



# RÉSULTATS FINANCIERS DU DEUXIÈME TRIMESTRE CLOS LE 30 JUIN 2014

Présentation aux  
investisseurs, analystes  
financiers et médias

31 juillet 2014

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité

# Énoncés prospectifs

Cette présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos estimations et nos intentions; 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 et la performance projetées; 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 », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », 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 à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective des sections Aéronautique et Transport du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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'instabilité politiques et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, 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), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du 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 dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. 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 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 sous réserve de cette mise en garde.

Tous les montants de cette présentation sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire

Cette présentation contient à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans le rapport de gestion de la Société. Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

# Bons résultats au deuxième trimestre

## En bonne voie de réaliser nos prévisions pour l'exercice

**REVENUS**

**4,9 G\$**

**RPA  
AJUSTÉ<sup>1</sup>**

**0,10 \$**

- Revenus de 4,9 G\$
- RAll de 257 M\$ (5,3 % des revenus)
- Résultat net ajusté<sup>1</sup> de 192 M\$ (RPA ajusté<sup>1</sup> de 0,10 \$)
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> de 424 M\$
- Sources de financement disponibles à court terme de 3,9 G\$<sup>2</sup>
- Carnet de commandes de 75,7 G\$<sup>2</sup>

# Information sectorielle

Trimestres clos les 30 juin

(en millions de dollars)	2014		2013	
<b>Revenus</b>				
Aéronautique	2 512		2 255	
Transport	2 379		2 175	
<b>Total – Revenus</b>	<b>4 891</b>		<b>4 430</b>	
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>1</sup></b>				
Aéronautique	141	5,6 %	107	4,7 %
Transport	116	4,9 %	150	6,9 %
<b>Total – RAII avant éléments spéciaux<sup>1</sup></b>	<b>257</b>	<b>5,3 %</b>	<b>257</b>	<b>5,8 %</b>
<b>RAII</b>				
Aéronautique	141	5,6 %	138	6,1 %
Transport	116	4,9 %	150	6,9 %
<b>Total – RAII</b>	<b>257</b>	<b>5,3 %</b>	<b>288</b>	<b>6,5 %</b>

<sup>1</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

# Sommaire des résultats financiers

Trimestres clos les 30 juin

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2014	2013
Revenus	4 891	4 430
RAII avant éléments spéciaux <sup>1</sup>	257	257
Éléments spéciaux	-	(31)
RAII	257	288
Charges nettes de financement	41	36
RAI	216	252
Impôts sur le résultat	61	72
Résultat net	155	180
RPA dilué	0,08	0,10
<b>Résultat net ajusté<sup>1</sup></b>	<b>192</b>	<b>158</b>
<b>RPA ajusté<sup>1</sup></b>	<b>0,10</b>	<b>0,09</b>

<sup>1</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

© Bombardier Inc. ou ses filiales. Tous droits réservés.

# Flux de trésorerie disponibles et liquidités

Trimestres clos les 30 juin

(en millions de dollars)	2014	2013
Aéronautique		
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	146	75
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(509)	(534)
Total Aéronautique	(363)	(459)
Transport	(47)	(21)
Intérêts et impôts	(14)	(86)
<b>Flux de trésorerie disponibles (utilisation)<sup>1</sup></b>	<b>(424)</b>	<b>(566)</b>

(en millions de dollars; aux)	30 juin 2014	31 décembre 2013
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 476	3 397
Total – Liquidités	3 907	4 837

<sup>1</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

# Nous confirmons nos prévisions pour 2014

## Aéronautique<sup>1</sup>

- ❑ Marge RAI d'environ 5 %
- ❑ Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles entre 1,2 G\$ et 1,6 G\$
- ❑ Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles entre 1,6 G\$ et 1,9 G\$
- ❑ Livraisons d'environ 200 avions d'affaires et 80 avions commerciaux

## Transport<sup>1</sup>

- ❑ Marge RAI d'environ 6 %
- ❑ De façon générale, alignement des flux de trésorerie disponibles<sup>2</sup> sur le RAI
- ❑ Croissance des revenus d'environ 5 % sur 2013, à l'exclusion de l'incidence des taux de change

1. Voir les Énoncés prospectifs à la page 2 de cette présentation

2. Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

Notre fort potentiel de croissance prend forme – tous les éléments sont en place

- **Nos investissements soutenus dans de nouveaux produits nous positionnent favorablement pour les années à venir**
- **Le carnet de commandes de 75,7 G\$ met en place les conditions de forte croissance des revenus sur un horizon de cinq ans**





# Mesures financières non conformes aux PCGR

## MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les normes internationales d'information financière (IFRS). Toute référence aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) signifie IFRS, sauf indication contraire. Il repose également sur des mesures non conformes aux PCGR, le RAI avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté, le résultat par action ajusté et les flux de trésorerie disponibles. Ces mesures, non définies par les PCGR, découlent directement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. La direction croit que fournir certaines mesures de performance non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de nos rapports financiers une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de notre entreprise. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Liquidités et sources de financement dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats des sections Aéronautique et Transport du rapport de gestion de la Société pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.