signé une lettre d'entente avec le gouvernement du Royaume du Maroc afin d'établir des installations de fabrication au Maroc. Aéronautique a l'intention d'investir environ 200 millions \$ en équipement, en immeubles et en coûts de démarrage au cours des huit prochaines années.

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

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

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

Le 13 janvier 2012, Aéronautique a annoncé la nomination de Michele (Mike) Arcamone au poste de président, Bombardier Avions commerciaux, avec prise d'effet le 1^{er} février 2012.

Le 1^{er} mars 2012, Transport a annoncé qu'il avait l'intention d'obtenir une facilité de crédit renouvelable non garantie de trois ans d'un montant allant jusqu'à 500 millions € (647 millions \$ convertis selon le taux de change au 31 décembre 2011), aux fins d'emprunts pour les besoins généraux de Transport. Les négociations sont en cours avec les copreneurs fermes et l'entente définitive concernant cette facilité devrait être conclue vers la fin de mars ou en avril 2012. Bien que Transport négocie pour finaliser les modalités de cette facilité et les ententes connexes, il n'y a aucune garantie que cette facilité soit disponible selon des modalités mutuellement acceptables.

Rubrique 3. Description de l'activité

3.1 Aperçu de l'activité

La Société fabrique du matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs isolables : Aéronautique et Transport.

Aéronautique est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs sur les marchés des avions d'affaires, des avions commerciaux, des avions spécialisés et des avions amphibies. Aéronautique possède le plus vaste portefeuille d'avions dans les catégories de marché où il livre concurrence et est le troisième plus important avionneur civil au monde. Aéronautique offre également à ses clients des solutions tout au long du cycle de vie, y compris le soutien technique et les services de composants, d'entretien et de formation, ainsi que les programmes de multipropriété *Flexjet*. Aéronautique avait des effectifs de 33 600 employés au 31 décembre 2011.

Transport est le leader mondial de la conception, de la fabrication et du soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail, et il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire complets. Transport avait des effectifs de 36 200 employés au 31 décembre 2011.

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

Aéronautique

Aéronautique est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs sur les marchés des avions d'affaires, des avions commerciaux, des avions spécialisés et des avions amphibies. Aéronautique compte 14 sites de production et d'ingénierie et un réseau international de service et de soutien et assure une présence dans 28 pays.

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 ».

Segments de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les segments de marché de Aéronautique sous la section intitulée « Leader de l'industrie pour les produits et services », aux pages 24 à 26 de notre rapport annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (le « rapport annuel »); ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les principaux marchés de Aéronautique sous la section intitulée « Notre marché », aux pages 30 à 32 et 34 à 36 de notre rapport annuel; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Nouveaux produits et développement de produits

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les nouveaux produits et le développement de produits de Aéronautique sous la section intitulée « Investissements importants dans de nouveaux produits plus écoénergétiques », aux pages 99 à 103 de notre rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com (le « rapport de gestion »); ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Cycles

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les cycles de Aéronautique sous la section intitulée « Industrie et conjoncture économique », aux pages 90 à 94 de notre rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Méthodes de distribution

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

Méthodes de production

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

Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources dans le monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre. La majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs avec lesquels Aéronautique a généralement conclu des contrats à long terme, car Aéronautique cherche à établir des relations à long terme avec d'importants fournisseurs directs et fournisseurs indirects pour le développement de nouveaux programmes d'avion et pour la livraison de matériaux, de principaux circuits et de composants afin de construire et de livrer des avions et de fournir aux clients les services connexes. Aéronautique évalue et rationalise continuellement son bassin de fournisseurs afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace et des processus d'approvisionnement durables. Dans sa chaîne d'approvisionnement, Aéronautique a établi des relations avec des fournisseurs présents dans plus de 49 pays.

Concurrence

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les concurrents de Aéronautique sous la section intitulée « Notre marché », aux pages 33, 37 et 38 de notre rapport annuel; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Transport

Le transport sur rail est l'un des moyens de transport les plus respectueux de l'environnement. Étant donné ses faibles consommations d'énergie et d'émissions et de par sa contribution à la réduction de la congestion routière et de la durée des déplacements, le transport sur rail aide les villes à mieux respirer et à rapprocher leurs citoyens. Les produits et services de Transport combinent la technologie de conservation de l'énergie avec le niveau le plus élevé de sécurité, de fiabilité et de rentabilité. Ses produits et services sont conçus en vue d'une mobilité durable.

Transport offre le plus vaste portefeuille de produits et de services efficaces de l'industrie du transport sur rail. Il offre la gamme entière des solutions de transport sur rail, depuis les trains complets jusqu'aux sous-systèmes, aux services d'entretien, à l'intégration des systèmes et à la signalisation. Transport a réitéré sa position de chef de file en remportant davantage de commandes que ses concurrents au cours des trois dernières années⁴. Bombardier a obtenu des commandes dans tous les segments de produits et toutes les régions géographiques, ce qui confirme le caractère concurrentiel de ses produits et de ses services à l'échelle mondiale. Le parc mondial en service de produits de matériel roulant de Transport dépasse 100 000 voitures de train et locomotives.

Transport compte 62 sites de production et d'ingénierie répartis dans 25 pays. Dans le segment des services, Transport compte 18 centres de service principaux dans 11 pays, surtout en Europe, qui s'occupent de l'entretien, de la remise à neuf et de la révision de parc de véhicules. De plus, Transport exploite plus de 40 centres de service dans les établissements de ses clients à l'échelle mondiale.

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 ».

Segments de marché

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les segments de marché de Transport sous la section intitulée « Leader de l'industrie pour les produits et services », aux pages 44 à 47 de notre rapport annuel; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Principaux marchés

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les principaux marchés de Transport sous la section intitulée « Notre marché », aux pages 50 à 54 de notre rapport annuel; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Méthodes de distribution

Transport conclut la plupart de ses contrats avec les clients finaux et leur livre ses produits directement. Les contrats sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe, et les travaux d'ingénierie et de conception s'étendent sur une longue période avant la livraison. La construction de plateformes modulaires permet de raccourcir cette période et de réduire les coûts ainsi que le risque lié à l'exécution tout en améliorant la souplesse du produit pour répondre aux besoins précis du client.

