



UBS - 3^e conférence annuelle
“Best of Americas”

BOMBARDIER

Par: Pierre Beaudoin, Président et chef de la direction

12 septembre 2008



Énoncés prospectifs

Cette présentation contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes ou de leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que Bombardier Inc. (la « Société ») formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans cette présentation, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société et sur le secteur transport de la Société du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice 2008.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties sur le rendement des produits et de sinistres, les risques liés aux procédures réglementaires et judiciaires, les risques environnementaux, la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, les risques liés aux ressources humaines et les risques découlant des engagements à modalités fixes), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt) et au marché (les fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la section Risques et Incertitudes du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice 2008. 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 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, 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.

Tous les montants sont présentés en dollars américains, à moins d'indication contraire

Ordre du jour

- 1** Sommaire
- 2 Aéronautique
- 3 Transport
- 4 Situation financière

Bombardier – Un chef de file mondial

E2007-2008

(En millions de dollars américains)		BOMBARDIER INC.	
Revenus	17 506 \$	Flux trésorerie disponibles	1 963 \$
BAIIA^(a)	1 414 \$	Carnet de commandes^(b)	53 600 \$
BAII^(a)	902 \$	BPA^(a) (en dollars)	0,26 \$
Bénéfice net	317 \$	Employés^(b)	60 000

AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT
#1 – Fabricant d'avions d'affaires #1 – Fabricant d'avions régionaux	#1 – Fabricant d'équipement de rail et prestataire de services connexes

Revenus	9 713 \$	Revenus	7 793 \$
BAIIA	966 \$	BAIIA^(a)	448 \$
Carnet de commandes^(b)	22 700 \$	Carnet de commandes^(b)	30 900 \$
Employés^(b)	27 900	Employés^(b)	31 485

(a) Avant éléments spéciaux

(b) Au 31 janvier 2008

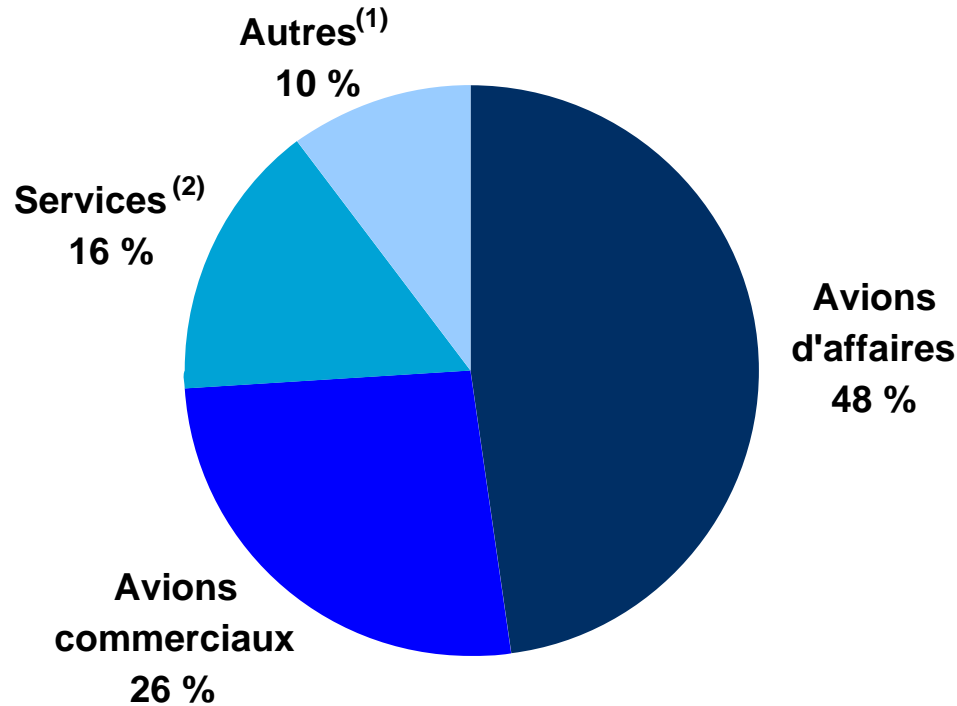
Ordre du jour

- 1 Sommaire
- 2 Aéronautique**
- 3 Transport
- 4 Situation financière

Bombardier Aéronautique propose un portefeuille équilibré de produits et services

RÉPARTITION DES REVENUS PAR SEGMENT D'ACTIVITÉ

(%) Revenus Aéronautique – Exercice 2008



Total des revenus E2008 = 9,7 G\$

(1) Comprennent principalement la ventes d'avions d'occasion et les autres segments de production (avions amphibies, sous-traitance)

(2) Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, à l'entretien d'avions, à la formation à l'aviation commerciale et à la formation à l'aviation militaire.

Source : Rapport annuel Bombardier 2008

Le portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier est centré sur trois familles d'appareils

LA FAMILLE LEARJET



Learjet 40 XR



Learjet 45 XR



Learjet 60 XR



Learjet 85

LA FAMILLE CHALLENGER



Challenger 300



Challenger 605



Challenger 850

LA FAMILLE GLOBAL



Bombardier Global 5000



Global Express XRS

Bombardier est bien positionnée sur le marché des avions d'affaires avec une ligne de produits couvrant 95% du marché

	Micro / Très léger	Léger	Léger supérieur	Inter-médiaire	Super inter-médiaire	Grande dimension	Très grande dimension	Très long-courrier	Avions de ligne convertis
Bombardier		L40XR	L45XR	L60XR	CL-300	CL-605	G5000	GEX-XRS	CL-800 Series
				L85			Global Vision		
Cessna	Mustang	CJ3	XLS / +	Sovereign	CX	Columbus			
	CJ1+	CJ4							
	CJ2+	Encore+							
Dassault						F2000DX	F900DX	F7X	
						F2000EX / LX	F900EX		
Gulfstream				G150	G200	G350	G450	G500	
								G550	
								G650	
Raytheon									
Embraer	Premier 1	H400XP	H750	H850XP	H4000				
				H900XP					
Autres	P100	P300	MLJ	MSJ					Legacy
									Lineage
	Eclipse	SJ30-2							BBJ
	HondaJet	Grob							ACJ
	PiperJet	Freedom							
	D-Jet								
	Independ								

