



Résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2010  
Présentation aux investisseurs, analystes financiers et  
médias

**BOMBARDIER**

1<sup>er</sup> avril 2010



# Énoncés prospectifs

Cette présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos cibles, nos buts, nos priorités et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos projets, nos attentes, nos prévisions, nos estimations et nos intentions; les perspectives de la conjoncture économique et de la conjoncture commerciale, les perspectives et les tendances de l'industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; notre développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance prévus; 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; notre position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires notre entreprise et nos activités. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes, leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que nous formulions des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre 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 cette présentation, se reporter aux rubriques Énoncés prospectifs respectives des sections BA et BT dans la section du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2010 de la Société.

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, à notre contexte commercial (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 notre dépendance 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, 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 de la section Autres du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2010 de la Société. 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 nos attentes à la date de cette présentation et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions 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 cette présentation sont formulés expressément par cette mise en garde.

**BOMBARDIER**

# Ordre du jour

- **Sommaire**
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

# Sommaire – Bonnes performances des deux groupes pour l'exercice 2010

- Revenus de 19,4 milliards \$, contre 19,7 milliards \$ l'an dernier
- Bénéfice net de 707 millions \$ (BPA de 0,39 \$), comparativement à un bénéfice net de 1 milliard \$ l'an dernier (BPA dilué de 0,56 \$)
- Fort volume de nouvelles commandes chez BT et reprise chez BA
- Solide carnet de commandes de 43,8 milliards \$
- Forte situation de trésorerie de 3,4 milliards \$

# Ordre du jour

- Sommaire
- **Résultats**
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

# Sommaire des résultats financiers

(En millions de dollars américains)

	<b>T4 E2010</b>	<b>%</b>	<b>T4 E2009</b>	<b>%</b>	<b>Exercice complet E2010</b>	<b>%</b>	<b>Exercice complet E2009</b>	<b>%</b>
<b>Revenus</b>								
<b>Aéronautique</b>	2 675		2 777		9 357		9 965	
<b>Transport</b>	2 677		2 652		10 009		9 756	
<b>Total des revenus</b>	<b>5 352</b>		<b>5 429</b>		<b>19 366</b>		<b>19 721</b>	
<b>BAIIA Aéronautique</b>	196	7,3	380	13,7	844	9,0	1 327	13,3
<b>BAIIA Transport</b>	221	8,3	197	7,4	752	7,5	657	6,7
<b>Total BAIIA</b>	<b>417</b>	<b>7,8</b>	<b>577</b>	<b>10,6</b>	<b>1 596</b>	<b>8,2</b>	<b>1 984</b>	<b>10,1</b>
<b>BAII Aéronautique</b>	106	4,0	271	9,8	473	5,1	896	9,0
<b>BAII Transport</b>	182	6,8	167	6,3	625	6,2	533	5,5
<b>Total BAII</b>	<b>288</b>	<b>5,4</b>	<b>438</b>	<b>8,1</b>	<b>1 098</b>	<b>5,7</b>	<b>1 429</b>	<b>7,2</b>

# Sommaire des résultats financiers

(En millions de dollars américains,  
sauf les montants par action)

	<b>T4 E2010</b>	<b>T4 E2009</b>	<b>Exercice complet E2010</b>	<b>Exercice complet E2009</b>
<b>Revenus</b>	<b>5 352</b>	<b>5 429</b>	<b>19 366</b>	<b>19 721</b>
<b>BAIL</b>	<b>288</b>	<b>438</b>	<b>1 098</b>	<b>1 429</b>
<b>Dépenses nettes de financement</b>	<b>60</b>	<b>56</b>	<b>183</b>	<b>138</b>
<b>BAI</b>	<b>228</b>	<b>382</b>	<b>915</b>	<b>1 291</b>
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<b>49</b>	<b>70</b>	<b>208</b>	<b>265</b>
<b>Bénéfice net</b>	<b>179</b>	<b>312</b>	<b>707</b>	<b>1 026</b>
<b>BPA dilué (en dollars)</b>	<b>0,10</b>	<b>0,17</b>	<b>0,39</b>	<b>0,56</b>

