



Résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2008-2009
Présentation aux investisseurs, analystes financiers
et médias

BOMBARDIER

2 avril 2009



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, 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 du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2009 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 (la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (le développement de nouveaux produits et services, les partenaires commerciaux, les pertes découlant de garanties sur le rendement des produits et de sinistres, les risques liés aux procédures réglementaires et judiciaires, les risques environnementaux et les risques de santé et de sécurité, la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, les risques liés aux ressources humaines et les risques découlant des engagements en matière de prix et de la production et de l'exécution de projets), au financement (les liquidités, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, le financement en faveur de certains clients, la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale et l'accès aux marchés financiers) et au marché (les fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2009 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, 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.

Ordre du jour

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

Sommaire

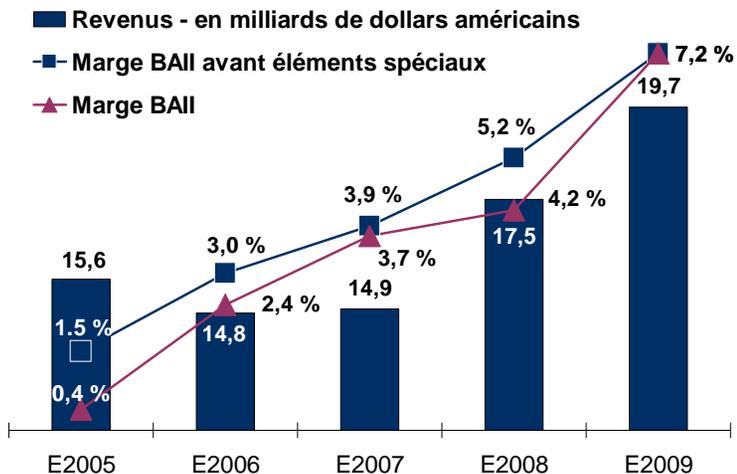
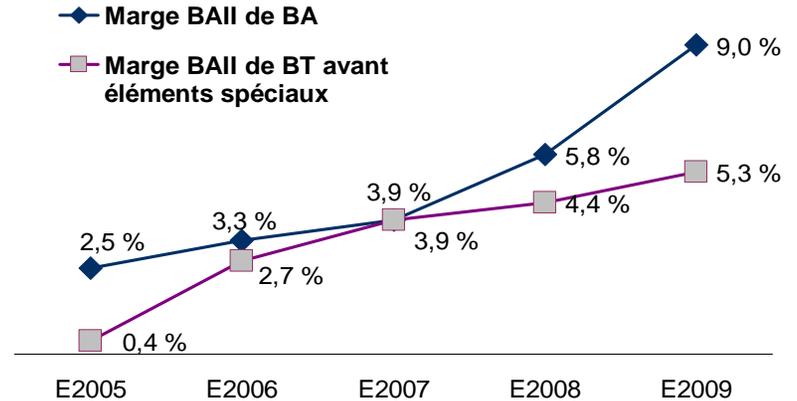
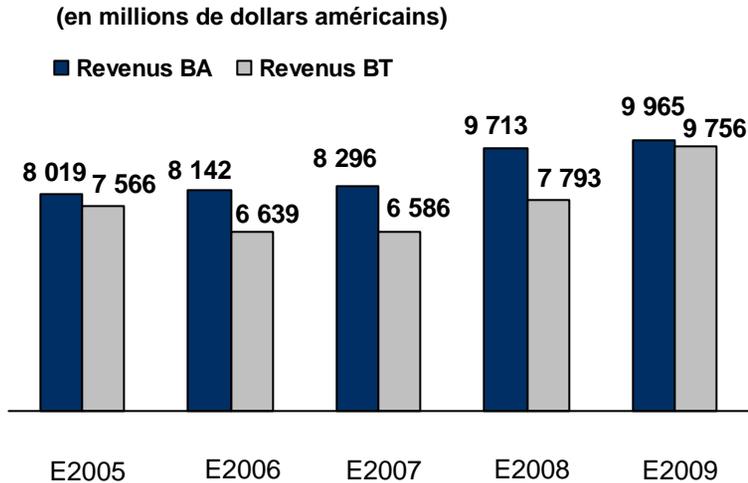
- **Croissance des revenus de 13 % à 19,7 milliards \$**
- **Rentabilité record avec un bénéfice net de 1 milliard \$**
- **Nouvelles commandes correspondant aux revenus**
- **Flux de trésorerie disponibles de 342 millions \$ reflétant les conditions économiques auxquelles Aéronautique a été confrontée au cours du quatrième trimestre**
- **Négociation réussie d'une nouvelle facilité de lettres de crédit pour BT**
- **Solide situation de trésorerie de 3,5 milliards \$**