← 95 % du marché (revenues) →

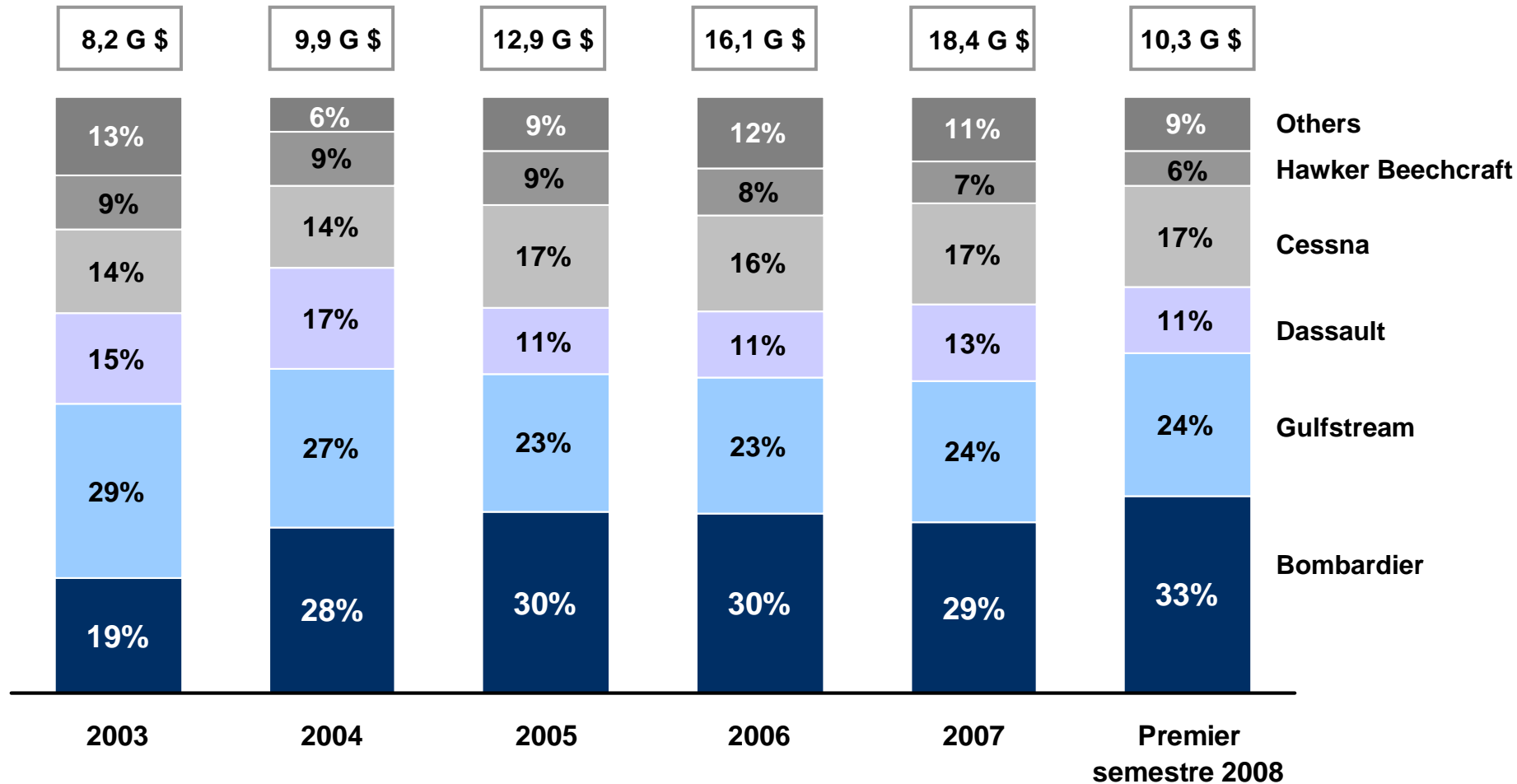
En Prod.
36

En Dév.
20

*NOTE: La segmentation est largement déterminée par une combinaison du volume de la cabine, de la distance franchissable et du prix.

Chef de file du marché pour une quatrième année consécutive

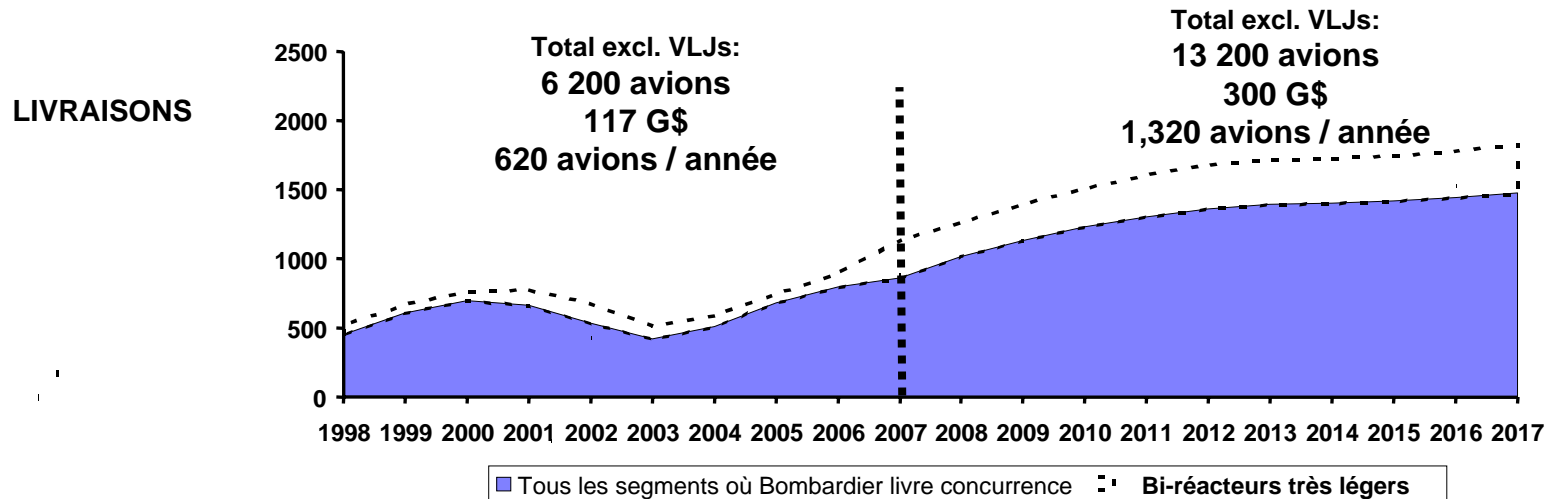
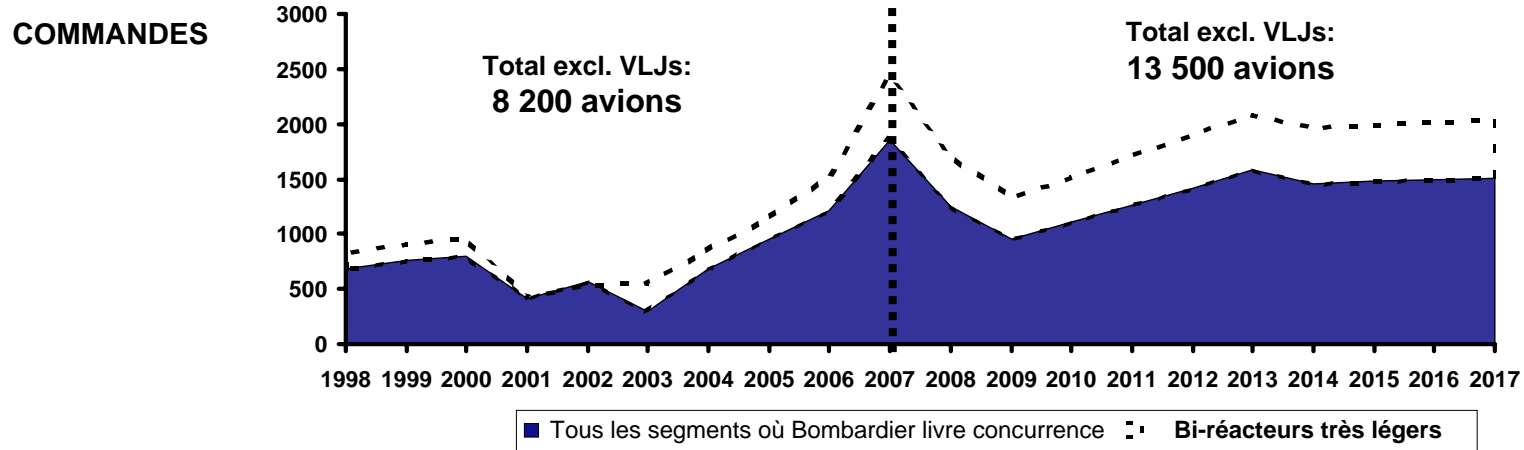
PART DES REVENUS DU MARCHÉ DES AVIONS D'AFFAIRES



Source : Revenus estimés à partir des livraisons GAMA et des listes de prix de la BC&A.
Exclut la catégorie des biréacteurs légers supérieurs (Eclipse, Mustant CJ1+, CJ2+, Premier 1).

