



Résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2011
Présentation aux investisseurs, analystes financiers et
médias

BOMBARDIER

31 mars 2011



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 plans, nos attentes, 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; 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; notre position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur 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 2011 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 2011 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 que nous n'y soyons tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions 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.

- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

Sommaire – Bonne performance des deux groupes au cours de l'E2011

- Revenus de 17,7 milliards \$, contre 19,4 milliards \$ l'exercice précédent
- Bénéfice net de 769 millions \$ (BPA de 0,42 \$), comparativement à un bénéfice net de 707 millions \$ l'exercice précédent (BPA de 0,39 \$)
- Flux de trésorerie disponibles de 605 millions \$, comparativement à une utilisation de flux de trésorerie de 215 millions \$ l'exercice précédent
- Solide situation de trésorerie de 4,2 milliards \$ au 31 janvier 2011 comparativement à 3,4 milliards \$ au 31 janvier 2010
- Nouvelles commandes record pour BT et volume élevé de nouvelles commandes pour les avions d'affaires au quatrième trimestre
- Solide carnet de commandes de 50,1 milliards \$ au 31 janvier 2011, comparativement à 43,8 milliards \$ un an plus tôt

Ordre du jour

- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

Information sectorielle

(En millions de dollars américains)

	T4 E2011	%	T4 E2010	%	Exercice 2011	%	Exercice 2010	%
Revenus								
Aéronautique	2 874		2 675		8 614		9 357	
Transport	2 498		2 677		9 098		10 009	
Total Revenus	5 372		5 352		17 712		19 366	
BAIL								
Aéronautique	181	6,3	106	4,0	448	5,2	473	5,1
Transport	186	7,4	182	6,8	602	6,6	625	6,2
Total BAIL	367	6,8	288	5,4	1 050	5,9	1 098	5,7

Sommaire des résultats financiers

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

	T4 E2011	T4 E2010	Exercice 2011	Exercice 2010
Revenus	5 372	5 352	17 712	19 366
BAII	367	288	1 050	1 098
Dépenses nettes de financement	1	60	119	183
BAI	366	228	931	915
Impôts sur les bénéfices	41	49	162	208
Bénéfice net	325	179	769	707
BPA dilué (en dollars)	0,18	0,10	0,42	0,39

Flux de trésorerie disponibles

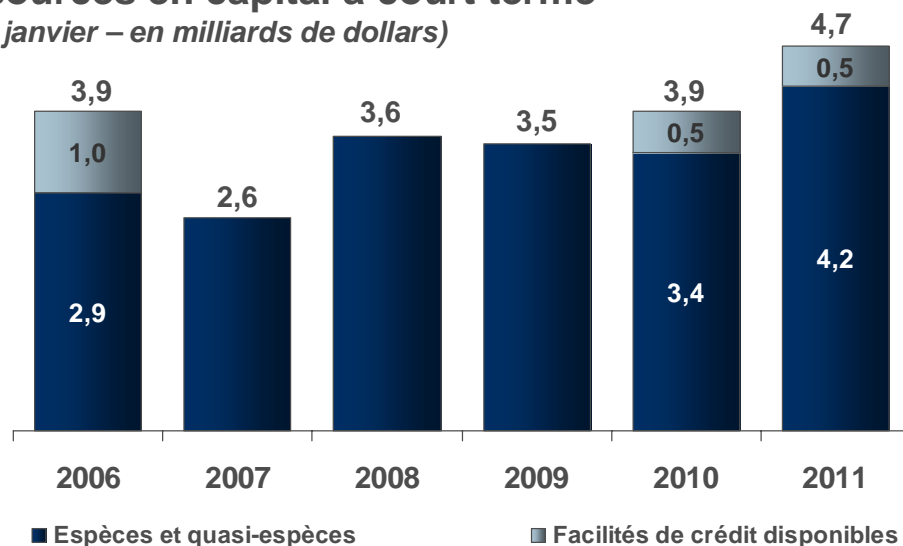
(En millions de dollars américains)

	T4 E2011	T4 E2010	Exercice 2011	Exercice 2010
Aéronautique				
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	1 030	445	1 000	344
Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	(260)	(233)	(956)	(611)
Total Aéronautique	770	212	44	(267)
Transport	799	372	744	293
Intérêts et impôts	(107)	(72)	(183)	(241)
Total	1 462	512	605	(215)