**Excellent rendement pour les deux groupes
pour l'exercice 2009**

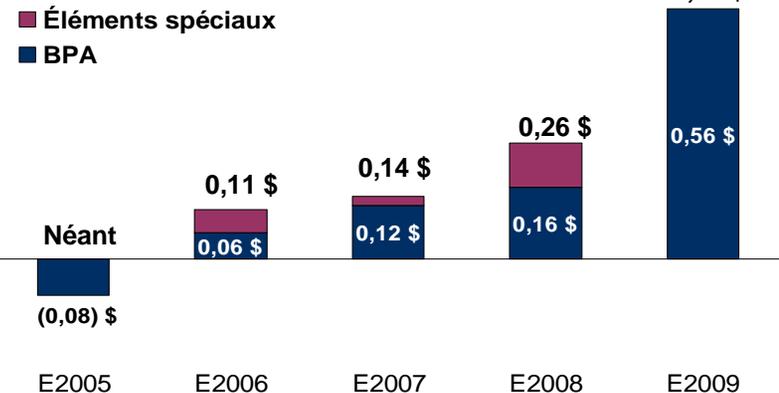
Ordre du jour

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

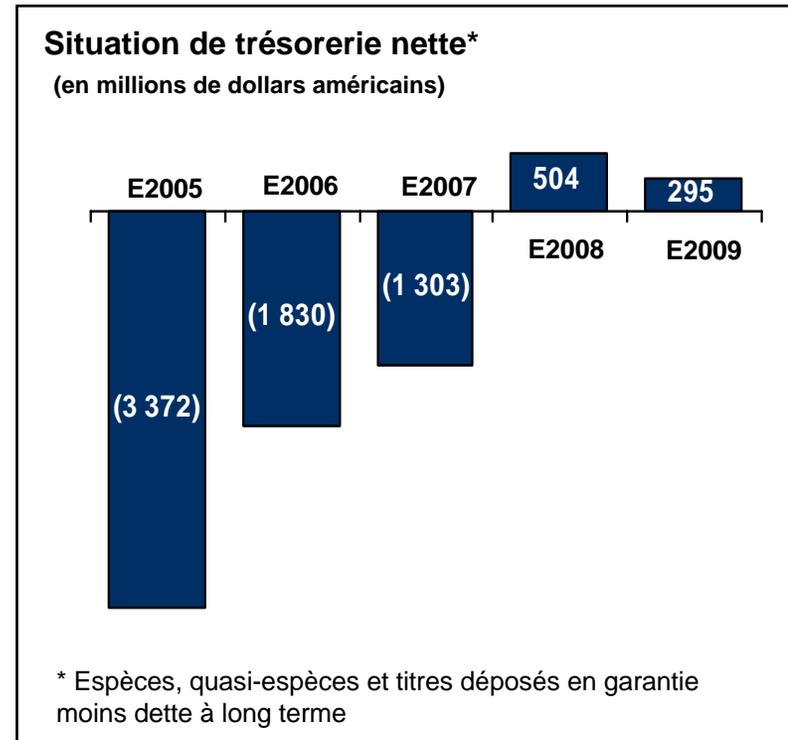
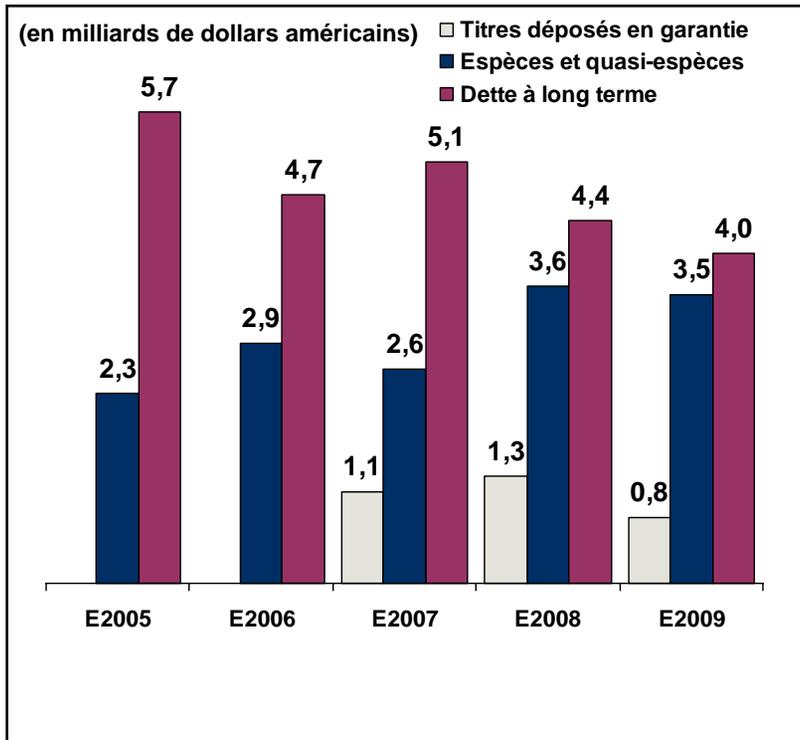
Priorités financières – Améliorer la rentabilité à long terme