Malgré une baisse cyclique prévue des commandes d'ici deux ans, les livraisons de l'industrie devraient continuer de croître

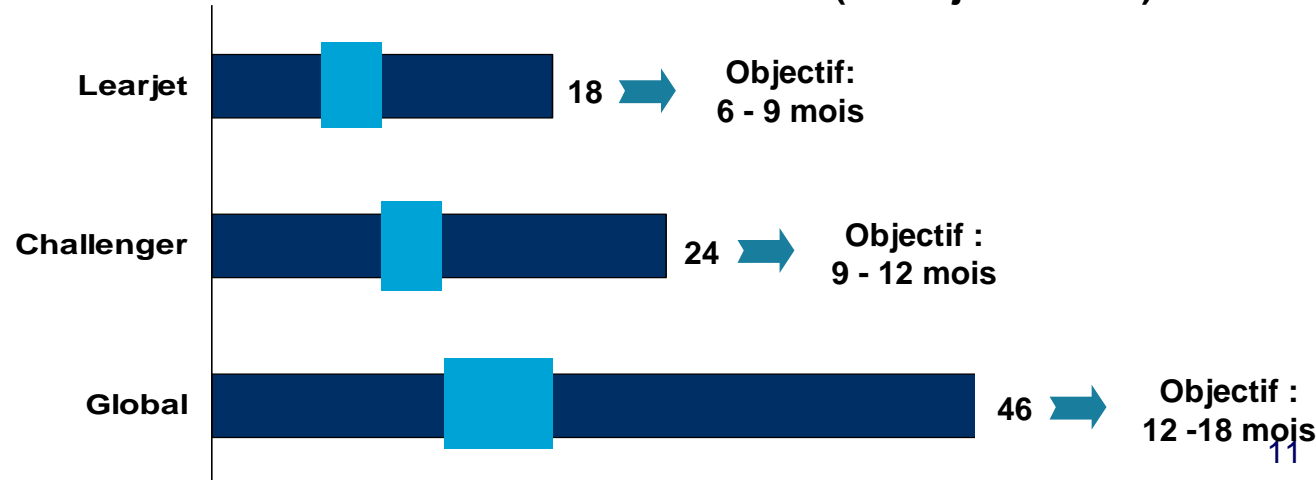
PERSPECTIVES DU SECTEUR DES AVIONS D'AFFAIRES SUR 10 ANS



Avions d'affaires

- Le marché continue d'être vigoureux
 - 452 commandes nettes pour E2007/2008 vs 274 pour E2006/2007 – un ratio de commandes sur livraisons de 1.9 comparé à 1.3 pour l'an dernier
 - Les fortes commandes continuent pour E2008-2009 avec 222 commandes nettes pour les premiers six mois de l'exercice comparées avec 186 pour E2006/2007 – un ratio de commandes sur livraisons de 1.8 vs. 1.9
 - 70% des nouvelles commandes à l'extérieur des États-Unis
- Fort carnet de commande – dépassant les objectifs

Carnet de commandes – Avions d'affaires (au 31 juillet 2008)



Le portefeuille des avions commerciaux de Bombardier correspond aux tendances actuelles du marché favorisant les avions de plus grande capacité

Avions turbopropulsés*



Q400 NextGen

Biréacteurs régionaux**



CRJ700/705 NextGen CRJ900 NextGen CRJ1000 NextGen

Biréacteurs grands réseaux à couloir unique



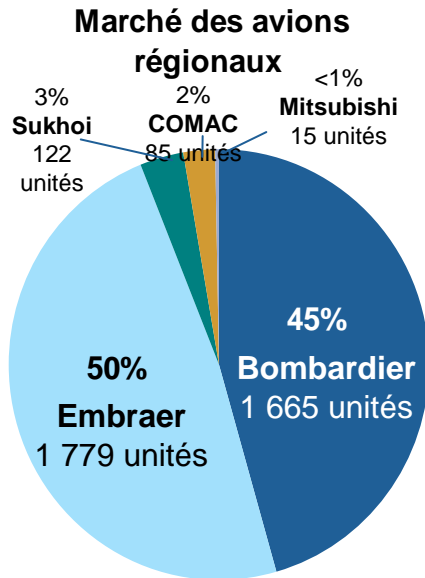
CSeries

* La production des avions Q200 et Q300 prendra fin à l'exercice 2009

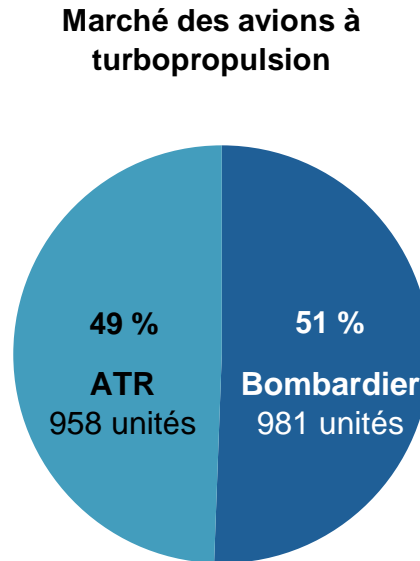
** La production des avions CRJ200 est maintenant convertie en production d'appareils Challenger 850

Les familles d'avions CRJ and Q-Series de Bombardier connaissent beaucoup de succès

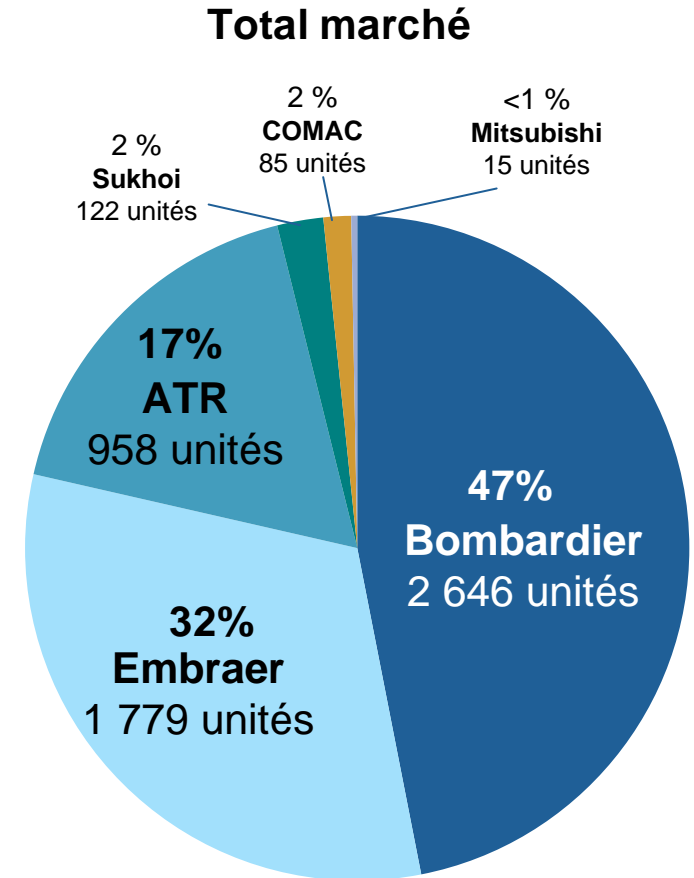
Commandes nettes – au 31 juillet 2008



Total avions = 3 666



Total avions = 1 939



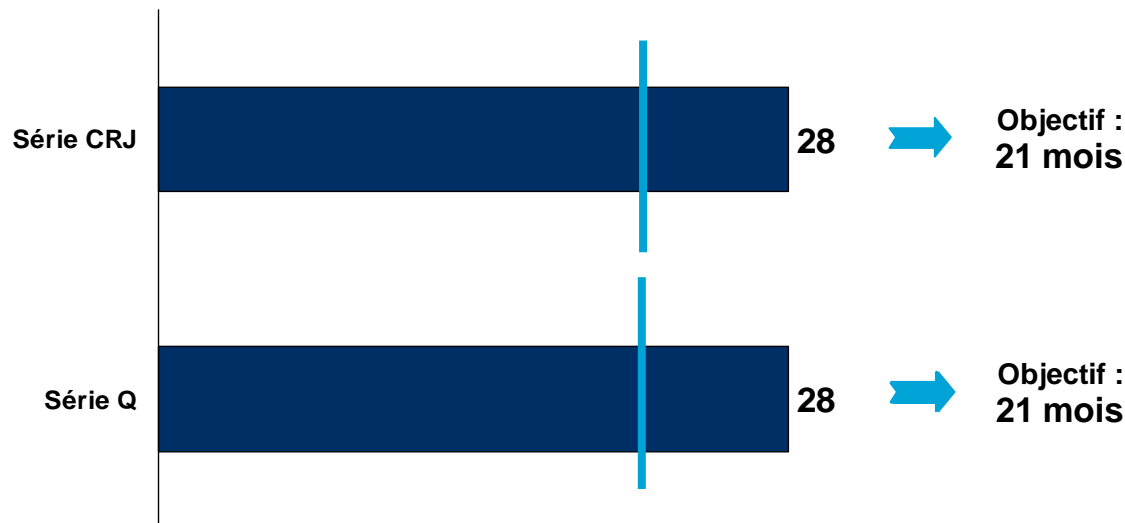
Total avions = 5 605

Le total des avions ne tient pas compte des annulations et des conversions entre programmes et ne comprend pas les navettes d'entreprise. Les données sur la concurrence proviennent des sites Web et des rapports annuels des sociétés concurrentes.