# Flux de trésorerie disponibles – T4 E2010

(En millions de dollars américains)

	Aéronautique	Transport	Consolidés	Consolidés T4 E2009
<b>BAIL</b>	106	182	288	438
<b>Amortissement</b>	90	39	129	139
<b>BALIA</b>	196	221	417	577
<b>Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation</b>	243	192	435	(268)
<b>Autres éléments hors caisse (nets)</b>	6	(2)	4	3
<b>Intérêts et impôts*</b>	-	-	(72)	(180)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	445	411	784	132
<b>Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels</b>	(233)	(39)	(272)	(223)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	212	372	512	(91)

**BOMBARDIER**

\* Les impôts sur les bénéfices et les dépenses nettes de financement ne sont pas alloués aux secteurs



# Flux de trésorerie disponibles – E2010

(En millions de dollars américains)

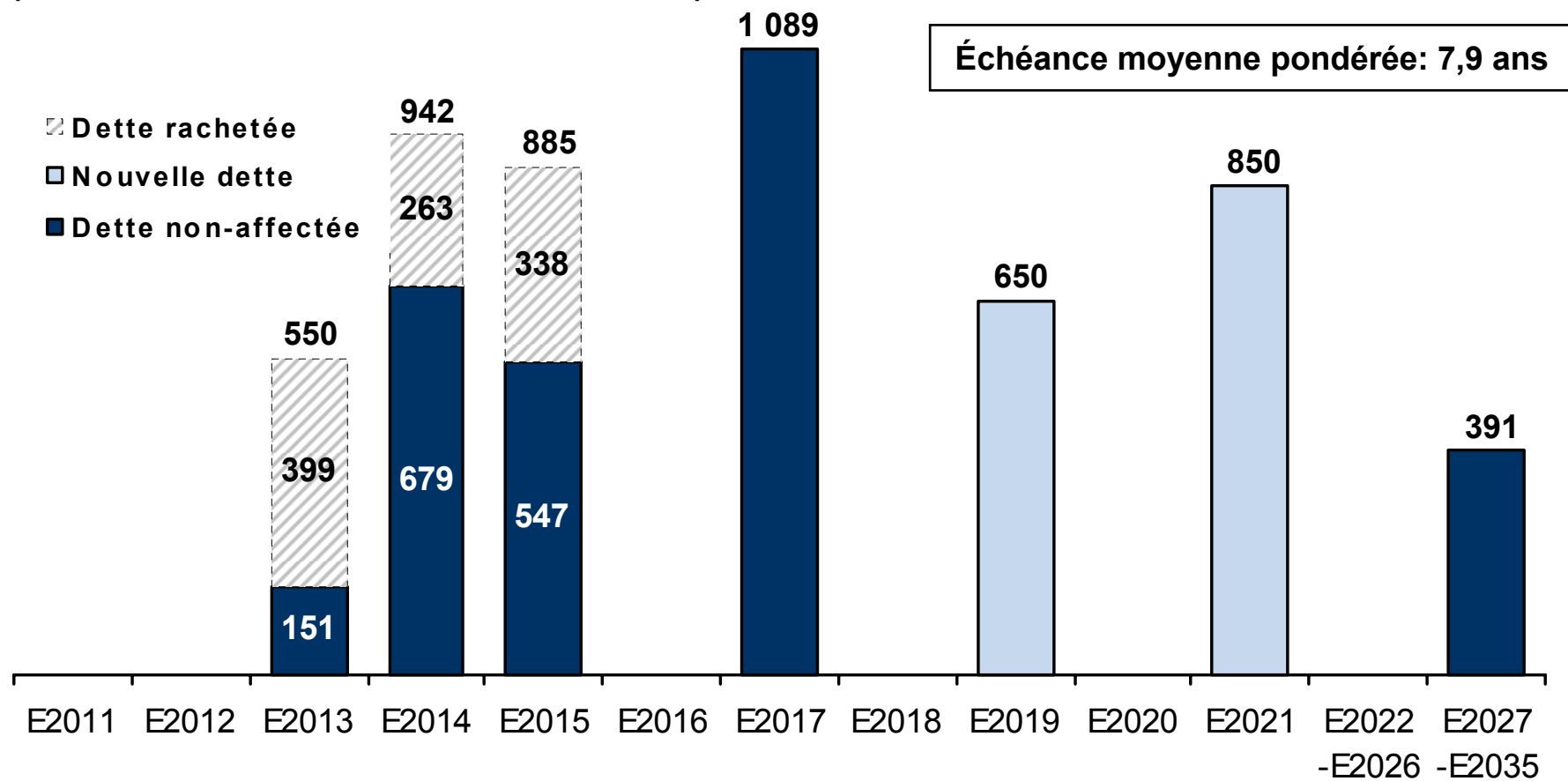
	Aéronautique	Transport	Consolidés	Consolidés E2009
<b>BAll</b>	473	625	1 098	1 429
<b>Amortissement</b>	371	127	498	555
<b>BAllA</b>	844	752	1 596	1 984
<b>Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation</b>	(513)	(317)	(830)	(832)
<b>Autres éléments hors caisse (nets)</b>	13	14	27	23
<b>Intérêts et impôts*</b>	-	-	(241)	(266)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	344	449	552	909
<b>Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels</b>	(611)	(156)	(767)	(567)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	(267)	293	(215)	342