BPA dilué découlant des activités poursuivies (en dollars américains)



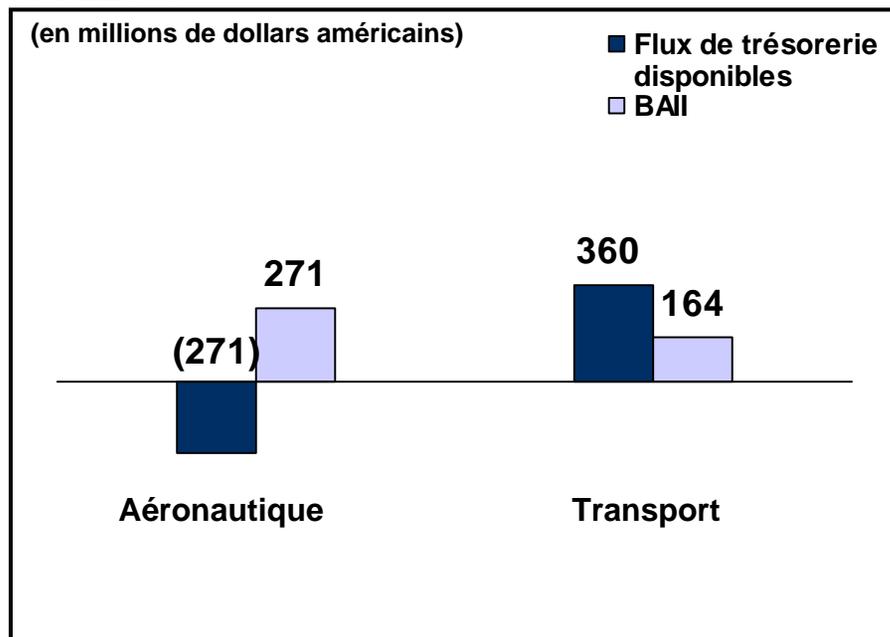
Priorités financières – Maintenir de solides liquidités