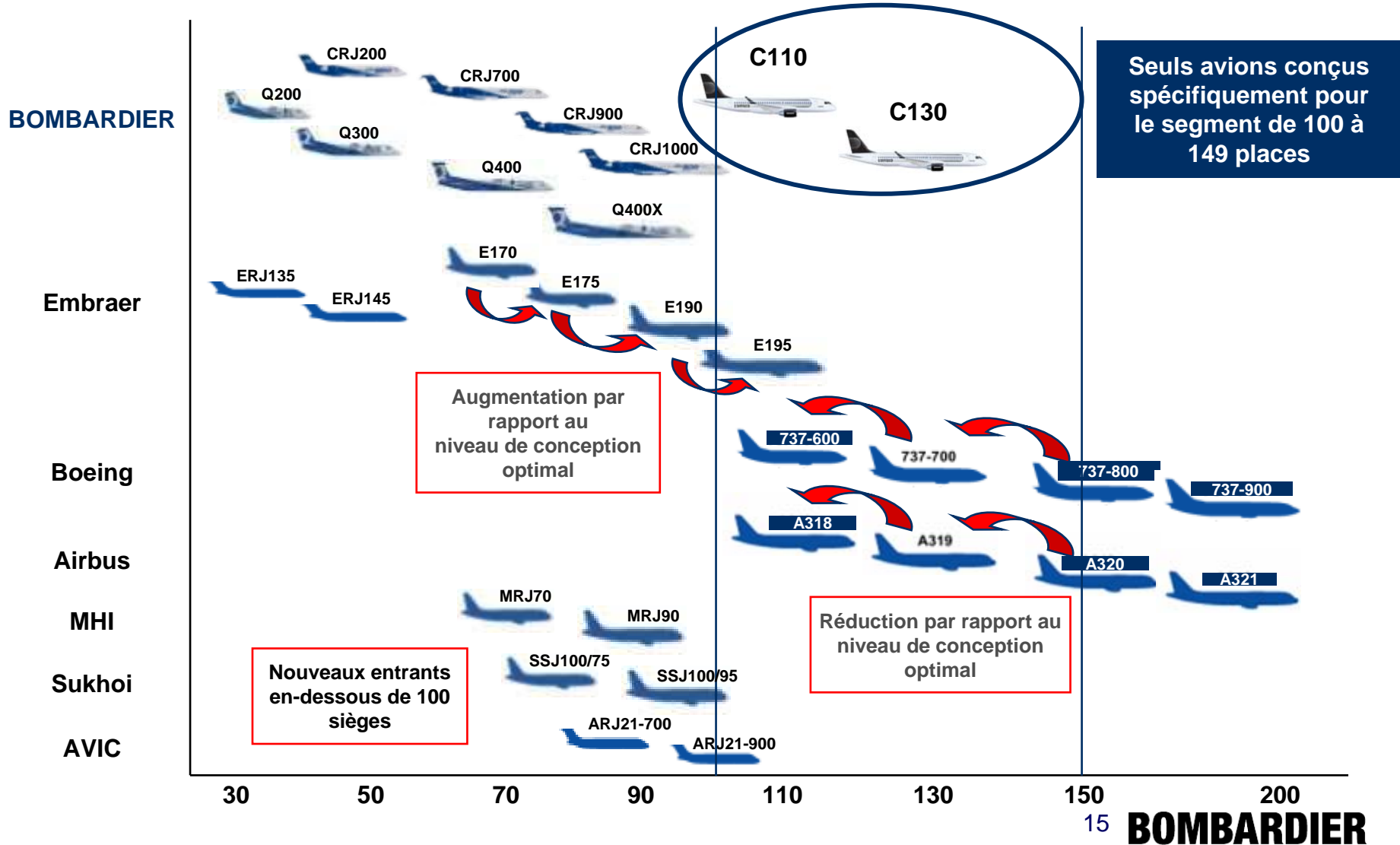
Avions commerciaux

- Augmentation de la demande pour les biréacteurs et les biturbopropulseurs régionaux
 - 238 commandes nettes pour E2007/2008 vs 87 pour E2006/2007 – un ratio de commandes sur livraisons de 1.9 comparé à 0.8 pour l’an dernier
 - 69 commandes nettes pour les premiers six mois de l’exercice pour un ratio de commandes sur livraisons de 1.4
- La tendance vers les avions de plus grande taille continue

Carnet de commandes – avions régionaux (au 31 juillet 2008)



L'optimisation de la technologie commence par un niveau de conception optimal bien défini



C SERIES • Un avion qui changera les règles du jeu



Gamme d'avions à communauté complète



Souci de l'environnement – limite de 20 EPNdB – Règles du chap. IV



Axée sur l'amélioration des coûts de cycle de vie total



Réduction jusqu'à 15 % des coûts directs d'exploitation



Réduction jusqu'à 20 % de la consommation de carburant



Confort d'un avion à fuselage large dans un avion à couloir unique

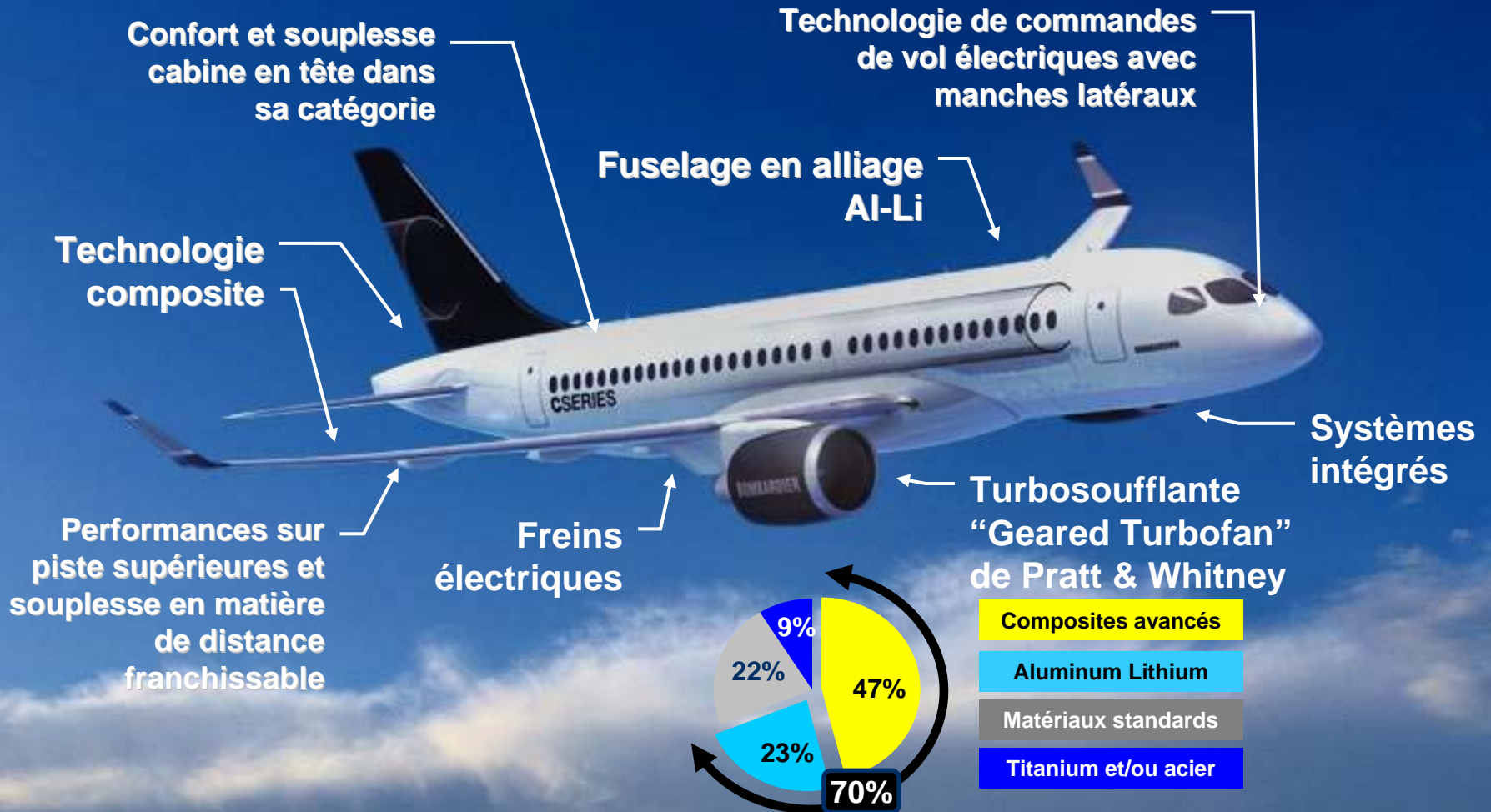


Avion parvenu à maturité : Fiabilité de 99 % à l'entrée en service



Souplesse opérationnelle – Performances terrain et long-courrier

C SERIES • Évolution du design et des technologies ciblées sur les avantages opérationnels