Nous gérons nos liquidités de façon proactive

Ressources en capital à court terme

(au 31 janvier – en milliards de dollars)



- Très solide situation de trésorerie
- Presque sans remboursement de dette avant 2016

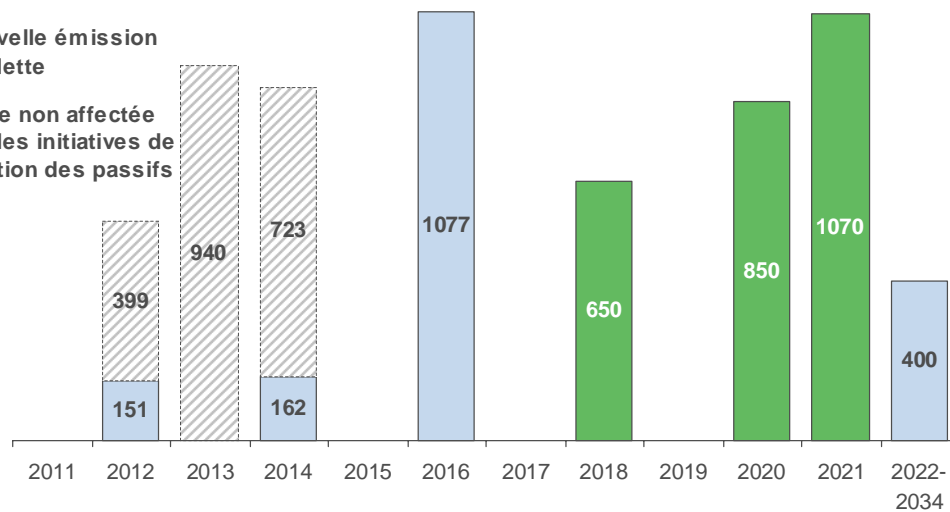
Profil de l'échéance de la dette

(au 31 janvier 2011 – en millions de dollars)

■ Dette rachetée

■ Nouvelle émission de dette

■ Dette non affectée par les initiatives de gestion des passifs



Assurer la souplesse financière pour soutenir nos programmes de développement

IFRS et changement de date de fin d'exercice

- Le premier trimestre de l'exercice 2012 constituera la première période de présentation selon les normes IFRS
- Séance complète de tutorat le 19 janvier 2011. La webdiffusion et la présentation sont disponibles à l'adresse www.bombardier.com
- Les importantes différences entre les deux normes comptables sont également résumées dans le rapport de gestion
- Nous prévoyons demander l'approbation de notre conseil d'administration en décembre 2011 pour changer notre date de fin d'exercice du 31 janvier au 31 décembre

Ordre du jour

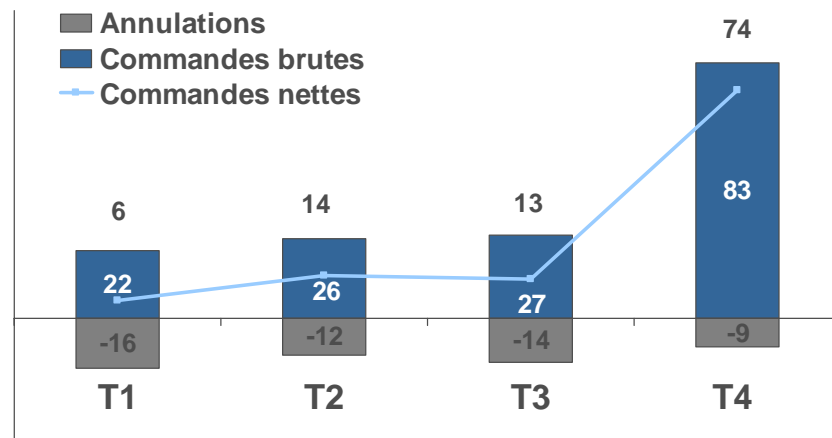
- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

Aéronautique – Nouvelles commandes sévèrement touchées par la récession – Des signes de reprise pour les avions d'affaires