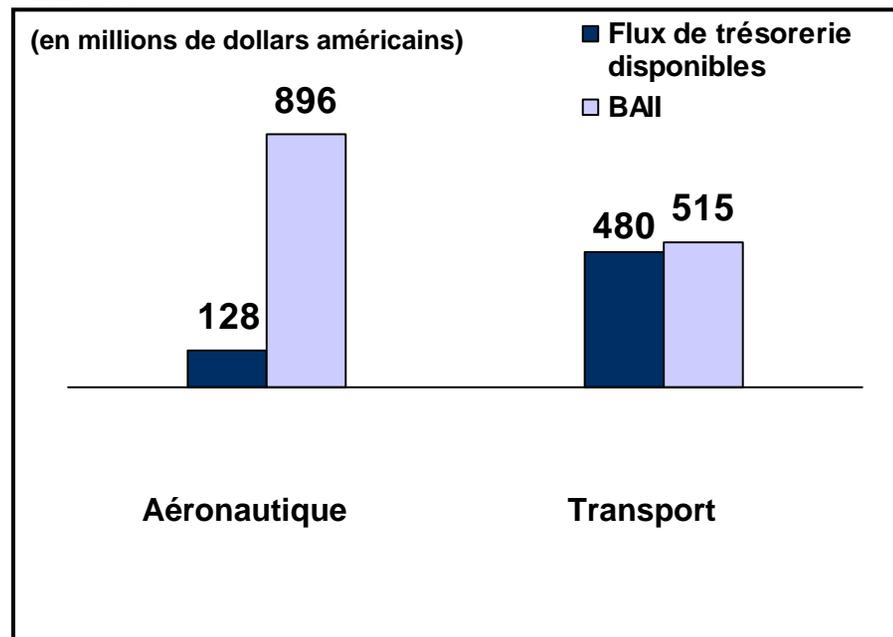
- Les liquidités se sont améliorées de façon importante depuis 5 ans
- Une solide situation de trésorerie et aucune échéance de dette avant mai 2012

Priorités financières – Des flux de trésorerie disponibles correspondant à la rentabilité

Flux de trésorerie disponibles et BAII par groupe
T4 E2009

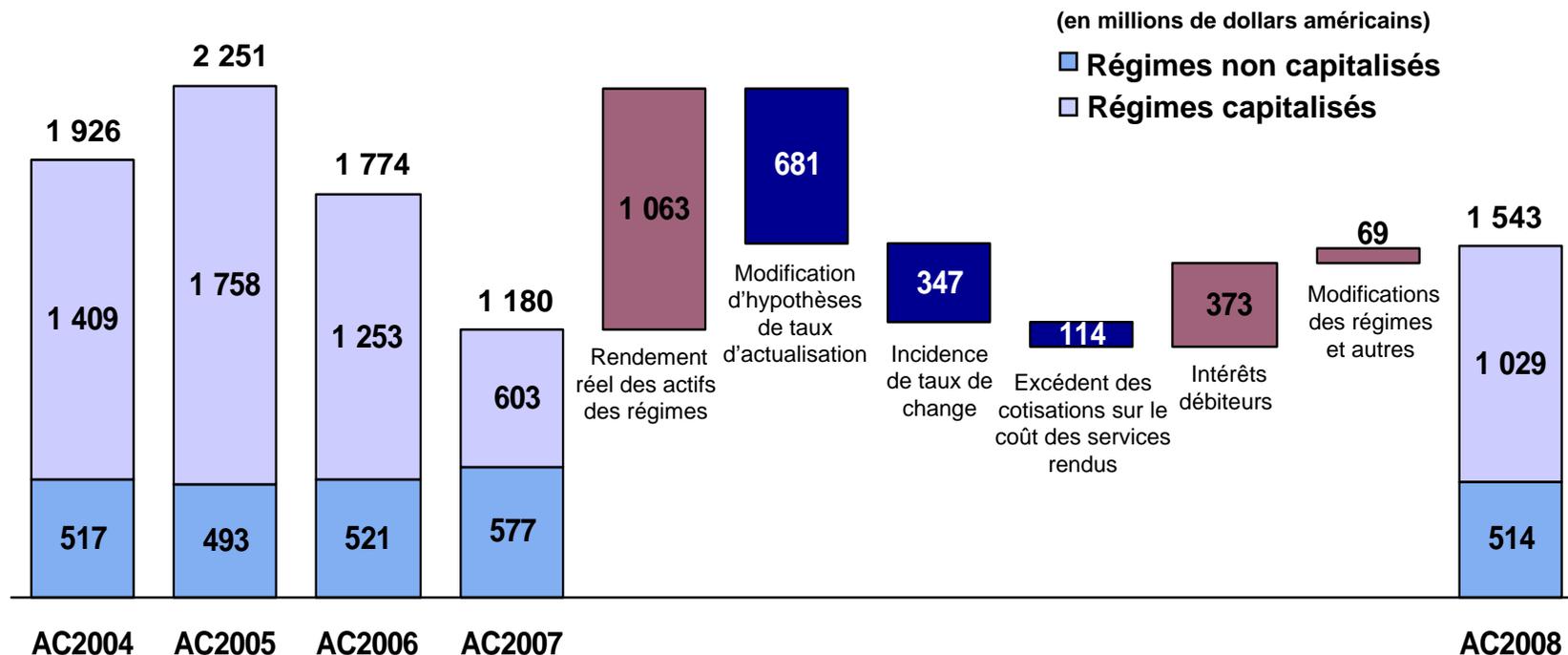


Flux de trésorerie disponibles et BAII par groupe
E2009



- Flux de trésorerie disponibles sous pression pour Aéronautique en raison des conditions difficiles des derniers mois de l'exercice
- Flux de trésorerie disponibles pour Transport correspondant au BAII pour la totalité de l'exercice

Priorités financières – Gérer le déficit des régimes de retraite

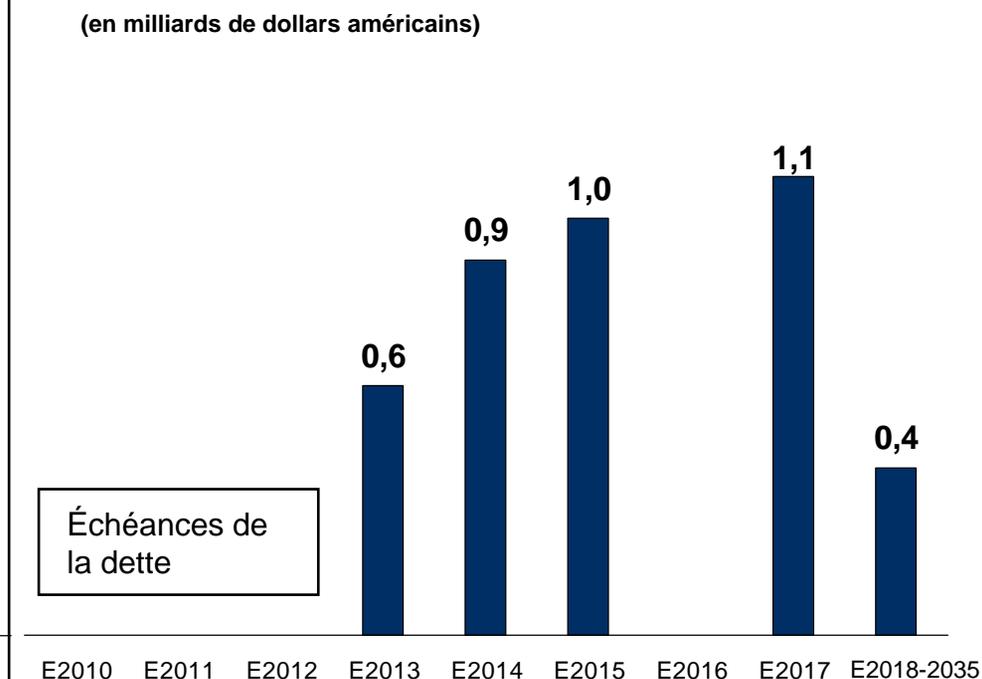
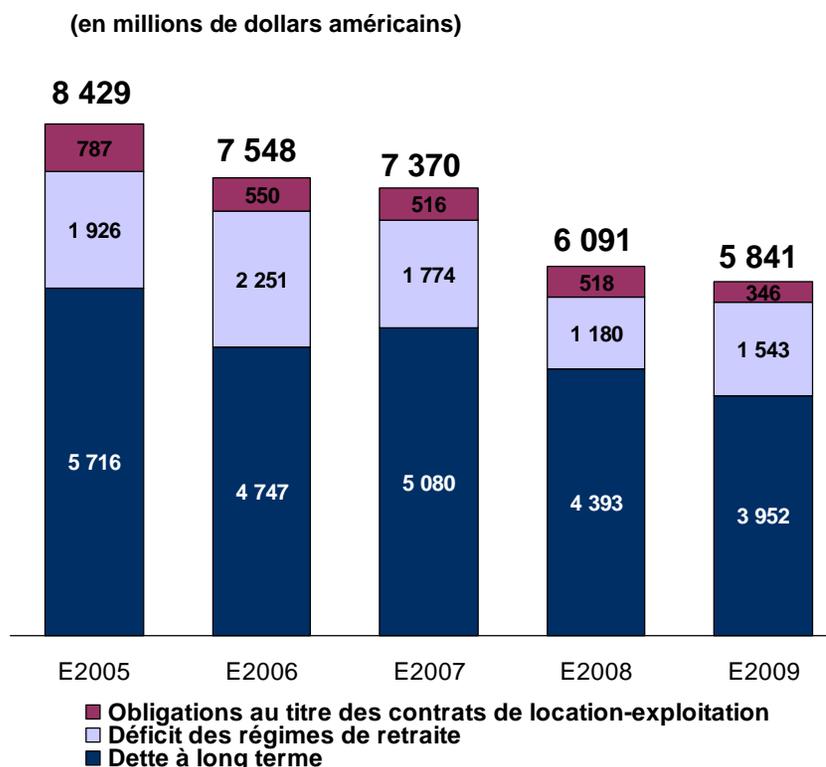


- Coût estimatif des régimes de retraite à prestations déterminées de 206 millions \$ pour l'E2010, contre 248 millions \$ pour l'E2009
- Cotisation prévue de 400 millions \$ pour l'E2010, contre 332 millions \$ pour l'E2009

Priorités financières – Améliorer la structure du capital

Indicateurs d'endettement globaux	Objectif	Fin E2008	Fin E2009	Tendance
BAll rajusté sur int. nets rajustés	> 5,0	2,5	6,2	↗
Dette rajustée sur BAllA rajusté	< 2,5	3,8	2,8	↘
Dette rajustée sur capital total rajusté	< 55 %	67 %	66 %	↘

Endettement total réduit et échéances prolongées



Ordre du jour

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

Aéronautique – Résultats

- Revenus de 10 milliards \$, contre 9,7 milliards \$ l'exercice précédent
- BAI de 896 millions \$, contre 563 millions \$ ⁽¹⁾ l'exercice précédent
- Marge BAI de 9,0 %, contre 5,8 %⁽¹⁾ l'exercice précédent
- Flux de trésorerie disponibles de 128 millions \$, contre 1,7 milliard \$ l'exercice précédent
- Carnet de commandes de 23,5 milliards \$ au 31 janvier 2009, contre 22,7 milliards \$ un an plus tôt

⁽¹⁾ BAI de 834 millions \$, ou 8,6 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production

Aéronautique – La crise financière a d'importantes répercussions sur l'industrie aérienne à court terme

Avions d'affaires

Perspectives années civiles 2009-2010	
Inducteur de marché	Perspectives
Conjoncture économique mondiale	↓
Rareté du crédit	↓
Niveau des stocks de biréacteurs d'occasion et valeurs de revente	↓
Utilisation des biréacteurs d'affaires	↓
Perceptions à l'égard des biréacteurs d'affaires	↓

Avions commerciaux

Perspectives années civiles 2009-2010	
Inducteur de marché	Perspectives
Contexte économique à court terme	↓
Rentabilité des sociétés aériennes	↓
Disponibilité du financement d'avions	↓

Aéronautique – Livraisons et commandes nettes

Livraisons ⁽¹⁾	T4 E2009	T4 E2008	E2009	E2008
Avions d'affaires	54	76	235	232
Avions commerciaux	37	38	110	128
Avions amphibies	2	1	4	1
Total	93	115	349	361

Commandes nettes	6	213	367	698
------------------	---	-----	-----	-----

- Les avions d'affaires font l'objet d'un nombre plus élevé que la normale d'annulations et de reports depuis le quatrième trimestre