Ordre du jour

- 1 Sommaire
- 2 Aéronautique
- 3 Transport**
- 4 Situation financière

Un éventail complet de solutions de transport sur rail

Matériel Roulant

Passagers



- Véhicules légers sur rail
- Métros
- Trains interurbains
- Trains régionaux
- Trains suburbains
- Trains à très grande vitesse
- Trains à grande vitesse

Locomotives & Équipements



- Locomotives
- Bogies
- Convertisseurs de puissance
- Convertisseurs auxiliaires
- Ensemble moteur-réducteur
- Systèmes de communication et de contrôle

Services



- Gestion de parcs de véhicules
- Gestion des pièces de rechange et de la logistique
- Remise à neuf et révision des voitures
- Remise à neuf et révision des composantes
- Soutien technique

Systèmes and signalisation

Systèmes



- Systèmes de navettes automatisées
- Systèmes de métros automatisés
- Systèmes de véhicules légers
- Systèmes de monorail
- Exploitation et maintenance liées aux systèmes
- Sécurité

Signalisation

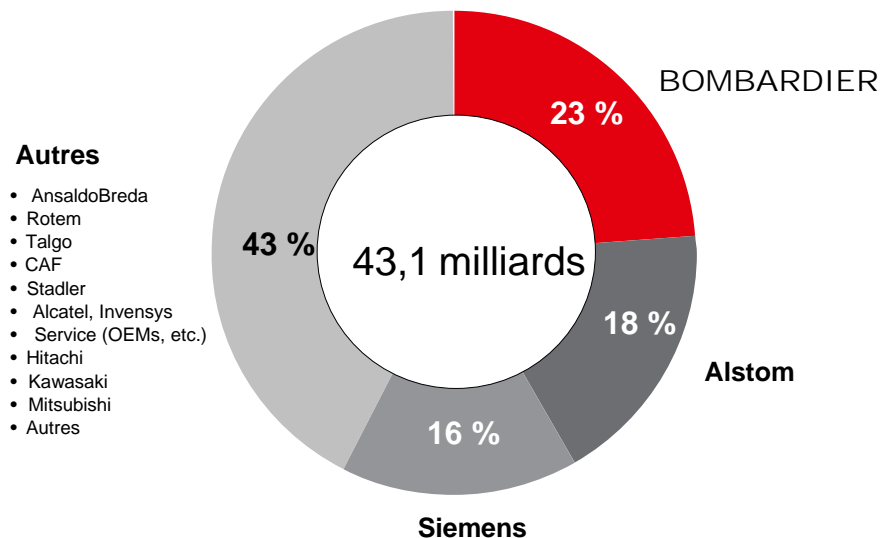


- Systèmes de contrôle intégrés
- Systèmes informatiques embarqués
- Systèmes de protection et d'exploitation automatique des trains
- Systèmes et matériel d'enclenchement le long des voies

BT est le chef de file pour les parts de marché dans l'industrie du transport sur rail

Parts de marché

Basées sur les commandes des années 2005-2007



Le marché mondial du transport sur rail englobe le matériel roulant, les services, les systèmes et la signalisation, dont le matériel de télécommunication lié au rail, et les infrastructures. Les données sur le marché auxquelles le rapport de gestion fait allusion représentent le marché dans lequel BT a une gamme de produits (« marché pertinent »), défini comme le marché du transport sur rail mondial, en excluant le Japon et la part des entrepreneurs locaux dans les marchés émergents, qui ne sont pas accessibles à BT. Les secteurs dans lesquels BT n'offre pas de gamme de produits comme le marché des locomotives diesels en Amérique du Nord, les marchés mondiaux des wagons à marchandises, les infrastructures ferroviaires, l'électrification et le matériel de pure communication, en sont aussi exclus.

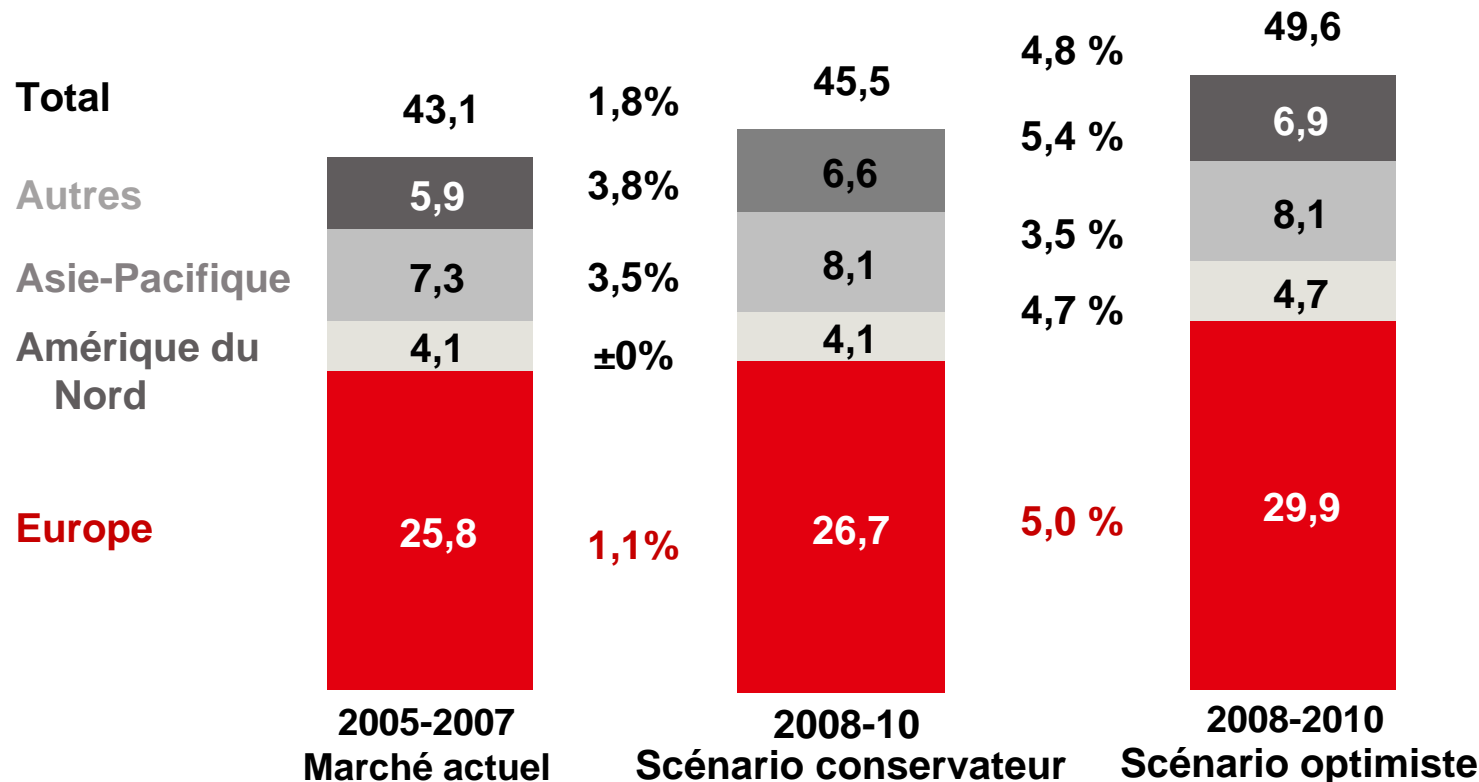
Concurrents avec une part de marché d'au moins 10 % dans un segment

	MATÉRIEL ROULANT								SERVICES	SYSTÈMES	SIGNALISATION
	Véhicules légers	Métros	Trains suburbains	Trains régionaux	Trains à grande vitesse et interurbains	Locomotives électriques	Bogies	Propulsion et contrôles			
BT	n°1	n°1	n°1	n°1	n°3	n°1	n°1	n°1	n°1	n°1	n°6
Alstom											
Siemens											
Stadler Rail AG											
Kawasaki Rail Car Inc.											
Mitsubishi Electric Corporation											
Patentes Talgo S.A.											
CJSC Transmashholding											
Ansaldo STS											
Invensys PLC											

Le marché de la technologie ferroviaire est en forte progression et devrait connaître une croissance annuelle entre 1,8 et 4,8%.

Marchés pertinents¹ de BT (en milliards de dollars, TCAC)
Marché actuel et soumissions prévues

Le scénario optimiste dépendra de la réalisation à temps des soumissions prévues



1) Marché accessible aux soumissions libres, à l'exclusion des marchés des locomotives et des wagons de marchandises en Amérique du Nord

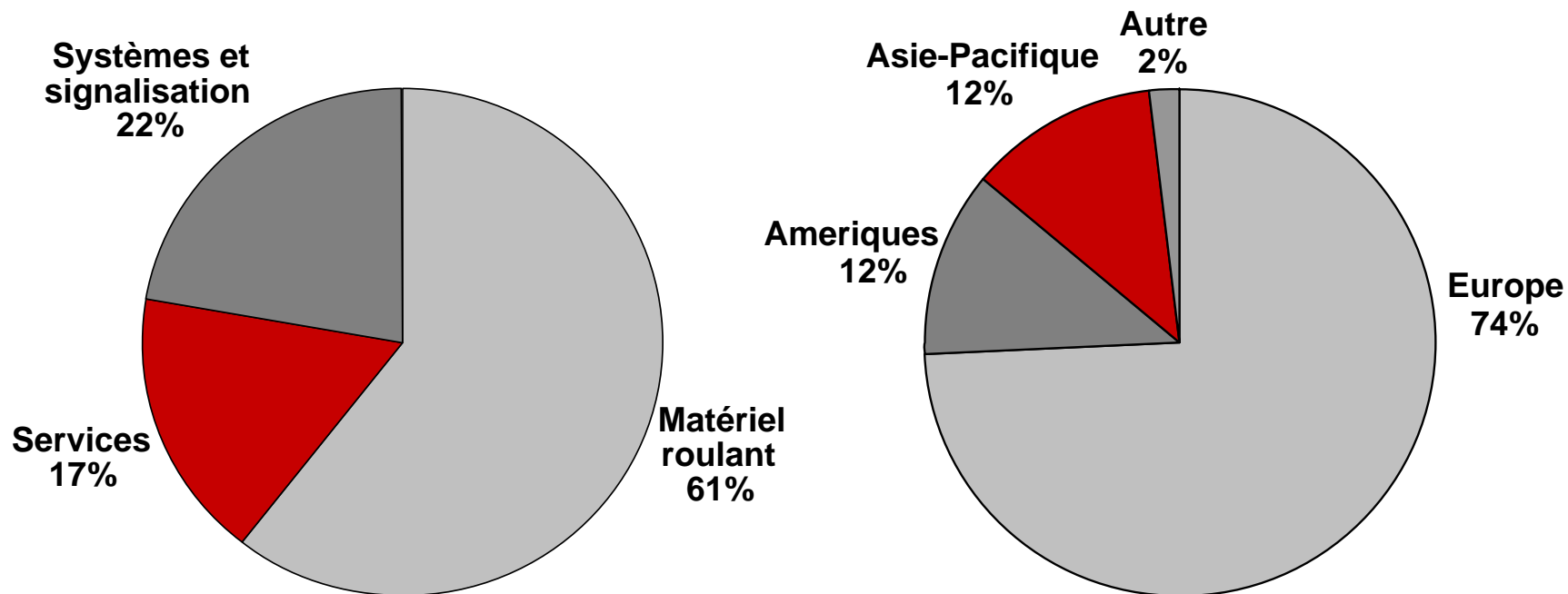
Source : Information de veille stratégique de Bombardier

Transport – Principales commandes pour E2008/2009

Client	Produit/Service	Nombre de véhicule	Matériel roulant
Chemins de fer d'État suédois, SJ AB, Suède	Trains à grande vitesse <i>REGINA</i>	80	\$ 349
Société de transport de Bruxelles (STIB), Belgique	Tramways <i>FLEXITY</i> Outlook	87	285
New Jersey Transit Corporation, U.S.	Locomotives électriques <i>ALP-46A</i>	27	229
Dehli, Metro Rail Corporation, Ltd. India	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	84	137
New Southern Railways, R.-U.	Automotrices électriques <i>ELECTROSTAR</i>	44	107

- **Plus de 11 milliard \$ de commandes pour chacun des deux derniers exercices**
 - Forte commandes pour tous les produits
 - Ratio des commandes sur livraisons de 1.8 et 1.5 respectivement
- **Pour les six premiers mois de l'exercice 2008-2009, les commandes sont de 4.5 milliard \$ comparées à 4.3 milliard \$ pour E2007-2008**
- **Portefeuille de produits et services et présence géographique sans égal**

Revenus par gamme de produits et par région



Total des revenus E2008 = 7.8 G\$

Note: Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client

Transport – Un objectif....

..... Quatre priorités

Notre objectif

- Marge BAII à 6 % pour l'exercice 2010

Nos priorités

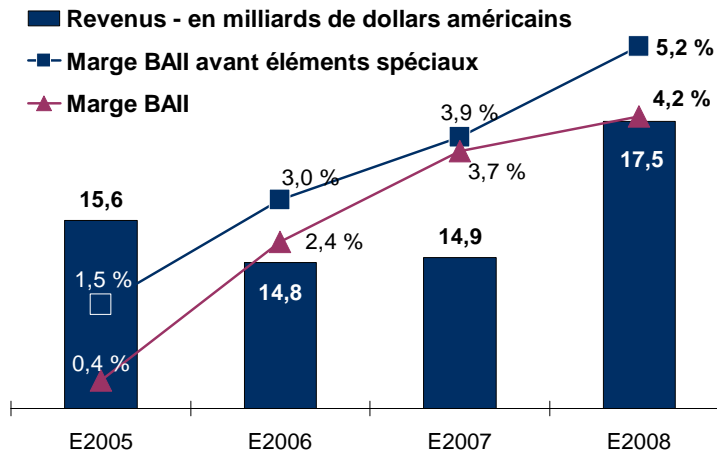
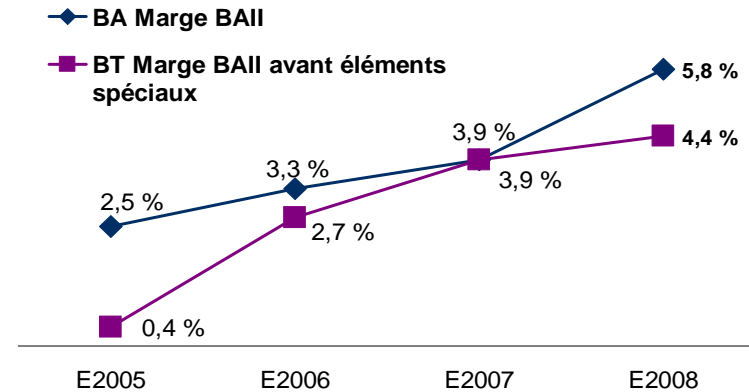
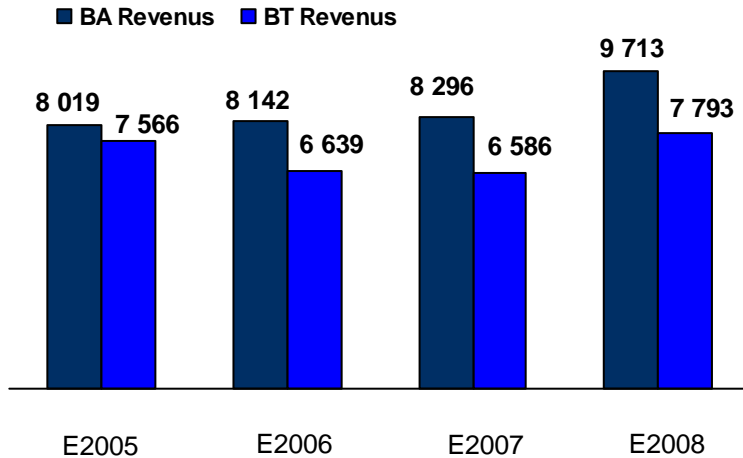
- Exécution impeccable
- Croissance profitable
- Solutions fondées sur la valeur
- Concentration sur les activités les plus rentables