4) D'après les nouvelles commandes reçues comparativement à celles des concurrents qui publient les nouvelles commandes reçues pour le transport sur rail (p. ex., Siemens, Alstom, GE, Stadler, CAF).

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 Floride, de l'Illinois, du Nevada, de New York et de la Pennsylvanie), au Mexique et au Brésil.

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

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

Méthodes de production

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

Dans le segment du matériel roulant, Transport compte 41 sites spécialisés dans la fabrication et l'assemblage de produits finaux tels que des locomotives, des voitures de métro, des véhicules légers sur rail, des trains régionaux, des trains interurbains et des trains à grande vitesse, ainsi que dans la production de composants tels que des bogies et du matériel de propulsion. Les installations de fabrication de matériel roulant sont situées dans 19 pays et comprennent des coentreprises avec des partenaires locaux en Chine. Dans le segment des services, Transport compte 18 centres de services principaux dans 11 pays, surtout en Europe, qui s'occupent de l'entretien, de la remise à neuf et de la révision de parc de véhicules. De plus, Transport compte plus de 40 centres de service dans des établissements de clients à l'échelle internationale afin d'assurer l'entretien de parc et la fourniture de pièces de rechange. Par l'intermédiaire de certaines de ses filiales, Transport compte 20 sites de production et d'ingénierie spécialisés en signalisation dans 12 pays, dont des coentreprises avec des partenaires locaux en Russie. Dans le segment des systèmes et de la signalisation, Transport compte trois installations dans trois pays pour l'ingénierie et la fabrication de navettes automatisées (« APM ») et exploite plusieurs installations d'exploitation et de maintenance un peu partout dans le monde.

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

En matière d'approvisionnement, Transport travaille avec des fournisseurs dans plus de 68 pays. Les 400 et quelques fournisseurs privilégiés comptent pour plus de 85 % du montant total des dépenses en approvisionnement de Transport liées à ses produits. L'approvisionnement chez Transport est organisé en réseaux d'acheteurs principaux, qui sont spécialisés par catégories de matériaux et par produits. Ils travaillent en étroite collaboration avec la fonction d'ingénierie principale à l'amélioration continue de la performance des matériaux et des composants, à l'optimisation des dépenses relatives aux matériaux et à la standardisation. L'approvisionnement des divisions se fait avec la contribution de la fonction d'approvisionnement mondiale, qui repère et développe des fournisseurs dans des marchés à faibles coûts par l'intermédiaire de bureaux d'approvisionnement internationaux situés en Bosnie, en Bulgarie, en Chine, en Pologne, en République tchèque, en Roumanie et en Turquie.

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

Concurrence

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les concurrents de Transport sous la section intitulée « Notre marché », aux pages 54 et 55 de notre rapport annuel; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

3.2 Information sectorielle

Pour une indication du montant des revenus de Aéronautique et de Transport répartis par pays (selon l'emplacement du client) et des revenus répartis par produit ou service important, il y a lieu de se reporter à la note 5 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 janvier 2011, qui ont été déposés sur SEDAR (www.sedar.com) le 1^{er} mars 2012. Cette note est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions est la convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. (« CFC ») (filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada), en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion *Challenger* et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution, l'entretien et le soutien d'avions *Challenger* et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de la convention est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans chacune; la première de ces options a été exercée au cours de l'exercice 2007. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ CA en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

3.4 Environnement

Lois et risques en matière d'environnement

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérale, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux ayant compétence à l'égard des activités étrangères de la Société. En outre, la Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement (« politique SSE ») qu'elle met à jour périodiquement et qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale. Cette politique SSE a été mise à jour au cours de l'exercice 2009. Elle a été examinée et confirmée à la fin de 2011. Conformément à cette politique, un programme de vérification de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement a été instauré à l'échelle de la Société afin de veiller à ce que ses installations de fabrication et de service se conforment à tous les égards importants à l'ensemble des lois et règlements applicables en matière de santé, de sécurité et d'environnement. La Société a aussi appliqué la norme ISO 14001 à ses sites de production et de service afin de prévenir la pollution et de réduire les risques liés à l'environnement. À ce jour, tous les établissements de la Société comptant plus de 150 employés ont reçu l'accréditation d'organismes externes en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale et de la norme OSHAS 18001 sur la santé et sécurité au travail. Plusieurs sites de Transport sont également enregistrés en vertu du système de management environnemental et d'audit de l'Union européenne. Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs, tant aux nouvelles installations qu'aux installations existantes construites ou améliorées dans le cours normal de ses affaires. Conformément à la norme ISO 14001, les lois et règlements sur le point d'être adoptés en matière d'environnement sont suivis et évalués régulièrement. Les dépenses en immobilisations futures nécessaires à l'établissement de systèmes de

contrôle de la pollution par suite de ces exigences réglementaires imminentes ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

Les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société sont généralement associés aux exigences nationales et locales mises en œuvre dans chacun des territoires où la Société exerce ses activités. La plupart des pays où la Société exerce des activités de fabrication en sont à divers stades d'élaboration de systèmes contraignants de quotas et d'échange de droits d'émission. Au cours de 2011, les risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus par la Société se rapportaient principalement à ses obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (Climate Change Agreement) du Royaume-Uni et de l'engagement de réduction des émissions de carbone du Royaume-Uni, appelé le système d'efficacité énergétique REC (CRC Energy Efficiency System) (lancé en avril 2010). Jusqu'à présent, ces obligations n'ont eu qu'une incidence négligeable sur la Société. La Société continue à surveiller les risques liés à la législation relative à l'efficacité énergétique, aux taxes sur le carbone, aux normes de l'industrie et à d'autres mécanismes d'échange de droits d'émission de carbone liés à ses activités et à ses produits.