**BOMBARDIER**

\* Les impôts sur les bénéfices et les dépenses nettes de financement ne sont pas alloués aux secteurs

# Structure du capital pro forma

## Profil des échéances de la dette après avoir mis en œuvre le plan de refinancement\* (Montant nominal - en millions de dollars)



\* Tient compte du rachat de 399 millions \$ du total des billets de 6,75% échéant en 2012, 338 millions \$ du total des billets de 6,30% échéant en 2014 et 263 millions \$ du total des billets à taux variables échéant en 2013. Tient également compte de l'émission de billets de 650 millions \$ échéant en 2018 et de 850 millions \$ échéant en 2020.

# IFRS

- **La conversion aux IFRS entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> février 2011**
  - Le premier trimestre de l'exercice 2012 sera le premier exercice de présentation de l'information selon les IFRS
- **Les principales différences entre les deux normes comptables sont énumérées dans le rapport de gestion**
- **Les changements sont plus importants pour Aéronautique que pour Transport**
  - La prévision antérieure du BAII de BA selon les PCGR du Canada ne s'applique plus – nous prévoyons être en mesure de fournir de nouvelles prévisions du BAII de BA selon les IFRS dans le rapport annuel de l'exercice 2011
  - Toutefois, les changements étant moins importants pour Transport, BT est en mesure de fournir de nouvelles prévisions de la marge BAII