Analyse des commandes nettes

Avions d'affaires

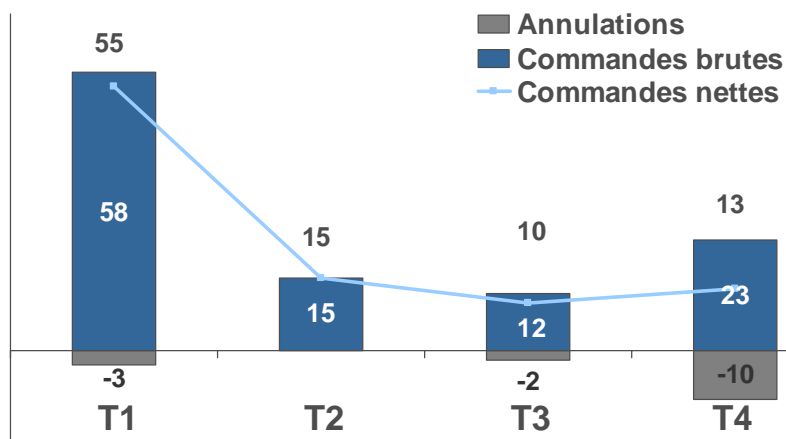
Unités, T1 E2011 - T4 E2011



Analyse des commandes nettes

Avions commerciaux

Unités, T1 E2011 - T4 E2011

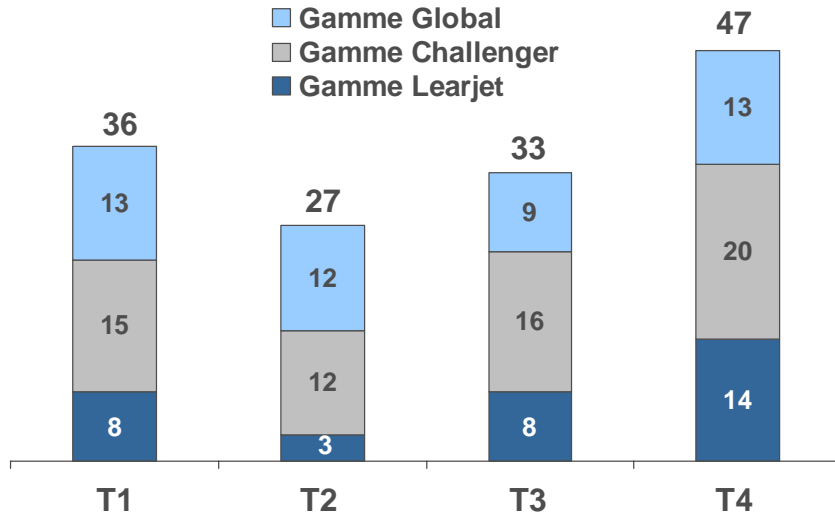


- Faible volume de commandes brutes pour les avions d'affaires au cours des neuf premiers mois – Accroissement significatif au quatrième trimestre
- Niveau d'annulation de commandes d'avions d'affaires à un taux plus normal
- Commandes nettes pour les avions commerciaux encore faibles à l'E2011 – Nous nous attendons à une augmentation graduelle des commandes pour une reprise en 2012