Au cours de 2011, la Société a continué à travailler à un nouveau règlement européen adopté au cours de l'exercice 2007, soit le Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (« REACH »). La Société, par l'intermédiaire de ses deux secteurs isolables, a mis en œuvre des mécanismes visant à s'assurer de la conformité de ses produits et de ses activités à la phase d'enregistrement de REACH. La Société continue de surveiller les prochaines phases de la mise en œuvre de REACH pour s'assurer de son entière conformité à ce règlement, lequel ne devrait pas avoir d'incidence importante sur la situation financière de la Société.

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

Au cours de 2011, deux sites de la Société étaient admissibles aux programmes de quotas de l'Union européenne, mais ces quotas ne présentaient pas de risques importants pour la Société, étant donné que les émissions de ces sites étaient inférieures aux limites respectivement applicables à ceux-ci; la Société n'a donc pas eu à acheter de crédits de carbone.

Obligations environnementales

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études périodiques afin d'évaluer la présence de contaminants dans le sol et les eaux souterraines et de déterminer la nécessité et l'efficacité de diverses techniques de décontamination et de définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Les coûts historiques connus pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société. Au cours de 2012, 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.

Politiques environnementales

La Société s'efforce de réduire continuellement l'impact délétère sur l'environnement généré par ses activités. L'empreinte environnementale des installations de service et de fabrication demeure une préoccupation constante et la Société établit des objectifs et des cibles afin de réduire son impact sur l'environnement. En 2011, la Société a confirmé des cibles de réduction en matière de consommation d'énergie, d'émissions de carbone, de consommation d'eau et de production de déchets pour les années à venir. En 2010, le Fonds vert de Bombardier a également été créé afin de tirer profit des meilleures idées des employés pour améliorer l'efficacité énergétique et la performance environnementale globale du site. Cette initiative a été lancée au sein de Aéronautique et de Transport en 2011 et se poursuivra en 2012. Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur le système de gestion de l'environnement de Bombardier sur le site Web de Bombardier relatif à la responsabilité sociale d'entreprise, à l'adresse www.csr.bombardier.com/fr.

3.5 Responsabilité sociale d'entreprise

En 2011, la Société a continué d'enchâsser la responsabilité sociale d'entreprise dans les sections Transport et Aéronautique dans les domaines prioritaires de la gouvernance, des employés, des activités, des produits, de la chaîne d'approvisionnement et de la responsabilité sociale. Pour la cinquième année d'affilée, la Société a été choisie comme composante des indices Dow Jones Sustainability World et Dow Jones Sustainability North America, deux indicateurs de référence en matière de durabilité.

Pour plus de renseignements, consultez notre site Web www.csr.bombardier.com

3.6 Actifs incorporels

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

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

3.7 Ressources humaines

Pour préserver le leadership de Bombardier et assurer sa croissance soutenue, il est essentiel de disposer d'employés de calibre international. Au cours des dernières années, Bombardier a intensifié ses efforts pour intégrer les rangs des meilleurs employeurs à l'échelle mondiale et, aujourd'hui, Bombardier continue à réaliser d'importants progrès. Au cours de 2011, Bombardier a continué de déployer sa feuille de route en matière de gestion mondiale des talents pour relever les défis à la fois dans les marchés traditionnels et dans les marchés émergents. Ces défis comprennent :

- Pénurie de main-d'œuvre qualifiée
- Changements démographiques
- Concurrence accrue pour embaucher les meilleures personnes

- Maintien de stratégies de recrutement efficaces dans ses principaux marchés
- Développement et rétention de ses meilleurs employés
- Partage des meilleures pratiques dans l'ensemble de Bombardier
- Amélioration continue de ses performances en santé et sécurité

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

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

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

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

Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur les ressources humaines de Bombardier sous les sections intitulées « Effectifs » et « Légère progression des effectifs entraînée par un montant record de nouvelles commandes au cours de l'année civile 2010 », aux pages 109 et 122, respectivement, de notre rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

3.8 Facteurs de risque

La description des risques touchant la Société et ses activités se trouve sous la section intitulée « Risques et incertitudes », aux pages 125 à 132 de notre rapport de gestion; ces pages sont intégrées par renvoi dans les présentes.

Rubrique 4. Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours de chacun des exercices clos le 31 décembre 2011, le 31 janvier 2011 et le 31 janvier 2010. Ces dividendes sont libellés en dollars canadiens.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercice clos le 31 décembre 2011		Exercice clos le 31 janvier 2011		Exercice clos le 31 janvier 2010	
	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle	Total	Par action sur une base annuelle
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	6,5	0,6875	6,3	0,6619	5,1	0,587965
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	3,3	1,31676	3,3	1,31676	3,3	1,31676
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	14,7	1,5625	14,7	1,5625	14,7	1,5625
Actions classe A (droits de vote multiples)	31,5	0,10	31,6	0,10	31,6	0,10
Actions subalternes classe B	146,1	0,1015625	145,9	0,1015625	146,1	0,1015625

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

Pour leur part, les porteurs d'actions subalternes classe B ont droit, en priorité sur les porteurs d'actions classe A, à un dividende non cumulatif au taux de 0,0015625 \$ 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.

Conformément à une décision prise par le conseil d'administration de Bombardier le 3 juin 2008 qui autorisait le rétablissement du paiement d'un dividende trimestriel sur chaque action classe A et chaque action subalterne classe B, les porteurs de ces actions ont droit à un dividende trimestriel de 0,025 \$ CA par action lorsqu'un dividende est déclaré par le conseil d'administration.

Rubrique 5. Description générale de la structure du capital

Le capital autorisé de la Société se compose i) d'un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (les « actions privilégiées »), dont 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 2, 12 000 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 3 et 9 400 000 ont été désignées à titre d'actions privilégiées série 4; ii) de 1 892 000 000 d'actions classe A; et iii) de 1 892 000 000 d'actions subalternes classe B. Au 31 décembre 2011, la Société comptait 9 464 920 actions privilégiées série 2, 2 535 080 actions privilégiées série 3, 9 400 000 actions privilégiées série 4, 314 537 237 actions classe A et 1 438 677 056 actions subalternes classe B en circulation.