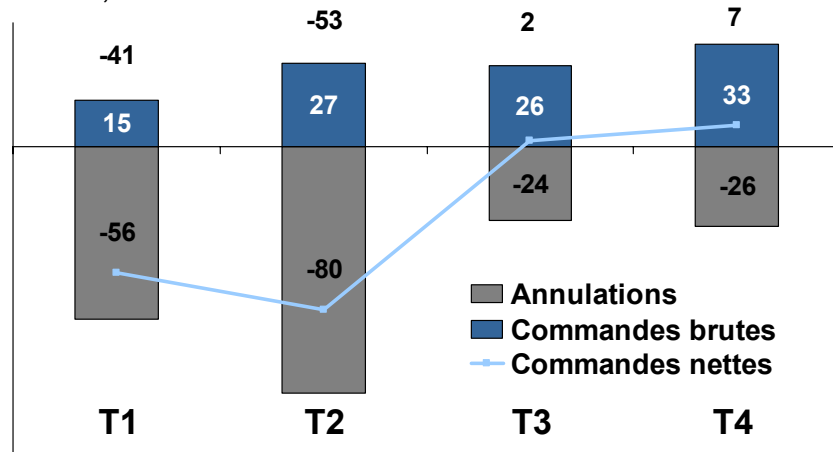
# Ordre du jour

- Sommaire
- Résultats
- **Aéronautique**
- Transport
- Conclusion

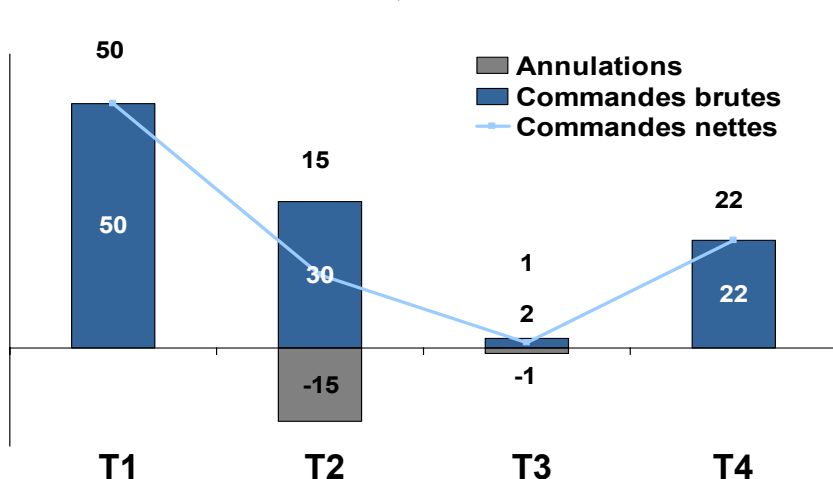
# Aéronautique – Les nouvelles commandes ont été touchées de façon significative par la récession

## Analyse des commandes nettes d'avions d'affaires

Unités, T1 E2010 - T4 E2010



## Analyse des commandes nettes d'avions commerciaux - Unités, T1 E2010 - T4 E2010

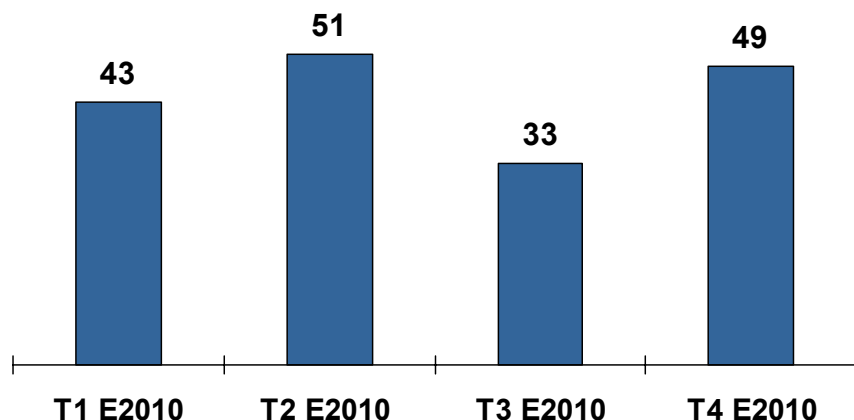


- Niveau exceptionnel d'annulations et faible niveau de commandes brutes au cours de l'exercice
- 85 commandes nettes négatives d'avions d'affaires au cours de cet exercice; toutefois, les commandes nettes sont devenues positives au cours du deuxième semestre de l'exercice
- Commandes nettes de 88 avions commerciaux et 8 avions amphibies pour l'exercice complet

# Aéronautique – Nous avons pris les mesures nécessaires

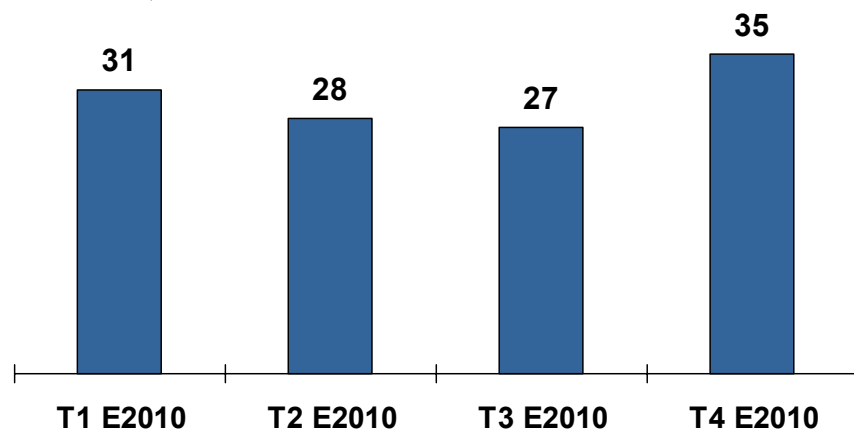
## Livraisons d'avions d'affaires à l'E2010

Unités, T1 E2010 - T4 E2010



## Livraisons d'avions commerciaux à l'E2010

Unités, T1 E2010 - T4 E2010



- Réduction de la cadence de production des avions d'affaires et biréacteurs régionaux
- Livraison de 176 avions d'affaires, 25 % de moins qu'à l'exercice précédent, tel qu'indiqué
- Livraison de 121 avions commerciaux, 10 % de plus qu'à l'exercice précédent, tel qu'indiqué
- Accroissement de la part de marché pour les avions d'affaires ainsi que pour les avions régionaux
- Les tendances à long terme demeurent positives à la fois pour les avions d'affaires et les avions commerciaux

# Aéronautique – Perspectives pour l'E2011

- **Au cours de l'E2011, Aéronautique continuera d'être touché par le ralentissement économique**
- **Ce que nous prévoyons\***
  - Environ 15 % moins de livraisons de biréacteurs d'affaires au cours de l'E2011 en regard de l'E2010
  - Environ 20 % moins de livraisons d'avions commerciaux au cours de l'E2011 en regard de l'E2010
  - Marge BAII devrait demeurer à un niveau similaire à l'E2010
  - Les flux de trésorerie disponibles pour l'E2011 devraient être neutre, car les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation serviront à financer les dépenses en immobilisations, y compris les importants investissements dans le développement de produits.

# Ordre du jour

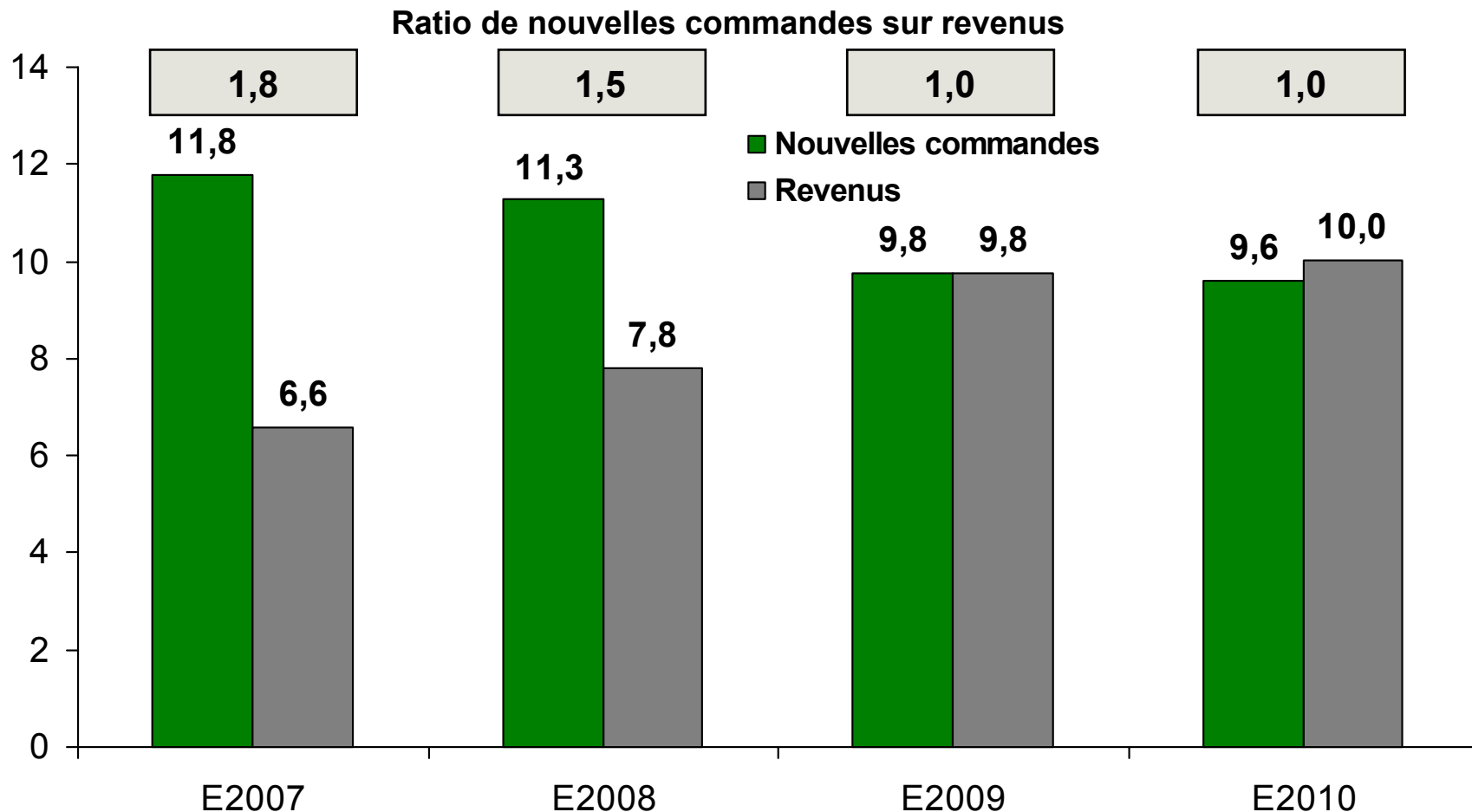
- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- **Transport**
- Conclusion



# Le fort volume de nouvelles commandes chez Transport a généré la croissance des revenus au cours des trois dernières années

## Commandes, revenus et ratio de nouvelles commandes sur revenus

(Commandes et revenus en milliards de dollars américains)

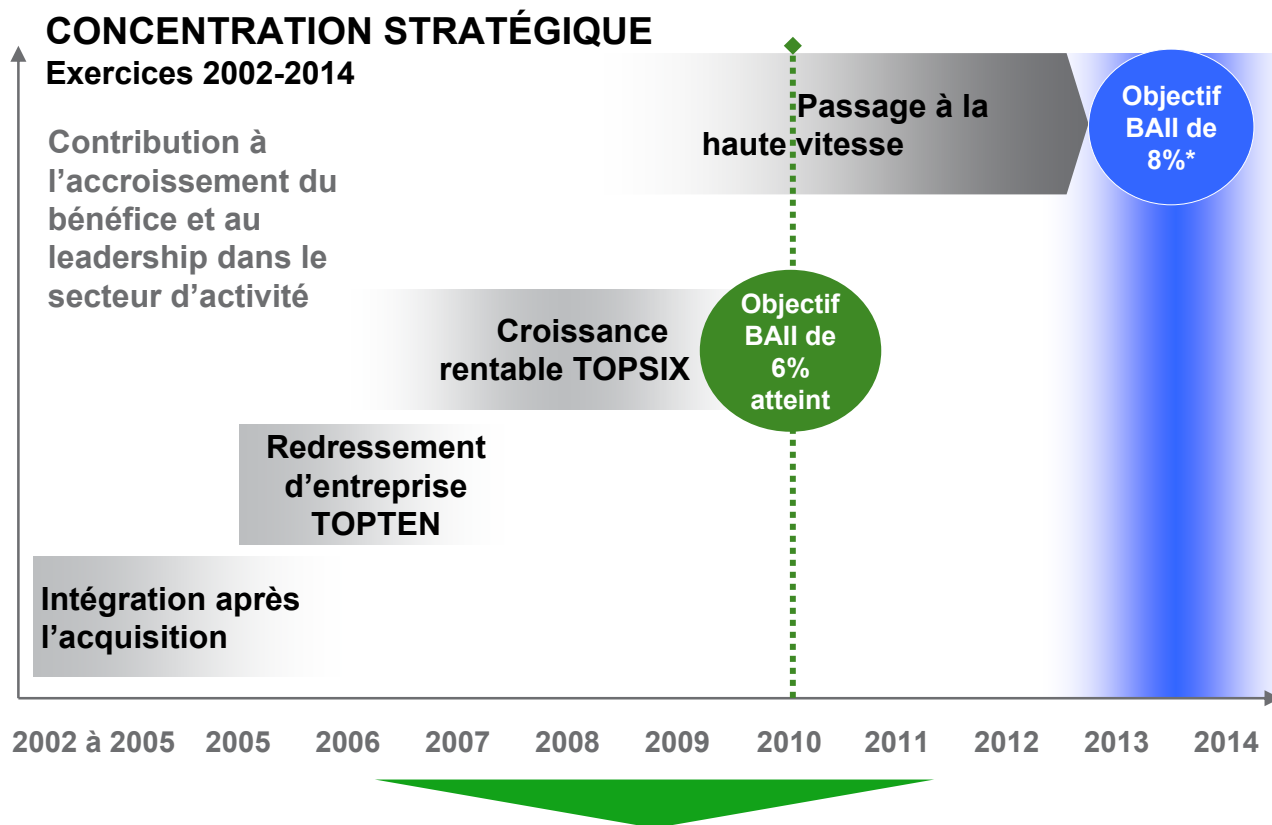


En excluant l'incidence des taux de change, les revenus ont connu une croissance annuelle de 14 % au cours des trois dernières années

# Transport – bien positionné dans un marché attrayant

- L'ensemble du marché continue à croître
- Un grand nombre d'appels d'offres sont planifiés pour les trois prochaines années
- Les tendances à long terme, telles l'urbanisation et la sensibilisation à l'environnement favorisent le rail
- **Bombardier Transport est bien positionné :**
  - Chef de file dans la plupart des segments
  - Portefeuille de produits vaste et novateur
  - Activités géographiquement diversifiées

# Concentration stratégique de Transport – passer à la haute vitesse



**Nous allons atteindre notre objectif en :**

- Continuant d'améliorer l'exécution
- Réduisant encore davantage nos coûts
- Améliorant notre portefeuille de produits
- ...

**BOMBARDIER**

# Ordre du jour

- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- **Conclusion**

# **Conclusion – Nous avons ce qu’il faut pour atteindre les résultats visés**

- **Vaste éventail de produits à l’avant-garde**
- **Marchés dotés d’une solide croissance de la demande à long terme**
- **Présence mondiale et clientèle diversifiée**
- **Engagés à investir dans nos programmes de développement de produits**
- **Solide bilan avec de fortes liquidités**

**Affiner notre exécution, investir dans nos gens et nos produits et être socialement responsable constituent les leviers d’une croissance profitable chez Bombardier**