Avions d'affaires – Livraisons et mois de production en carnet

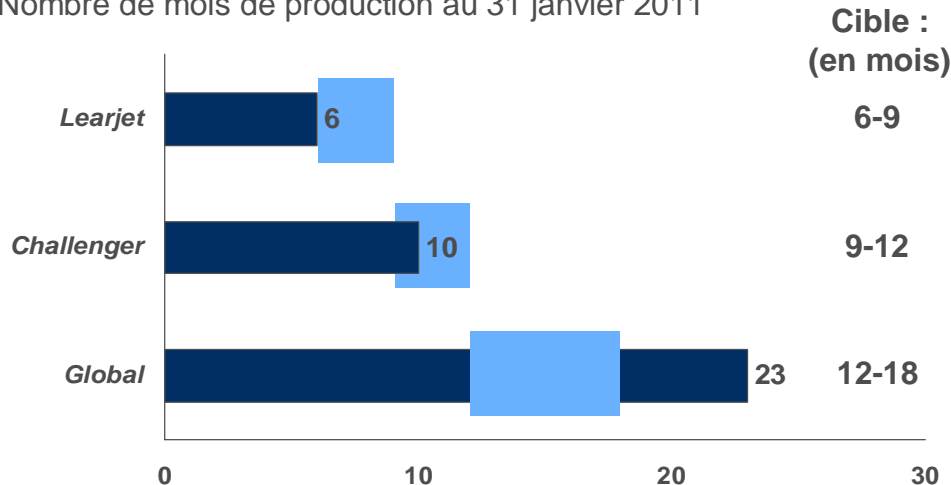
Livraisons d'avions d'affaires – E2011

Unités, T1 E2011 - T4 E2011



Carnet de commandes d'avions d'affaires*

Nombre de mois de production au 31 janvier 2011



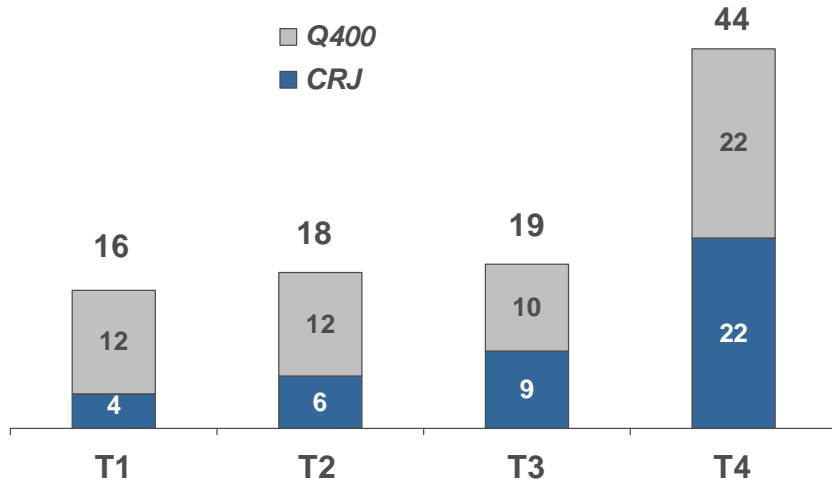
- 143 avions d'affaires livrés au cours de l'E2011 (33 *Learjet*, 63 *Challenger* et 47 *Global*), essentiellement conforme aux prévisions
- Selon les IFRS, toutes les livraisons d'avions d'affaires seront comptabilisées uniquement au moment de l'acceptation finale par les clients des avions complétés

* Excluant les commandes d'appareils *Learjet 85*, *Global 7000* et *Global 8000* ainsi que les commandes pour *Flexjet*