Les actions subalternes classe B sont des titres de négociation restreinte (au sens de la réglementation canadienne applicable sur les valeurs mobilières), car elles ne comportent pas de droits de vote égaux à ceux des actions classe A. Dans l'ensemble, les droits de vote s'attachant aux actions subalternes classe B représentaient, au 31 décembre 2011, 31,38 % des droits de vote s'attachant à l'ensemble des titres comportant droit de vote émis et en circulation de la Société.

Actions classe A et actions subalternes classe B

Subordination et droits de vote

Les actions classe A et les actions subalternes classe B prennent rang après les actions privilégiées quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société. À chaque assemblée des actionnaires de la Société, sauf à celles auxquelles seuls les porteurs d'actions d'une autre catégorie ou d'une série particulière ont droit de vote, chaque action classe A et chaque action subalterne classe B confèrent dix voix et une voix par action à leur porteur, respectivement.

Dividendes et liquidation

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

En cas de liquidation ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de son actif entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires, les porteurs d'actions classe A et les porteurs d'actions subalternes classe B ont le droit de recevoir proportionnellement, action pour action, le reliquat de l'actif de la Société après le paiement de toutes les dettes, sous réserve de droits prioritaires attachés à toute action ayant priorité de rang sur les actions classe A et les actions subalternes classe B.

Subdivision ou refonte

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

Privilège de conversion

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

Exception faite des droits, privilèges, restrictions et conditions attachés aux actions classe A et aux actions subalternes classe B qui sont décrits ci dessus, les actions classe A et les actions subalternes classe B sont assorties des mêmes droits, sont égales à tous les égards et sont traitées par la Société comme si elles faisaient partie d'une seule catégorie.

Actions privilégiées en tant que catégorie

Émission en séries

Les actions privilégiées sont émissibles en séries, chaque série se composant du nombre d'actions et comportant les droits, privilèges, conditions et restrictions qui peuvent être déterminés par le conseil d'administration avant son émission, sous réserve des dispositions de la LCSA, des statuts de la Société et des conditions attachées à toute série d'actions privilégiées en circulation.

Rang

Les actions privilégiées de chaque série prennent le même rang que les actions privilégiées de toutes les autres séries et elles prennent rang devant les actions classe A et les actions subalternes classe B quant au paiement des dividendes et à la répartition de l'actif, dans la mesure décrite dans les statuts de la Société, en cas de liquidation, de dissolution ou d'abandon des affaires de la Société ou de toute autre répartition de ses actifs entre ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires.

Dividendes

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

Droits en cas de liquidation

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

Droits de vote

Les porteurs d'actions privilégiées n'ont pas le droit d'être convoqués, d'assister ni de voter aux assemblées des actionnaires, sauf tel qu'il est prévu dans les statuts de la Société à l'égard de toute série d'actions privilégiées ou lorsque les porteurs d'actions privilégiées sont habilités à voter séparément en tant que catégorie ou série conformément à la LCSA ou à toute loi pouvant la remplacer, telle qu'elle peut être modifiée de temps à autre. Eu égard à toute question

nécessitant l'approbation des porteurs d'actions privilégiées en tant que catégorie, chaque porteur dispose d'une voix pour chaque dollar du prix d'émission des actions privilégiées qu'il détient. Chaque porteur d'actions privilégiées d'une série particulière dispose, en cas de vote par série, d'une voix pour chaque action privilégiée de cette série qu'il détient. Les porteurs d'actions privilégiées ne disposent d'aucun droit préférentiel de souscription.

Modifications

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

Actions privilégiées série 2

Les actions privilégiées série 2 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier 24 dividendes mensuels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 2 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 2 en circulation) au prix de 25,50 \$ CA par action (plus les dividendes accumulés et impayés) et sont convertibles à raison de une action pour une le 1^{er} août 2012 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation à la date de conversion, les actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 3. De même, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation, aucune action privilégiée série 2 ne pourra être convertie. Depuis le 1^{er} août 2002, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs, ajustables et variables sont payables mensuellement, s'ils sont déclarés par le conseil d'administration, le taux de dividende variable annuel étant égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté mensuellement à la hausse ou à la baisse jusqu'à concurrence de 4 % du taux préférentiel sur une base mensuelle si le cours des actions privilégiées série 2 est inférieur à 24,90 \$ CA par action ou supérieur à 25,10 \$ CA par action.

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

Actions privilégiées série 3

Les actions privilégiées série 3 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit (8) dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 3 aient été acquittés), elles sont rachetables au gré de la Société (à l'égard de la totalité mais non moins que la totalité des actions privilégiées série 3) au prix de 25,00 \$ CA par action (plus les dividendes accumulés et impayés) le 1^{er} août 2012 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite et sont convertibles au gré du porteur à raison de une action pour une le 1^{er} août 2012 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite en actions privilégiées série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 3 en circulation à la date de conversion, les

actions restantes seront automatiquement converties en un nombre équivalent d'actions privilégiées série 2. De même, si la Société détermine qu'il y aurait alors moins de 1 000 000 d'actions privilégiées série 2 en circulation, aucune action privilégiée série 3 ne pourra être convertie. Les actions privilégiées série 3 comportent un taux de dividende annuel de 5,267 % pour la période quinquennale allant du 1^{er} août 2007 au 31 juillet 2012 inclusivement, ce dividende étant payable trimestriellement, s'il est déclaré. Le taux du dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours et au plus 60 jours avant chaque période de dividende quinquennale subséquente. Chaque taux de dividende fixe quinquennal choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, au sens donné à ce terme dans les clauses modificatrices en vertu desquelles les actions privilégiées série 3 ont été créées.

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

Actions privilégiées série 4

Les actions privilégiées série 4 donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés, cumulatifs et fixes, si le conseil d'administration en déclare, de 1,5625 \$ CA par action par année. Les dividendes sont payables trimestriellement le dernier jour de janvier, d'avril, de juillet et d'octobre de chaque année à un taux égal à 0,390625 \$ CA par action par trimestre. Les actions privilégiées série 4 ne sont assorties d'aucun droit de vote (sauf si la Société omet de payer en entier huit (8) dividendes trimestriels, jusqu'à ce que tous les arriérés de dividendes au titre des actions privilégiées série 4 aient été acquittés). La Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter au comptant à son gré la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 au prix de 25,00 \$ CA par action (le prix étant majoré dans chaque cas du montant des dividendes accumulés et impayés sur les actions). Par ailleurs, la Société pourra, moyennant un préavis en ce sens d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, sous réserve de l'approbation des bourses appropriées, convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées série 4 en circulation en actions subalternes classe B de la Société entièrement libérées. On établira le nombre d'actions subalternes classe B de la Société en lesquelles chaque action privilégiée série 4 pourra être ainsi convertie en divisant le prix de rachat applicable par action privilégiée série 4, plus tous les dividendes accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion, exclusivement, par le plus élevé entre 2,00 \$ CA et 95 % du cours moyen pondéré de ces actions subalternes classe B à la TSX pour la période de 20 jours de bourse consécutifs se terminant le quatrième jour précédant la date fixée pour la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse précédent (le « cours du marché »). Aucune fraction d'action subalterne classe B ne sera émise lors de toute conversion d'actions privilégiées série 4, mais la Société fera plutôt des paiements en espèces d'un montant par fraction d'action subalterne classe B par ailleurs émissible égal au produit de la fraction de l'action subalterne classe B par ailleurs émissible et du plus élevé entre 2,00 \$ CA et 95 % du cours du marché. La Société peut accorder en tout temps, à son gré, aux porteurs d'actions privilégiées série 4 le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions, moyennant préavis, en actions privilégiées d'une nouvelle série à raison d'une action contre une.

Cotes de crédit

Au 31 décembre 2011, la Société s'est vu attribuer une cote de BB+ pour sa dette à long terme par Fitch Ratings (« Fitch ») avec une perspective stable. Les titres d'emprunt à long terme de la Société se sont également vu attribuer des cotes de Ba2 par Moody's Investors Service (« Moody's ») et de BB+ par Standard & Poor's (« S&P »), les deux agences maintenant une perspective stable. Fitch et S&P ont également attribué une cote de BB- et de P-4, respectivement, aux actions privilégiées de la Société. Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS ») a également attribué des cotes de BB et de Pfd-4 à la Société pour sa dette à long terme et ses actions privilégiées, respectivement, avec une perspective stable, mais ces cotes n'avaient pas été sollicitées et sont fondées uniquement sur des renseignements publics.

S&P cote la dette à long terme par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de AAA à une cote minimale de D et les actions privilégiées par catégorie de cotation allant d'une cote maximale de P-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 pour la dette à long terme et d'une cote maximale de Pfd-1 à une cote minimale de D pour les actions privilégiées.

La cote de BB attribuée par S&P à la dette à long terme est la septième plus élevée sur une échelle de dix catégories. La désignation « + » indique que le titre se situe parmi ceux dont la qualité est plus élevée dans la fourchette de cotes BB. Une société dont la dette à long terme est cotée BB est exposée à des incertitudes importantes ou à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourraient faire en sorte qu'elle n'ait pas la capacité suffisante pour respecter son engagement financier. La cote de Ba attribuée par Moody's à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de neuf catégories. Une cote de Ba est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée comme comportant des éléments de nature spéculative et est assujettie à un risque de crédit élevé. La désignation « 2 » indique que la Société occupe une position moyenne dans la catégorie de notation Ba. La cote de BB attribuée par Fitch à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de onze catégories et indique une plus grande vulnérabilité au risque de crédit, particulièrement en cas d'évolution défavorable de la conjoncture commerciale ou économique au fil du temps; toutefois, il existe une certaine flexibilité sur les plans commercial ou économique qui permet de supposer que les engagements financiers seront respectés. Le modificateur « + » indique la position relative dans la catégorie de notation. La cote de BB attribuée par DBRS à la dette à long terme est la cinquième plus élevée sur une échelle de dix catégories. La cote de BB est utilisée lorsque la dette à long terme est considérée comme comportant des éléments de nature spéculative et un crédit qui n'est pas de première qualité et indique que la capacité de paiement des obligations financières est incertaine et que la société est vulnérable aux événements futurs.

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

Les cotes de crédit accordées par S&P, Moody's, 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 cumulé des opérations de chacun des titres de la Société inscrits à des fins de négociation à la cote de la TSX pour les périodes indiquées :

MOIS		Actions classe A « BBD.A »	Actions subalternes classe B « BBD.B »	Actions privilégiées série 2 « BBD.PR.B »	Actions privilégiées série 3 « BBD.PR.D »	Actions privilégiées série 4 « BBD.PR.C »
Décembre 2011	Haut	4,21 \$	4,19 \$	15,54 \$	18,29 \$	23,69 \$
	Bas	3,41 \$	3,30 \$	13,57 \$	17,45 \$	22,75 \$
	Clôture	4,06 \$	4,06 \$	15,25 \$	18,29 \$	23,00 \$
	Volume	825 774	147 820 400	185 526	65 651	95 425
Novembre 2011	Haut	4,47 \$	4,40 \$	14,60 \$	18,21 \$	23,39 \$
	Bas	3,76 \$	3,67 \$	13,60 \$	17,45 \$	22,50 \$
	Clôture	3,84 \$	3,78 \$	13,83 \$	17,71 \$	22,90 \$
	Volume	663 739	123 101 573	147 954	86 455	87 671
Octobre 2011	Haut	4,64 \$	4,43 \$	14,66 \$	19,21 \$	23,04 \$
	Bas	3,50 \$	3,42 \$	11,09 \$	17,60 \$	21,76 \$
	Clôture	4,20 \$	4,12 \$	14,40 \$	17,80 \$	23,00 \$
	Volume	819 767	174 186 220	207 354	84 437	163 766
Septembre 2011	Haut	4,88 \$	4,84 \$	16,21 \$	20,50 \$	23,80 \$
	Bas	3,70 \$	3,63 \$	12,98 \$	19,20 \$	22,50 \$
	Clôture	3,70 \$	3,67 \$	13,01 \$	19,39 \$	22,73 \$
	Volume	1 254 685	185 914 790	368 441	38 976	114 801
Août 2011	Haut	5,81 \$	5,84 \$	18,08 \$	20,25 \$	24,32 \$
	Bas	4,55 \$	4,65 \$	15,22 \$	19,00 \$	22,20 \$
	Clôture	4,87 \$	4,77 \$	15,70 \$	19,50 \$	23,70 \$
	Volume	2 042 814	175 033 446	351 259	69 975	150 655
Juillet 2011	Haut	7,00 \$	6,98 \$	19,19 \$	22,31 \$	24,50 \$
	Bas	5,56 \$	5,54 \$	18,00 \$	20,00 \$	23,51 \$
	Clôture	5,78 \$	5,78 \$	18,00 \$	20,21 \$	23,56 \$
	Volume	1 586 995	118 918 175	219 677	62 918	126 694
Juin 2011	Haut	7,25 \$	7,25 \$	19,46 \$	22,50 \$	24,59 \$
	Bas	6,47 \$	6,46 \$	18,89 \$	21,29 \$	24,22 \$
	Clôture	6,92 \$	6,95 \$	19,20 \$	22,25 \$	24,45 \$
	Volume	1 192 521	175 697 993	457 467	72 531	143 422
Mai 2011	Haut	7,16 \$	7,12 \$	19,75 \$	22,99 \$	24,49 \$
	Bas	6,50 \$	6,48 \$	18,16 \$	21,65 \$	23,61 \$
	Clôture	6,72 \$	6,75 \$	19,32 \$	21,85 \$	24,40 \$
	Volume	725 946	107 266 471	345 353	41 328	130 196
Avril 2011	Haut	7,24 \$	7,24 \$	18,25 \$	21,83 \$	24,49 \$
	Bas	6,69 \$	6,69 \$	17,90 \$	21,26 \$	23,65 \$
	Clôture	7,05 \$	7,05 \$	18,19 \$	21,70 \$	24,02 \$
	Volume	1 138 667	97 491 498	489 063	36 440	136 089
Mars 2011	Haut	7,29 \$	7,29 \$	18,26 \$	21,40 \$	24,35 \$
	Bas	5,77 \$	5,75 \$	17,76 \$	20,17 \$	23,53 \$
	Clôture	7,12 \$	7,13 \$	18,01 \$	21,40 \$	24,27 \$
	Volume	2 399 649	177 079 247	503 167	54 683	140 572
Février 2011	Haut	6,73 \$	6,75 \$	18,25 \$	20,69 \$	23,75 \$
	Bas	5,64 \$	5,65 \$	17,38 \$	20,00 \$	23,08 \$
	Clôture	6,24 \$	6,25 \$	17,84 \$	20,59 \$	23,75 \$
	Volume	1 900 488	116 733 920	363 021	39 694	134 960

Rubrique 7. Administrateurs et membres de la haute direction

Le nom des administrateurs et des membres de la haute direction de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les membres de la haute direction au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A ou d'actions subalternes classe B, selon le cas, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main au 29 février 2012 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
LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA Westmount (Québec) Canada Président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	13 052 944 ²	812 500 ²
PIERRE BEAUDOIN Westmount (Québec) Canada Président et chef de la direction de la Société	2004 à ce jour	512 859	76 896
ANDRÉ BÉRARD ^{a, b, c, d} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	5 000
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER Montréal (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	³	265 774
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Canada Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	⁴	40 001
MARTHA FINN BROOKS ^{a, b} Atlanta (Géorgie) États-Unis Administratrice de sociétés	2009 à ce jour	—	30 000
L. DENIS DESAUTELS, O.C., FCA ^{a, c} Ottawa (Ontario) Canada Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	10 000
THIERRY DESMAREST ^{b, e} Paris, France Président honoraire du conseil d'administration de Total S.A. (société pétrolière et gazière)	2009 à ce jour	—	—

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
JEAN-LOUIS FONTAINE Westmount (Québec) Canada Vice-président du conseil d'administration de la Société	1975 à ce jour	4 097 472 ⁵	6 465
DANIEL JOHNSON ^{6, a, c} Montréal (Québec) Canada Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l. Cabinet d'avocats	1999 à ce jour	—	1 200
JEAN C. MONTY ^{7, b, e} Montréal (Québec) Canada Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000
CARLOS E. REPRESAS ^{b, c, e} Mexico, Mexique Administrateur de sociétés	2004 à ce jour	—	—
JEAN-PIERRE ROSSO ^{a, e} New York (New York) États-Unis Président du conseil, World Economic Forum USA Inc. (organisme sans but lucratif)	2006 à ce jour	—	—
HEINRICH WEISS ^e Düsseldorf, Allemagne Président du conseil et chef de la direction, SMS Holding GmbH (société de construction d'usines et de génie mécanique)	2005 à ce jour	—	—

1) Le nombre d'actions détenues est présenté au 29 février 2012.

2) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 123 490 actions classe A et 812 500 actions classe B.

3) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 65 401 042 actions classe A.

4) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 61 973 491 actions classe A.

5) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle, exerce un contrôle ou a la haute main sur 60 701 887 actions classe A.

6) M. Johnson a été administrateur et président du conseil de Geneka Biotechnologie Inc. jusqu'au 7 mars 2003, soit environ deux mois avant la date à laquelle cette société a été réputée avoir fait une cession de biens.

7) M. Monty a agi à titre d'administrateur ou de haut dirigeant de Téléglobe Inc. et de certaines des sociétés de son groupe dans l'année précédant le 15 mai 2002, date à laquelle Téléglobe Inc. et certaines des sociétés de son groupe ont demandé la protection des tribunaux aux termes des lois sur l'insolvabilité de divers pays, y compris le Canada et les États-Unis.

a) Membre du comité d'audit.

b) Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération.

c) Membre du comité des finances et de gestion des risques.

d) Administrateur principal.

e) Membre du comité de la régie d'entreprise et des nominations.

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

Membres de la haute direction qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Pierre Alary, FCA Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal et chef de la direction financière
Richard C. Bradeen Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite
Roger Carle Ville de Mont-Royal (Québec) Canada	Secrétaire de la Société
Daniel Desjardins Montréal (Québec) Canada	Vice-président principal, affaires juridiques
Guy C. Hachey Blainville (Québec) Canada	Président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique
John Paul Macdonald Longueuil (Québec) Canada	Vice-président principal, ressources humaines et affaires publiques
André Navarri Paris, France	Président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport

En date du 29 février 2012, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les membres de la haute direction de la Société, en tant que groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 17 688 275 actions classe A et de 1 607 201 actions subalternes classe B, soit 5,62 % et 0,11 %, respectivement, des actions de chacune de ces catégories en circulation.

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

- Laurent Beaudoin occupe le poste de président du conseil d'administration depuis le 4 juin 2008; avant cette date, il était président du conseil d'administration et chef de la direction depuis le 13 décembre 2004.
- Pierre Beaudoin occupe le poste de président et chef de la direction de Bombardier depuis le 4 juin 2008; avant cette date, il était vice-président exécutif de Bombardier et président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001.
- Richard C. Bradeen occupe le poste de vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite depuis le 6 février 2009; avant cette date, il était vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques depuis le 20 janvier 2005.
- Martha Finn Brooks s'est jointe au conseil d'administration de Bombardier le 24 août 2009; avant cette date, elle a été présidente et chef de l'exploitation de Novelis Inc. de mars 2007 à mai 2009, après avoir exercé les fonctions de chef de l'exploitation de cette société de janvier 2005 à mars 2007.

- Thierry Desmarest s’est joint au conseil d’administration de Bombardier le 21 janvier 2009; depuis mai 2010, il est président honoraire et membre du conseil d’administration de Total S.A., après avoir exercé les fonctions de président du conseil d’administration de cette société depuis février 2007.
- Guy Hachey occupe le poste de président et chef de l’exploitation de Bombardier Aéronautique depuis avril 2008; avant cette date, il occupait les postes combinés de vice-président, Delphi Corporation, de président, Delphi Powertrain Systems, ainsi que de président, Delphi Europe, Moyen-Orient et Afrique, et de responsable exécutif des activités manufacturières mondiales de Delphi Corporation depuis 1999.
- 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.
- André Navarri occupe le poste de président et chef de l’exploitation de Bombardier Transport depuis le 3 septembre 2008; à cette date, il a résigné ses fonctions de membre du conseil d’administration de Bombardier; avant cette date, il était vice-président exécutif de Bombardier et président de Bombardier Transport depuis le 22 février 2004.

Rubrique 8. Poursuites

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

Bien que la Société ne puisse prédire l’issue des poursuites en cours au 31 décembre 2011, selon l’information actuellement disponible, elle est d’avis que la résolution de ces actions judiciaires n’aura pas d’incidence négative importante sur sa situation financière.

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 canadiennes suivantes : Halifax, Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver.

Rubrique 10. Contrats importants

Depuis le 1^{er} février 2011, 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 l'auditeur externe qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires de Bombardier Inc. conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'il est indépendant au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Ce code est équivalent ou semblable aux codes de déontologie applicables aux comptables agréés dans les autres provinces du Canada.

Rubrique 12. Information sur le comité d'audit

Information concernant le comité d'audit

M. L. Denis Desautels agit à titre de président du comité d'audit, dont les autres membres sont M^{me} Martha Finn Brooks et 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 d'audit*.

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

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

L. Denis Desautels, O.C., FCA (président) – M. Desautels est président du comité d'audit depuis 2003. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université McGill. Il a été vérificateur général du Canada du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 2001. À ce titre, il était responsable de l'examen des activités du gouvernement du Canada, de ses nombreuses sociétés d'État et de ses divers organismes gouvernementaux, ainsi que des activités des trois gouvernements territoriaux du Canada. Au moment de sa nomination à titre de vérificateur général, il était associé principal du bureau montréalais du cabinet Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. (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 président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Il est membre du comité d'audit de la Banque Laurentienne du Canada et de Groupe Jean Coutu (PJC) Inc.

André Bérard – M. Bérard est membre du comité d'audit depuis 2004. Il est titulaire d'un brevet de l'Institut des banquiers canadiens. Il a participé au programme de gestion spécial de la Harvard Business School. Il a été président du conseil de la Banque Nationale du Canada de 2002 à 2004, après avoir occupé les postes de président du conseil et chef de la direction de 1990 à 2002, de président et chef de la direction en 1989 et de président et chef de l'exploitation de 1986 à 1989. De 1958 à 1986, M. Bérard a occupé divers postes à responsabilité croissante à la Banque Nationale du Canada. Il est membre du comité d'audit de BCE Inc., de BMTC Group Inc. et de TransForce Inc.

Martha Finn Brooks – M^{me} Brooks est membre du comité d'audit depuis 2009. Elle est titulaire d'un baccalauréat ès arts en économie et en sciences politiques et d'un MBA en affaires internationales de l'Université Yale. Elle était, jusqu'à sa retraite en 2009, présidente et chef de l'exploitation de Novelis Inc., une entreprise multinationale de laminage d'aluminium détenue par la société Hindalco Industries Ltd., établie à Mumbai, qui, en 2005, avait été scindée à titre de société cotée à la TSX et à la NYSE par Alcan Inc. De 2002 à 2005, elle a occupé les postes de présidente et chef de la direction d'Alcan Rolled Products – Amériques et Asie et vice-présidente principale d'Alcan. Avant de se joindre à Alcan Inc., M^{me} Brooks a été vice-présidente chez Cummins, Inc., un fabricant de moteurs, où elle a occupé pendant plus de 15 ans divers postes en gestion générale, en commercialisation et en développement des affaires. Elle a été membre du

comité d'audit de l'International Paper Company entre 2004 et 2007. Elle est actuellement membre du comité d'audit de Jabil Circuit Inc.

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

Jean-Pierre Rosso – M. Rosso est membre du comité d'audit depuis 2006. Il 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 a été président du comité d'audit de Medtronic Inc. de 1998 à 2006 et il est demeuré membre de ce comité jusqu'en 2009.

Nomination des auditeurs

Pour chacun des exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 janvier 2011, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. nous a facturé les honoraires suivants pour des services :

Honoraires	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 janvier 2011
Honoraires d'audit	13 919 000	14 355 000
Honoraires pour services liés à l'audit	976 000	613 000
Honoraires pour services fiscaux	2 574 000	5 147 000
Autres honoraires	231 000	202 000
Honoraires totaux :	17 700 000	20 317 000

Dans le tableau ci-dessus, les expressions figurant dans la colonne « Honoraires » ont le sens suivant : « Honoraires d'audit » désigne tous les honoraires versés relativement à des services d'audit, soit les services professionnels fournis par les auditeurs externes de la Société aux fins de l'audit de ses états financiers annuels et de ceux de ses filiales et de l'examen des états financiers trimestriels de la Société ainsi que les services habituellement fournis par les auditeurs externes de la Société relativement aux dépôts et aux engagements prévus par la loi ou par un règlement; « Honoraires pour services liés à l'audit » désigne le total des honoraires facturés pour des services de certification et des services connexes fournis par les auditeurs externes de la Société qui sont raisonnablement liés à l'exécution de l'audit ou de l'examen de ses états financiers et qui ne sont pas compris dans les « Honoraires d'audit », notamment les audits des régimes d'avantages sociaux des employés de la Société et d'autres services d'attestation; « Honoraires pour services fiscaux » désigne le total des honoraires facturés pour des services professionnels fournis par les auditeurs externes de la

Société en matière de conformité fiscale, de conseils fiscaux et de planification fiscale, notamment la préparation ou l'examen des déclarations de revenus et de la documentation relative aux prix de transfert et l'assistance en matière d'audit fiscale, fournis à la Société et à ses nombreuses filiales dans le monde entier; et « Autres honoraires » désigne le total des honoraires facturés pour des produits et des services fournis par les auditeurs externes de la Société qui ne sont pas visés par les « Honoraires d'audit », les « Honoraires pour services liés à l'audit » et les « Honoraires pour services fiscaux », lesquels comprennent surtout la traduction de l'information financière. Le comité d'audit a examiné la question de savoir si la prestation de services autres que des services d'audit est compatible avec le maintien de l'indépendance des auditeurs externes de la Société. Le comité d'audit a adopté une politique qui interdit à la Société d'engager ses auditeurs externes afin qu'ils fournissent des services faisant partie des catégories de services « interdits » qui ne sont pas liés à l'audit; cette politique exige également que soient approuvés au préalable par ce comité les services d'audit et les autres services faisant partie de certaines catégories autorisées de services non liés à l'audit.

Rubrique 13. Renseignements complémentaires

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

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

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

Rubrique 14. Énoncés prospectifs

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

la présente notice annuelle, se reporter aux rubriques intitulées « Prévisions et énoncés prospectifs » respectives du secteur aéronautique de la Société et du secteur transport de la Société dans le rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la dépendance de la Société à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, au crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, au financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » du rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 qui peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date de la présente notice annuelle et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

ANNEXE A
BOMBARDIER INC.
CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT

1.1 Membres et quorum

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

1.2 Fréquence et dates des réunions

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

1.3 Président du comité d'audit

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

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

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

B. GÉRER LE COMITÉ D'AUDIT

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

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

1.4 Mandat du comité d'audit

A. BUT

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

B. OBJECTIFS

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

C. RÉUNIONS

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

- Le président et chef de la direction, le vice-président principal et chef de la direction financière, le vice-président principal, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite ou tout autre représentant de la direction dont la présence est requise par le président du comité d'audit ou l'un des membres du comité d'audit, et l'auditeur externe rencontrent séparément le comité d'audit en séance privée tenue dans le cadre d'une réunion, au moins une fois l'an.
- Les procès-verbaux des réunions du comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Les documents examinés par le comité d'audit sont conservés par le secrétaire de la Société. Une copie du procès-verbal des réunions ou des documents à l'appui est mise à la disposition de tout administrateur de Bombardier qui en fait la demande auprès du secrétaire de la Société.

D. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS

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

notices d'offre, de même que de tous les autres rapports financiers exigés par les organismes de réglementation et nécessitant l'approbation du conseil.

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

réponses de la direction et le suivi dans ce contexte et s'assurer que l'auditeur 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 l'auditeur 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 l'auditeur 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 de l'auditeur externe au moins une fois l'an.
 - j) S'assurer que l'auditeur 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 d'audit interne;
 - fonctions de gestion;
 - ressources humaines;
 - courtier, conseiller en placements ou services bancaires d'investissement;
 - services juridiques; et
 - services d'expert non liés à l'audit.
 - k) Tout service non lié à l'audit requerra l'approbation préalable du comité d'audit en conformité avec les modalités de la politique alors en vigueur sur l'approbation préalable des services d'audit et des services non liés à l'audit adoptée par le comité d'audit.
 - l) Passer en revue et approuver les politiques de Bombardier en matière d'embauche des associés et des salariés actuels ou anciens, de l'auditeur externe de Bombardier, que cet auditeur soit actuel ou ancien.
- En ce qui a trait au vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite
 - 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, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite sur les résultats des travaux réalisés par le service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et sur l'organisation, la dotation en personnel et l'indépendance de cette unité.

- b) Passer en revue et, selon le cas, approuver le plan annuel du service d'audit corporatif et d'évaluation des risques.
- c) Évaluer les voies hiérarchiques du service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et émettre les recommandations nécessaires pour préserver l'indépendance du vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite.
- d) Passer en revue les conclusions d'importance et les recommandations du service d'audit corporatif et d'évaluation des risques ainsi que les réponses de la direction s'y rapportant.
- e) Une fois l'an, évaluer le rendement du vice-président principal, stratégie, service d'audit corporatif et d'évaluation des risques et gestion des caisses de retraite; si les circonstances le justifient, examiner et recommander la destitution du titulaire de ce poste alors en fonction et la nomination de son remplaçant et présenter les résultats et conclusions du comité d'audit au comité des ressources humaines et de la rémunération et au président et chef de la direction de la Société.
- f) Une fois l'an, examiner les dispositions de la charte du service d'audit 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 d'audit

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

1.5 Divers

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

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

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