Ordre du jour

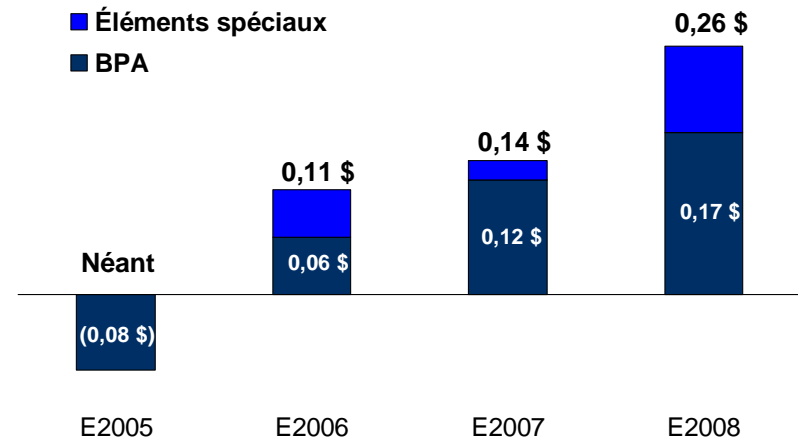
- 1 Sommaire
- 2 Aéronautique
- 3 Transport
- 4 Situation financière**

Priorité stratégique – Améliorer la rentabilité à long terme

(en millions de dollars américains)

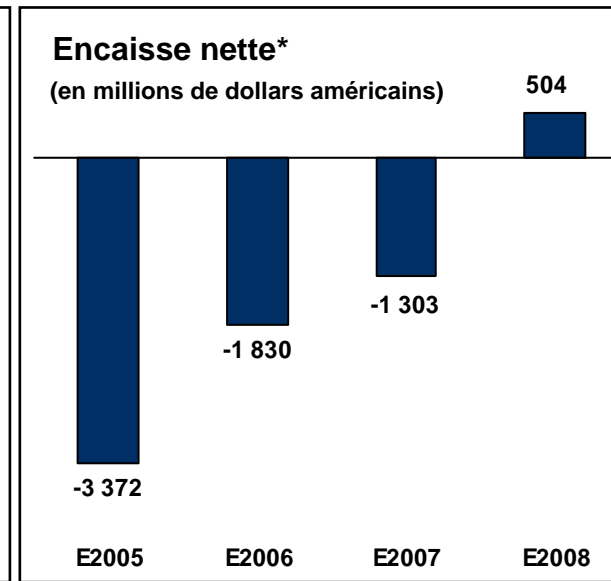
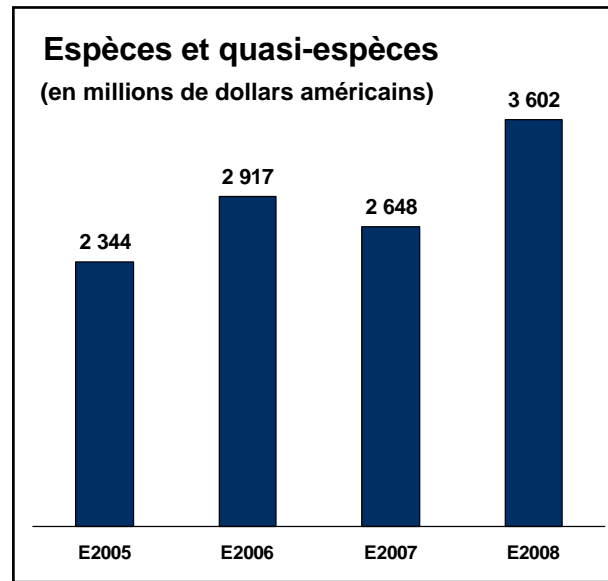
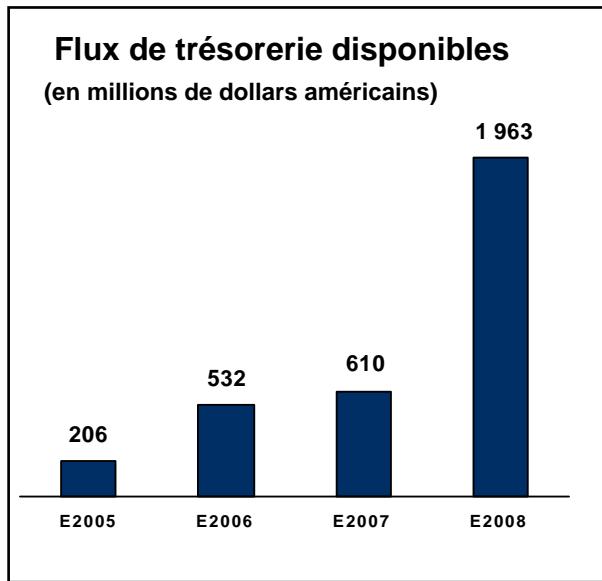


BPA de base découlant des activités poursuivies



Priorité stratégique – Maintenir de solides liquidités

Amélioration de la génération de liquidités et de l'encaisse



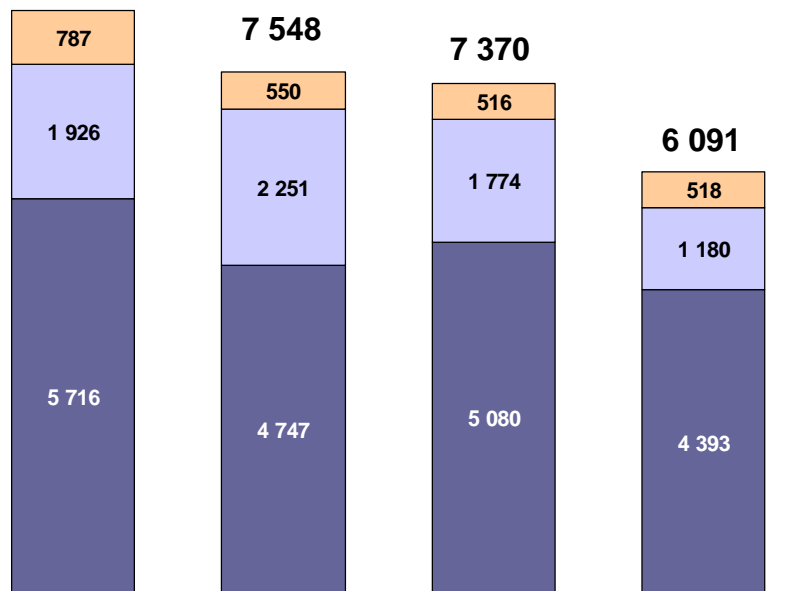
* Espèces et quasi-espèces plus titres déposés en garanties moins dette à long terme

Priorité stratégique – Améliorer la structure du capital

Réduction de la dette totale et prolongation des échéances

(en millions de dollars américains)