Avions commerciaux – Livraisons et mois de production en carnet

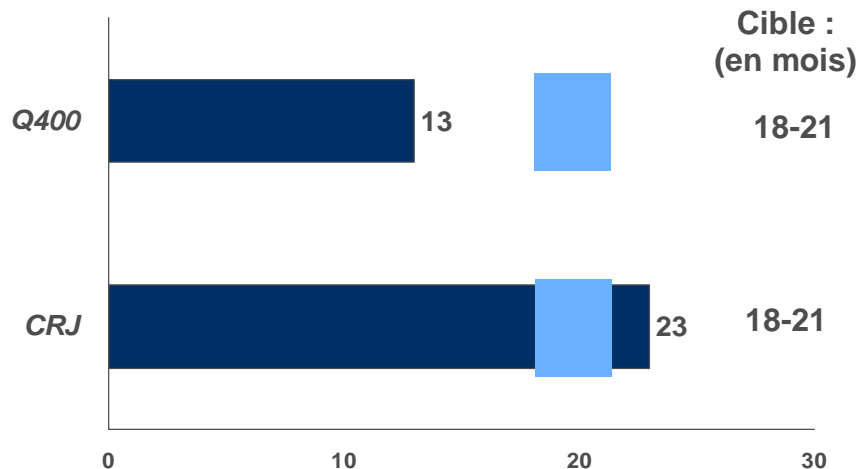
Livraisons d'avions commerciaux E2011

Unités, T1 E2011 - T4 E2011



Carnet de commandes d'avions commerciaux

Nombre de mois de production au 31 janvier 2011



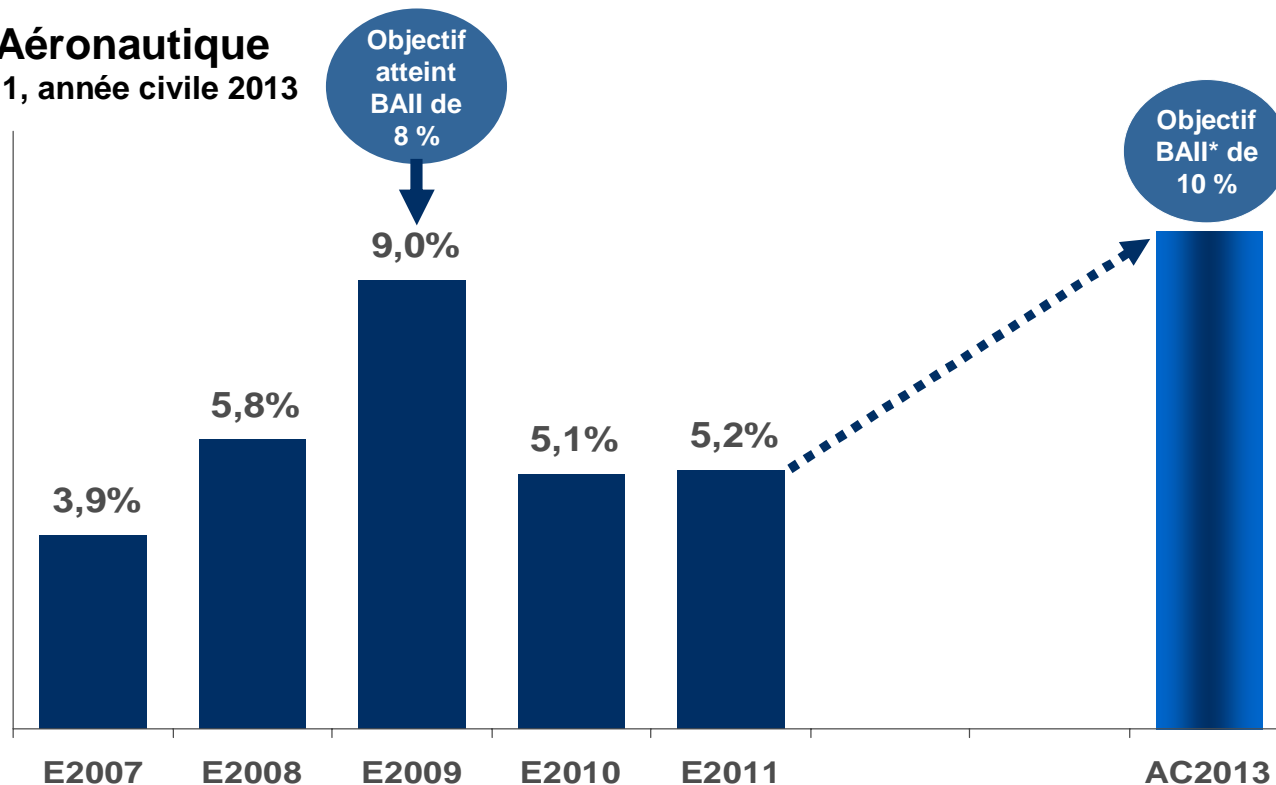
- 97 avions commerciaux livrés au cours de l'E2011 (56 Q400 et 41 CRJ) conformément aux prévisions

Ce que nous prévoyons*

- Environ 150 biréacteurs d'affaires livrés au cours de la période de 11 mois se terminant le 31 décembre 2011
- Environ 90 avions commerciaux livrés au cours de la période de 11 mois se terminant le 31 décembre 2011
- Marge BAII selon les IFRS pour la période de 11 mois se terminant le 31 décembre 2011 devrait se situer à environ 5 %
- Flux de trésorerie disponibles pour la période de 11 mois se terminant le 31 décembre 2011 devraient être neutres, puisque les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation seront utilisés pour financer les dépenses en capital, incluant les investissements significatifs dans le développement de produit, estimés à 1,5 milliard \$
- Cible de 10 % de la marge BAII pour l'année civile 2013

Aéronautique – La voie vers un BAI de 10 %

Marges BAI - Aéronautique Exercices 2007-2011, année civile 2013



Nous allons atteindre notre objectif par:

- Des volumes accrus au niveau des avions d'affaires, avions commerciaux et services
- Des augmentations soutenues des prix
- Une meilleure absorption des coûts fixes
- De meilleurs levier d'exploitation et structure de coûts
- Une exécution sans faille
- Une amélioration continue de la satisfaction de la clientèle