(1) Incluant les avions du programme de multipropriété

Aéronautique – Nous agissons en cette période de turbulences

▪ Notre plan d'action

- Avions d'affaires
 - Réduction des cadences de production de tous les modèles
- Avions commerciaux
 - Augmentation de la cadence de production des avions *Q400* comme annoncé précédemment
 - Réduction de la cadence de production des appareils *CRJ* dans la deuxième partie de l'exercice 2010

▪ Incidence

- 3 000 mises à pied additionnelles en plus des 1 360 annoncées le 5 février 2009
 - Les indemnités de départ devraient totaliser environ 30 millions \$
- Programme de réduction de coûts en place pour atténuer l'incidence sur les résultats de l'exercice 2010

Aéronautique – Perspectives pour l'exercice 2010

■ Ce que nous anticipons *

- Environ 25 % moins de livraisons de biréacteurs d'affaires au cours de l'exercice 2010 qu'au cours de l'exercice 2009
- Environ 10 % plus de livraisons d'avions commerciaux
- Poursuite prévue de la pression sur les flux de trésorerie disponibles en raison des niveaux élevés de stocks et de débiteurs
- Nous continuons à développer nos nouveaux programmes d'avion
- Atteindre notre objectif de marge BAII de 12 % d'ici l'exercice 2013

* Veuillez vous référer aux énoncés prospectifs du rapport de gestion pour les hypothèses sous-jacentes

Ordre du jour

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

Transport – Résultats

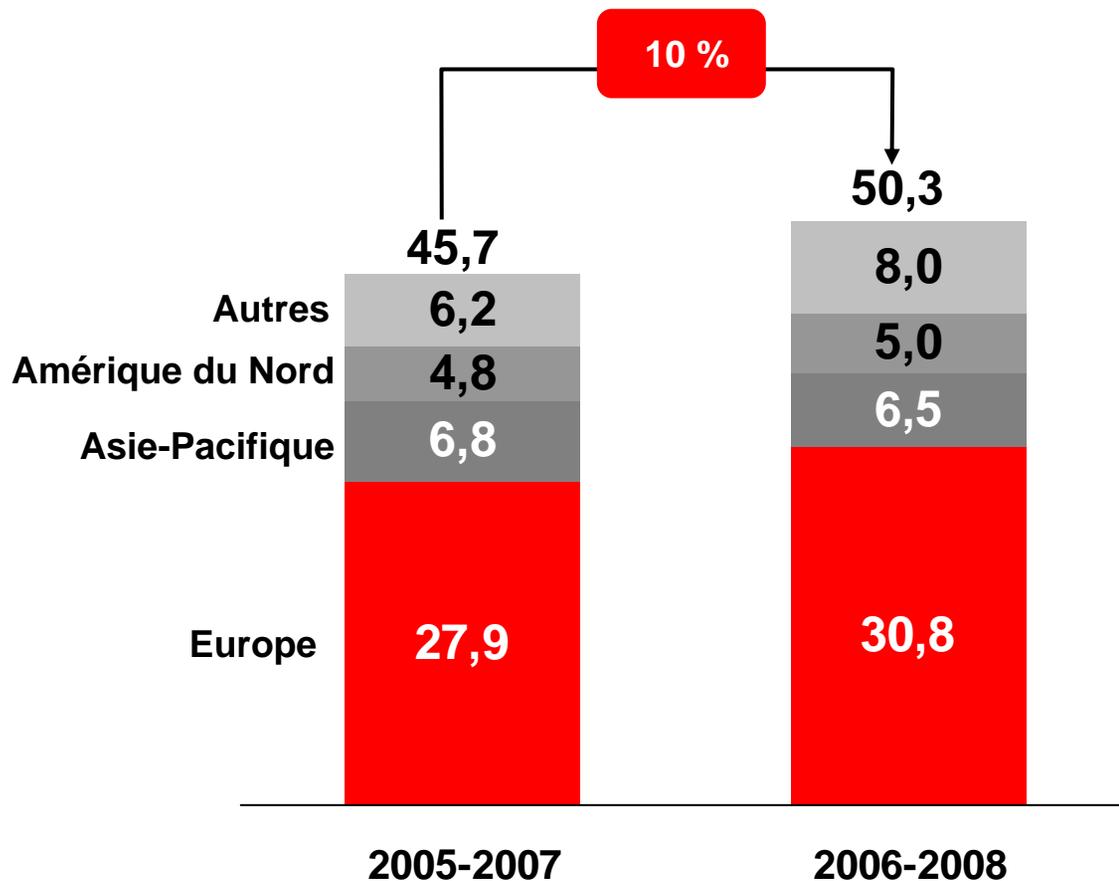
- **Croissance de 25 % des revenus pour atteindre 9,8 milliards \$**
 - Revenus correspondant au niveau élevé de nouvelles commandes des dernières années
- **Solides commandes pour toutes les gammes de produits pour un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0**
- **Augmentation du BAII avant élément spécial à 515 millions \$, comparativement à 339 millions \$ l'exercice précédent**
- **Marge BAII de 5,3 %, contre 4,4 % (avant élément spécial) l'exercice précédent**
- **Flux de trésorerie disponibles de 480 millions \$ correspondant à la rentabilité**

Transport – En bonne position sur un marché vigoureux

Inducteur de marché	Segments de marché	Régions géographiques	Perspectives AC 2009-2011
Urbanisation et croissance démographique	Tous	Asie-Pacifique et Autres	
Rareté du pétrole et prix de l'énergie	Matériel roulant, Services et Systèmes	Monde	
Sensibilisation à l'environnement	Tous	Monde	
Remplacement du matériel ferroviaire vieillissant	Matériel roulant, Services et Signalisation	Europe et Amérique du Nord	
Libéralisation des marchés du transport sur rail	Matériel roulant et Services	Europe	

Transport – Le marché a enregistré une croissance de 10 %, surtout soutenue par l'Europe

Marché pertinent de BT
(en milliards de dollars américains)



Transport – Un grand nombre d'appels d'offres ont été annoncés pour les trois prochaines années civiles

Projet	Pays	Segment	Nombre possible de voitures *
Trains à grande vitesse en Chine	Chine	Trains à grande vitesse	3000
Thameslink, Londres	R.-U.	Trains suburbains et trains régionaux	1300
TGV prochaine génération	France	Trains à très grande vitesse	1200
Remplacement interurbain	Allemagne	Trains interurbains	1100
Remplacement interurbain	Suisse	Trains interurbains	750
Porteur Hyperdense	France	Trains interurbains	650
Méto indien	Inde	Voitures de méto	550
Porteur Polyvalent	France	Trains régionaux	550
Lignes de Picadilly, Londres	R.-U.	Voitures de méto	550
Sochi	Russie	Trains suburbains	350
Méto de Montréal	Canada	Voitures de méto	340
Méto de Stockholm	Suède	Voitures de méto	240
Tramways de Berlin	Allemagne	Véhicules légers sur rail	200
Véhicules légers sur rail de Toronto	Canada	Véhicules légers sur rail	200
Trenitalia AltaVelocità	Italie	Trains à très grande vitesse	160
Locomotives de Trenitalia	Italie	Locomotives	100

* Contrats de base seulement, les options ne sont pas comprises.

- **Les indicateurs fondamentaux du marché demeurent solides à long terme**
- **Certains appels d'offres pourraient être reportés ou annulés à court terme**

Transport – Perspectives pour l'exercice 2010

■ Ce que nous anticipons*

- Un ratio de nouvelles commandes sur revenus possiblement inférieur à 1
- Le carnet de commandes existant continuera de générer de la croissance
- Des flux de trésorerie disponibles correspondant au BAII
- Une marge BAII de 6 % en moyenne sur l'exercice

* Veuillez vous référer aux énoncés prospectifs du rapport de gestion pour les hypothèses sous-jacentes

Ordre du jour

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

Conclusion

- **Les deux groupes ont connu un excellent rendement pour l'exercice 2009**
- **Aéronautique prend les mesures nécessaires pour s'ajuster aux défis de la conjoncture**
- **Transport devrait être moins affecté par le ralentissement économique et les indicateurs fondamentaux du marchés demeurent solides à long terme**
- **Carnet de commandes important et bien diversifié, à la fois sur le plan des produits et sur le plan géographique**
- **Les priorités financières mises de l'avant au cours des dernières années nous mettent en bonne position pour traverser la récession**
- **Nous continuons de gérer pour le long terme**