8 429



E2005

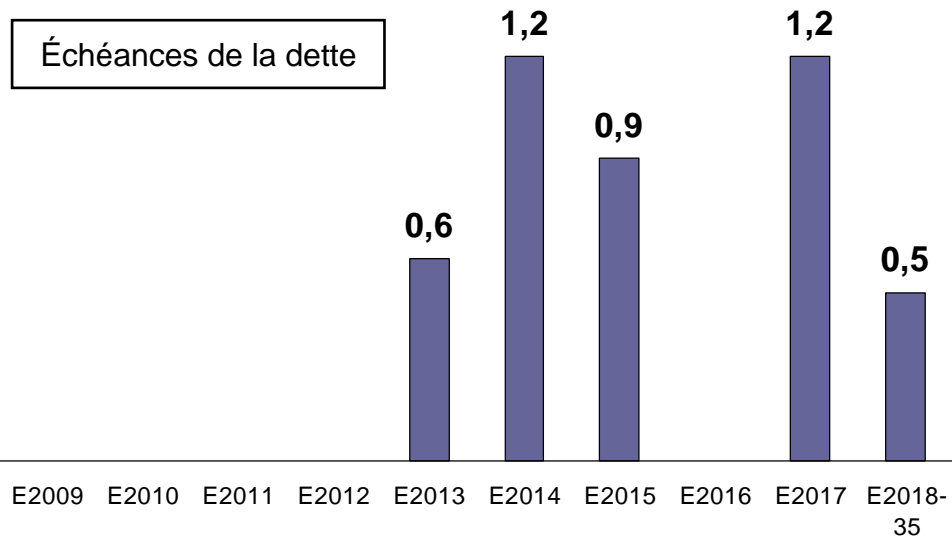
E2006

E2007

E2008

- Obligations au titre des contrats de location-exploitation
- Déficit des régimes de retraite
- Dette à long terme

(en milliards de dollars américains)



Échéances de la dette

E2009

E2010

E2011

E2012

E2013

E2014

E2015

E2016

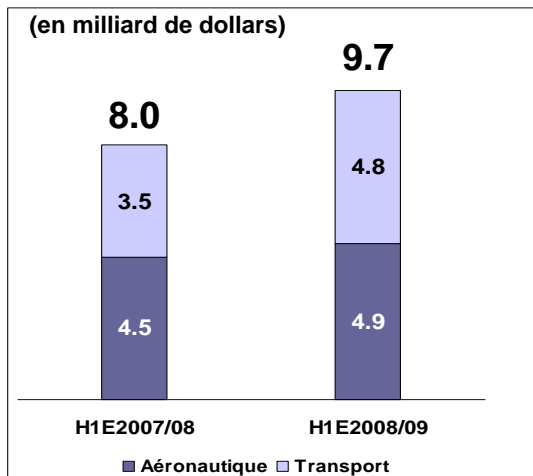
E2017

E2018-35

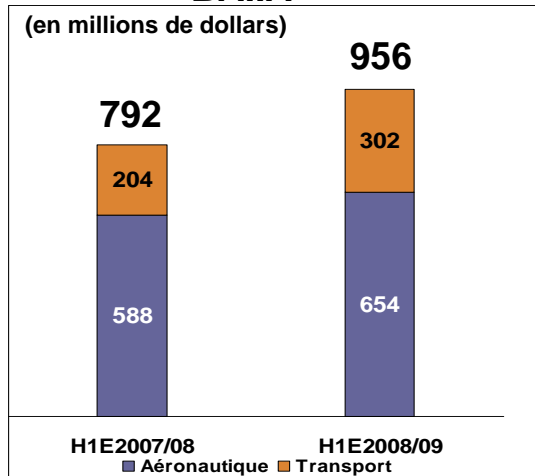
Résultats consolidés et segmentés pour les six premiers mois de l'exercice 2009

L'amélioration continue

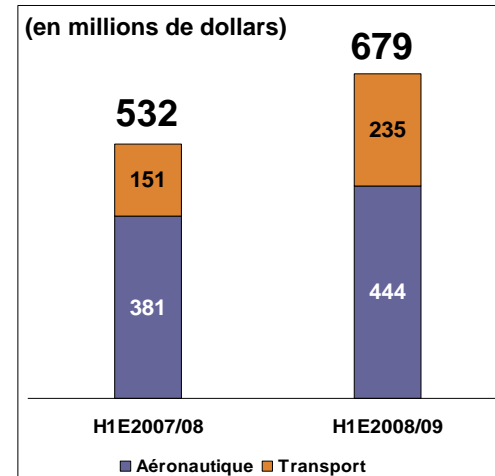
Revenus



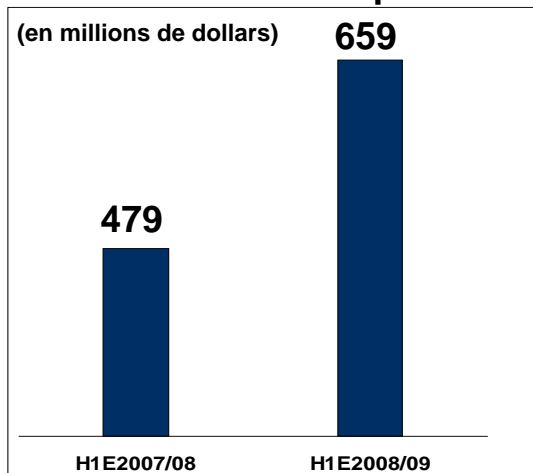
BAIIA *



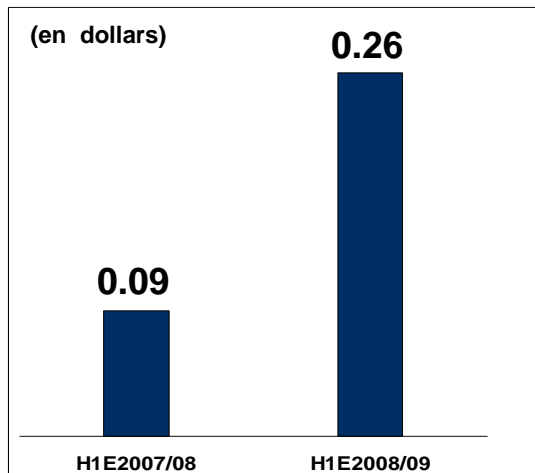
BAIL *



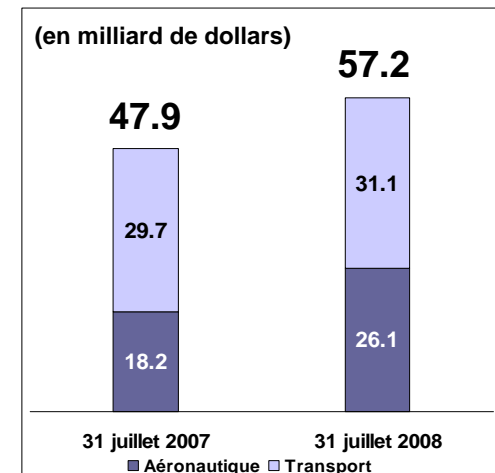
Flux de trésorerie disponibles



BPA *



Carnet de commandes



Pour les six mois terminés les 31 juillet 2007 et 2008

* Les BAIIA, BAIL et BPA pour H1E2007/08 sont avant élément spécial.

* Les BAIIA et BAIL pour H1E2007/08 pour Aéronautiques ont été ajustés pour une charge d'ECMP de 136 million \$

Conclusion

- **Les deux groupes poursuivent leurs bonnes performances dans tous les domaines**
- **Croissance des revenus de 21 % à 9,7 milliards \$ pour les premier six mois de l'exercice**
- **Flux de trésorerie disponibles de 659 million \$ pour les premier six mois de l'exercice**
- **Solide situation de trésorerie de 4,3 milliards \$***
- **Important carnet de commandes de 57,2 milliards \$***
- **Nous demeurons engagés à améliorer les marges BAII**

MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES DE CALCUL DES RÉSULTATS NON DÉFINIES PAR LES PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR), ainsi que sur le BAII, le BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux ainsi que sur les flux de trésorerie disponibles. Ces mesures, non définies par les PCGR, découlent directement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. L'élément spécial de l'exercice clos le 31 janvier 2008 est lié à la radiation de la valeur comptable du placement de Bombardier Transport dans Metronet. L'élément spécial de l'exercice clos le 31 janvier 2007 a trait au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 pour réduire la structure de coûts de Transport. De l'avis de la direction, ces éléments pourraient nuire à l'analyse des tendances.

Bombardier, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 605, Challenger 850, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global Express, Learjet 40 XR, Learjet 45 XR, Learjet 60 XR, Learjet 85, Q200, Q300, et Q400 sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.