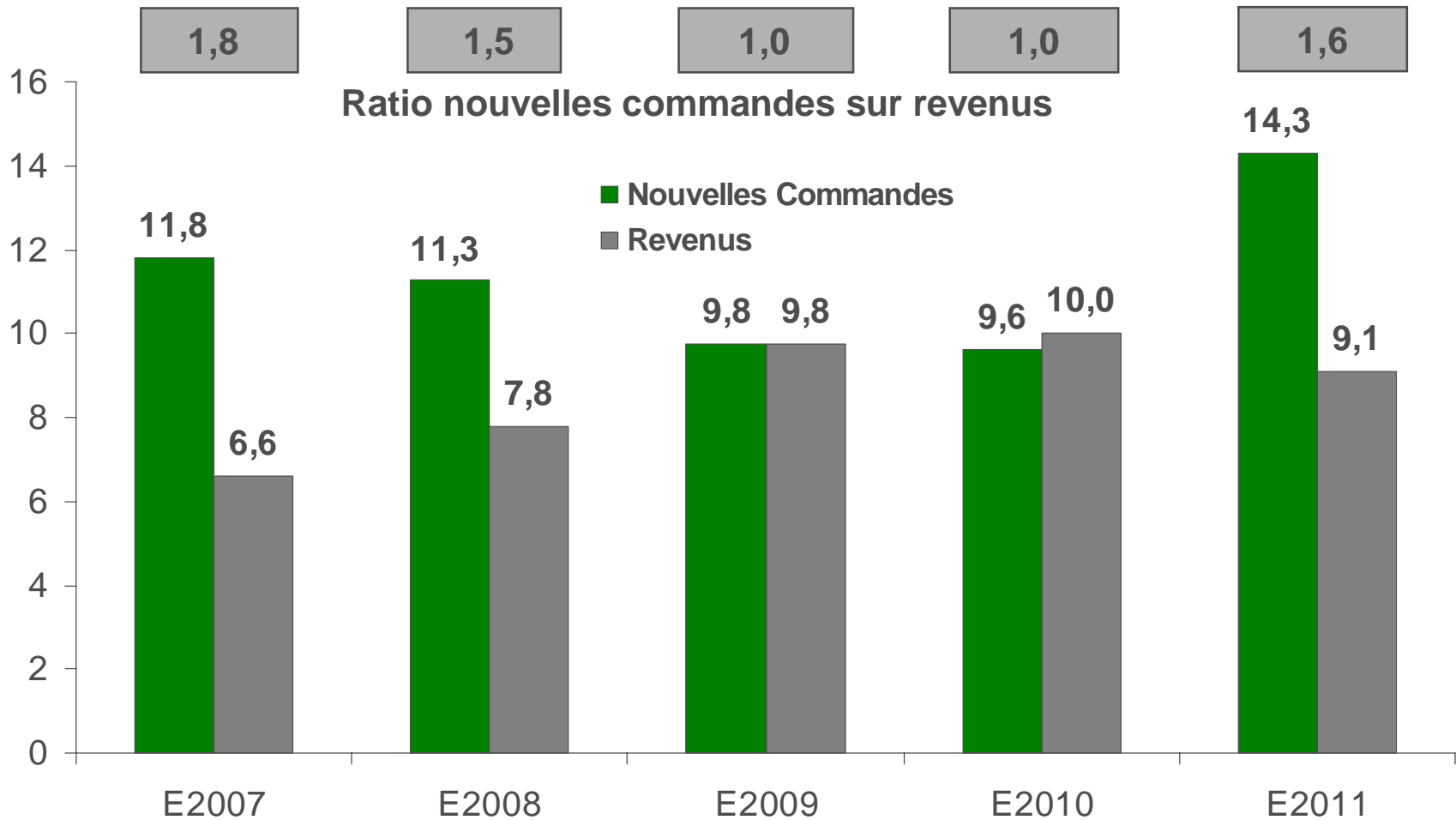
Ordre du jour

- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

Transport – Fort volume de nouvelles commandes à la base de la croissance future des revenus

Commandes, revenus et ratio nouvelles commandes sur revenus

(Commandes et revenus en milliards de dollars américains)



Record de nouvelles commandes pour l'E2011 : 14,3 milliards \$

Transport – Bien positionné dans un marché attrayant

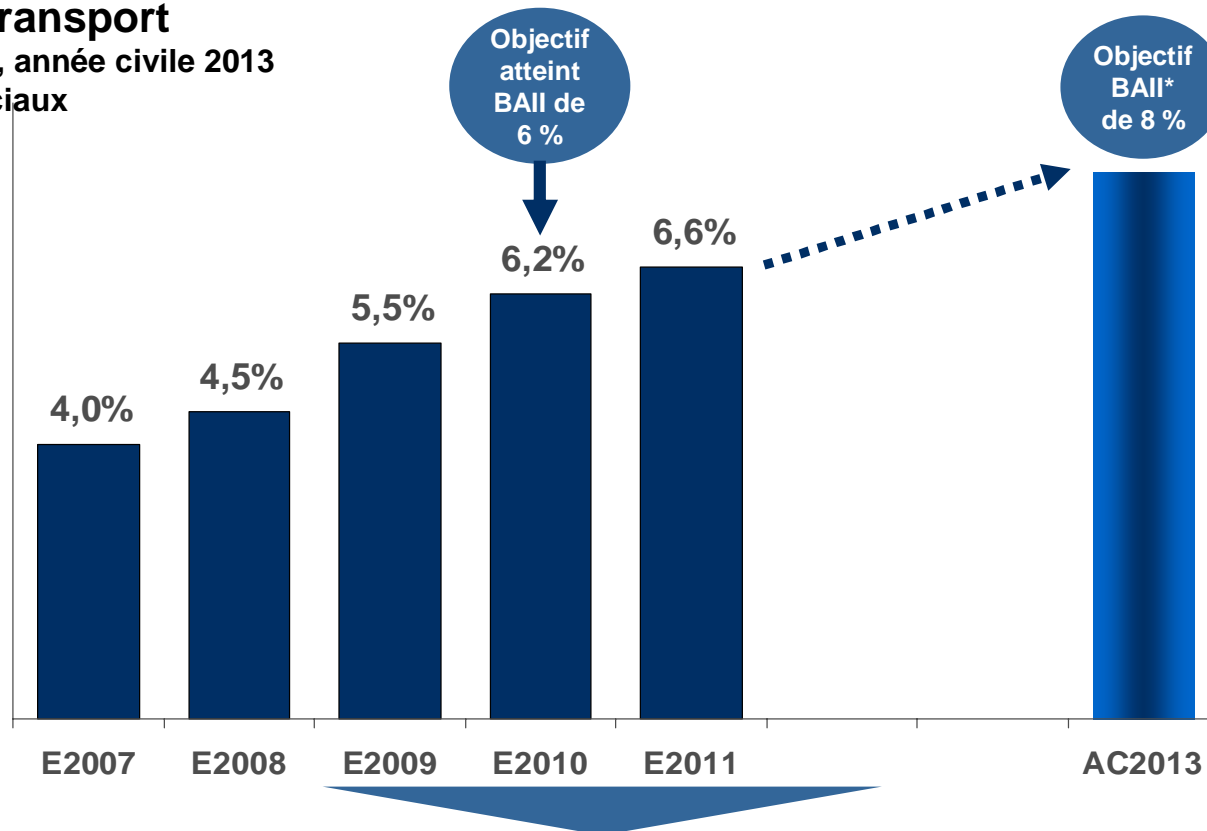
- L'ensemble des marchés continue de croître
- Un grand nombre de soumissions prévu au cours des prochaines années
- Les tendances à long terme, telles que l'urbanisation et les coûts de la congestion face au prix de l'énergie, favorisent toutes le rail
- Bombardier Transport est bien positionné :
 - Vaste portefeuille de produits novateurs
 - Leader du marché dans neuf des 11 segments de produits
 - Entreprise diversifiée sur le plan géographique

Transport – La voie vers un BAII de 8 %

Marges BAII - Transport

Exercices 2007-2011, année civile 2013

Avant éléments spéciaux



Nous allons atteindre notre objectif par:

- Une concentration sur l'exécution sans faille
- Une mise à profit de nos capacités en matière de gestion de projet
- Une poursuite de la réduction des coûts (approvisionnement, frais de vente et d'administration)
- Une capitalisation de notre présence à l'échelle mondiale

Ordre du jour

- Sommaire
- Résultats
- Aéronautique
- Transport
- Conclusion

Conclusion

- Engagés à investir dans de nouveaux programmes de développement de produit
- Marchés offrant une solide croissance de la demande à long terme
- Vaste offre de produits d'avant-garde
- Leadership technologique captant des parts à la fois dans les marchés émergents et les marchés bien établis
- Solide bilan et fortes liquidités

**Nous avons ce qu'il faut pour assurer
une croissance rentable chez Bombardier**

Mesure de calcul non définies par les PCGR

MISE EN GARDE RELATIVE À UNE MESURE DE CALCUL NON DÉFINIES PAR LES PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR), ainsi que sur les flux de trésorerie disponibles. Cette mesure, non définie par les PCGR, découle directement des états financiers consolidés, mais n'a pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ce terme peuvent le calculer différemment. La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après cette mesure du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie.