Bombardier Aéronautique
Mise à jour – Marché et produits

Philippe Poutissou,
V-P Marketing, Avions commerciaux

Conférence - Aviation et Transport J.P. Morgan
New York, 10 mars 2009

BOMBARDIER

Énoncés prospectifs

La présentation qui suit 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 la présentation qui suit, il convient de se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société (« Aéronautique ») et sur le secteur transport de la Société (« Transport ») du Rapport de gestion de 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 (comme la situation financière de l'industrie du transport aérien), les risques d'exploitation (notamment les transactions avec des partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties de produits et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, les risques environnementaux, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines), les risques de financement (notamment la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, la situation de trésorerie et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt) et les risques du marché (y compris les risques associés aux fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et du prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la section Risques et incertitudes du Rapport de gestion de l'exercice 2008. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influer 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 en vertu des 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.

Aperçu

- Mise à jour de Bombardier
- Marché des avions commerciaux
- Stratégie de produit
- FAQ

Bombardier : secteurs d’activité

Aéronautique

Revenus, exercice 2008 : 9,7 milliards $

55 % de l’ensemble des revenus

Employés : 28 100*

Transport

Revenus, exercice 2008 : 7,8 milliards $

45 % de l’ensemble des revenus

Employés : 31 485*

*Au 31 janvier 2008

BOMBARDIER

Résultats financiers consolidés – exercice 2008

(En millions de dollars US, sauf les montants BPA)	Exercice 2008	Exercice 2007[1]
Revenus	17 506	14 882
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	902	577
Intérêts débiteurs, nets	301	218
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	601	359
Éléments spéciaux	162	24
Impôts sur les bénéfices	122	92
Bénéfice découlant des activités poursuivies	317	243
Bénéfice découlant des activités abandonnées, net d'impôt	--	25
Bénéfice net	317	268
BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	0,26	0,14
BPA – Bénéfice net	0,16	0,14

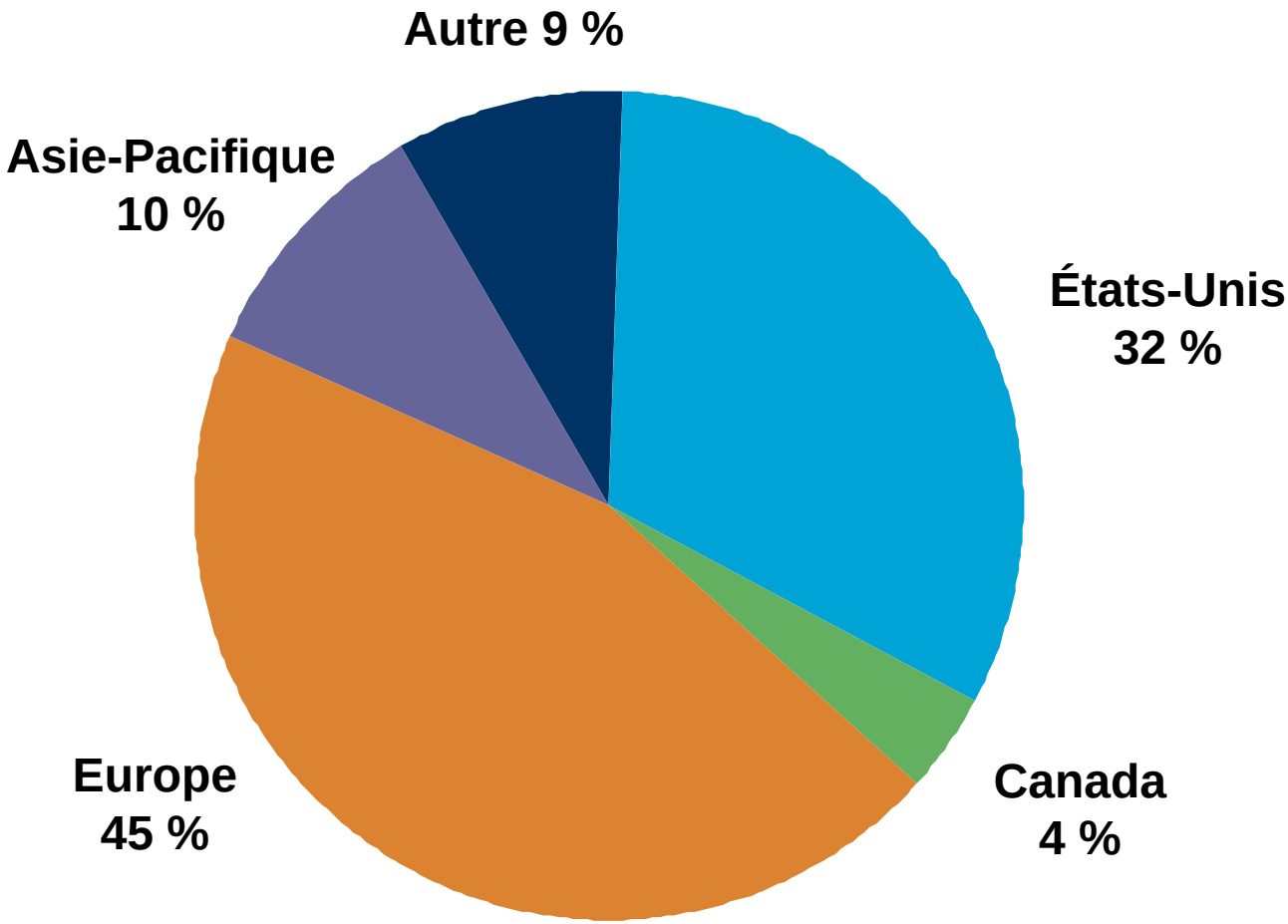
[1] Certaines données comparatives ont été reclassifiées pour concorder avec la présentation de l'exercice en cours.

BOMBARDIER

Résultats financiers consolidés – troisième trimestre
clos le 31 octobre 2008

(En millions de dollars US, sauf les montants par action)	T3 E2008-2009	T3 E2007-2008
Revenus	4 571	4 228
BAII	315	201
Dépenses de financement, nettes	25	68
BAI	290	133
Impôts	45	42
Bénéfice net	245	91
BPA – De base et dilué	0,14	0,05

Une société diversifiée : répartition des revenus par secteurs géographiques



Au 31 janvier 2008

Carnet de commandes solide dans les deux secteurs

Bombardier Aéronautique	26,0 milliards $
Bombardier Transport	25,9 milliards $
Bombardier Inc.	**51,9 milliards $**

Au 31 octobre 2008

BOMBARDIER

Un éventail complet de solutions de transport ferroviaire

Véhicules sur rail

- Véhicules légers sur rail
- Métros
- Trains de banlieue
- Trains régionaux
- Trains interurbains
- Trains à grande vitesse
- Locomotives

Systèmes de transport

- Systèmes de monorails
- Navettes automatisées
- Systèmes GLT
- Systèmes légers sur rail
- Systèmes ART
- Systèmes de métro
- Systèmes interurbains

Services

- Maintenance de parc
- Exploitation et maintenance
- Solutions de matériel
- Rénovation de véhicules
- Réingénierie de composants

Solutions de contrôle ferroviaire

- Systèmes intégrés de contrôle
- Exploitation et arrêt automatique des trains : en bordure de voie et à bord
- Systèmes d'enclenchement
- Équipement en bordure de voie
- Services

Solutions de sécurité ferroviaire

- Réseau large bande adapté aux trains
- Systèmes de détection
- Systèmes de sécurité - enregistrement
- Systèmes de sécurité - visionnement et gestion des événements

Propulsion et contrôles

- Convertisseurs de puissance
- Convertisseurs auxiliaires
- Ensembles moteur-réducteur
- Contrôle et communication

Bogies

- Une gamme qui couvre tous les segments de véhicules

Bombardier Aéronautique propose une gamme complète de produits et de services

Avions d'affaires

Avions d'affaires, fuselage étroit

***Famille Learjet* :**
- ***Learjet 40 XR***
- ***Learjet 45 XR***
- ***Learjet 60 XR***
- ***Learjet 85***(1)

Avions d'affaires, fuselage large

***Famille Challenger* :**
- ***Challenger 300***
- ***Challenger 605***
- ***Challenger série 800***

***Famille Global* :**
- ***Global 5000***
- ***Global Express XRS***

Avions commerciaux

Biréacteurs régionaux
- ***CRJ700/705 NextGen***
- ***CRJ900 NextGen***
- ***CRJ1000 NextGen***(1)

Biturbopropulseurs
- ***Q400/Q400 NextGen***(1)

Biréacteurs de ligne à couloir unique
- ***CSeries***(1)

Avions amphibies et solutions en matière de transport aérien

Amphibies à turbopropulsion
- ***Bombardier 415***
- ***Bombardier 415 MP***

Solutions en matière de transport aérien

Services aéronautiques

Solutions après-vente
- **Logistique des pièces**
- **Maintenance des avions**
- **Solutions de formation**

Flexjet et Skyjet
- **Programme de copropriété**
- **Programmes de cartes avions**
- **Nolisement à la demande**
- ***Flexjet* One**

(1) *Les appareils Learjet 85*, *CRJ1000 NextGen, Q400 NextGen* et *CSeries* sont en cours de développement.

BOMBARDIER

Livraisons de Bombardier Aéronautique

Avions	**Livraisons* Exercice 2008-2009** **(Exercice clos le 31 janvier 2009)**	Livraisons Exercice 2007-2008 (Exercice clos le 31 janvier 2008)
Avions commerciaux		
Série *CRJ*	56	62
Série *Q*	54	66
	110	128
Avions d'affaires		
Série *Learjet*	70	81
Série *Challenger*	116	103
Série *Global*	53	48
(*incluant ceux du programme de copropriété***)	**239**	232
Avions amphibies		
Bombardier 415	**4**	1
Total global	**353**	361

* Non vérifiées

** Les livraisons incluses au tableau ci-dessus sont des livraisons pour lesquelles 100 pour cent des actions d'un modèle d'avion en copropriété sont vendues à des clients externes.

BOMBARDIER

Commandes nettes de Bombardier Aéronautique

Avions	Commandes nettes* Exercice 2008-2009 (Exercice clos le 31 janvier 2009)	Commandes nettes Exercice 2007-2008 (Exercice clos le 31 janvier 2008)
Série *CRJ*	47	141
Q400	67	97
Avions commerciaux	114	238
Avions d'affaires	262	452
Avions amphibies	2	8
Total global	378	698

Le rapport entre la valeur au livre et la valeur du marché pour l'exercice 2008-2009 se situe à 1,07

* Non vérifiées

BOMBARDIER

Aperçu

- Mise à jour de Bombardier
- Marché des avions commerciaux
- Stratégie de produit
- FAQ

Bombardier Avions commerciaux : se classent en tête du marché des avions régionaux

Série CRJ

1 673 commandes fermes

1 527 avions livrés

60+ exploitants

Série Q

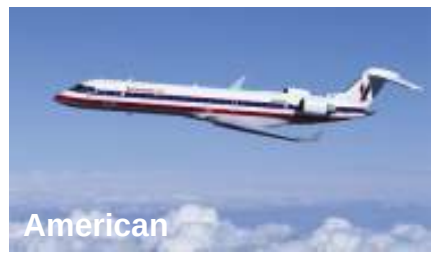
1 018 commandes fermes

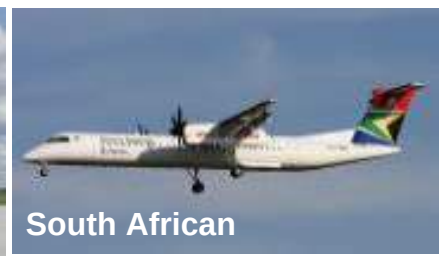
898 avions livrés

100+ exploitants

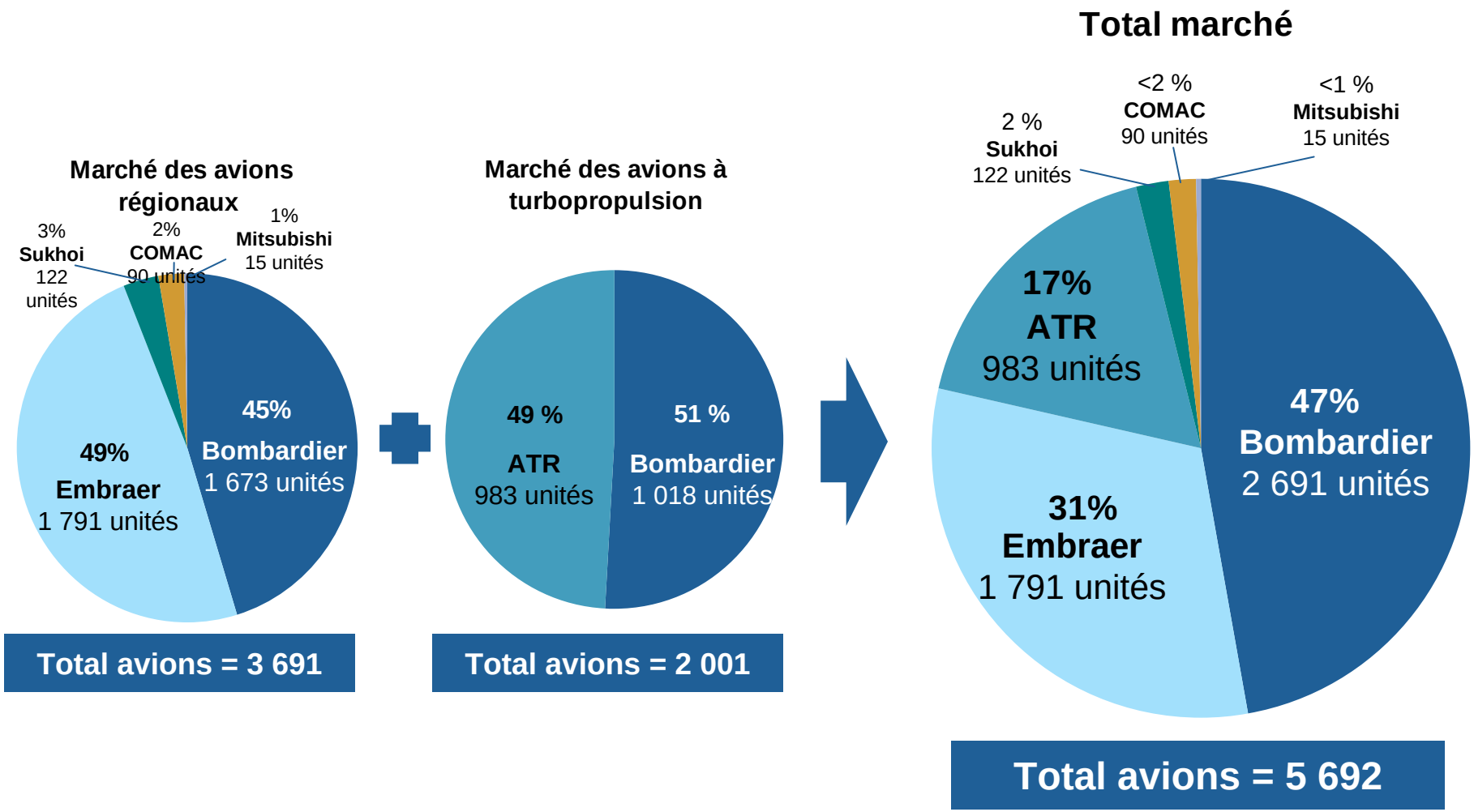
Au 31 janvier 2009

Bombardier Avions commerciaux :
sont exploités par les grands transporteurs aériens du monde entier





Part de marché des commandes nettes cumulatives pour les avions de 20 à 110 places



Au 31 janvier 2009

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.

BOMBARDIER

2009 sera une année difficile pour le marché des avions commerciaux

Facteurs du marché	Tendance	Justification
Environnement économique aux É.-U.		**En pleine récession, l'économie américaine continuera de tourner au ralenti en 2009 et 2010. Cette crise a des répercussions négatives sur le trafic aérien et, par conséquent, sur les commandes d'avions.**
Environnement économique mondial		**La récession s'étend à l'extérieur des États-Unis. L'économie mondiale connaît un repli, ce qui influe encore davantage sur les commandes d'avions.**
Carnet de commandes de l'industrie		**Le carnet de commandes total des avions commerciaux se chiffre à 8 400 unités (comparativement à 4 335 en déc. 2001). Bombardier Avions commerciaux a un carnet de commandes de > 2 ans.**
Financement d'avions		**Le marché du crédit étant faible, les compagnies aériennes et les sociétés de crédit-bail auront de la difficulté à financer l'achat d'avions.**
Prix du pétrole		**Le prix du pétrole, qui a chuté depuis son sommet de 145 $US le baril, se situe maintenant à ~45 $US le baril. Le prix est toutefois volatil.**
Concurrence du marché régional		**Trois nouveaux intervenants ont annoncé un total de 69 commandes en 2008 (au 31 oct. 2008).**

Indique une tendance favorable dans les catégories de marché où concurrence Bombardier.

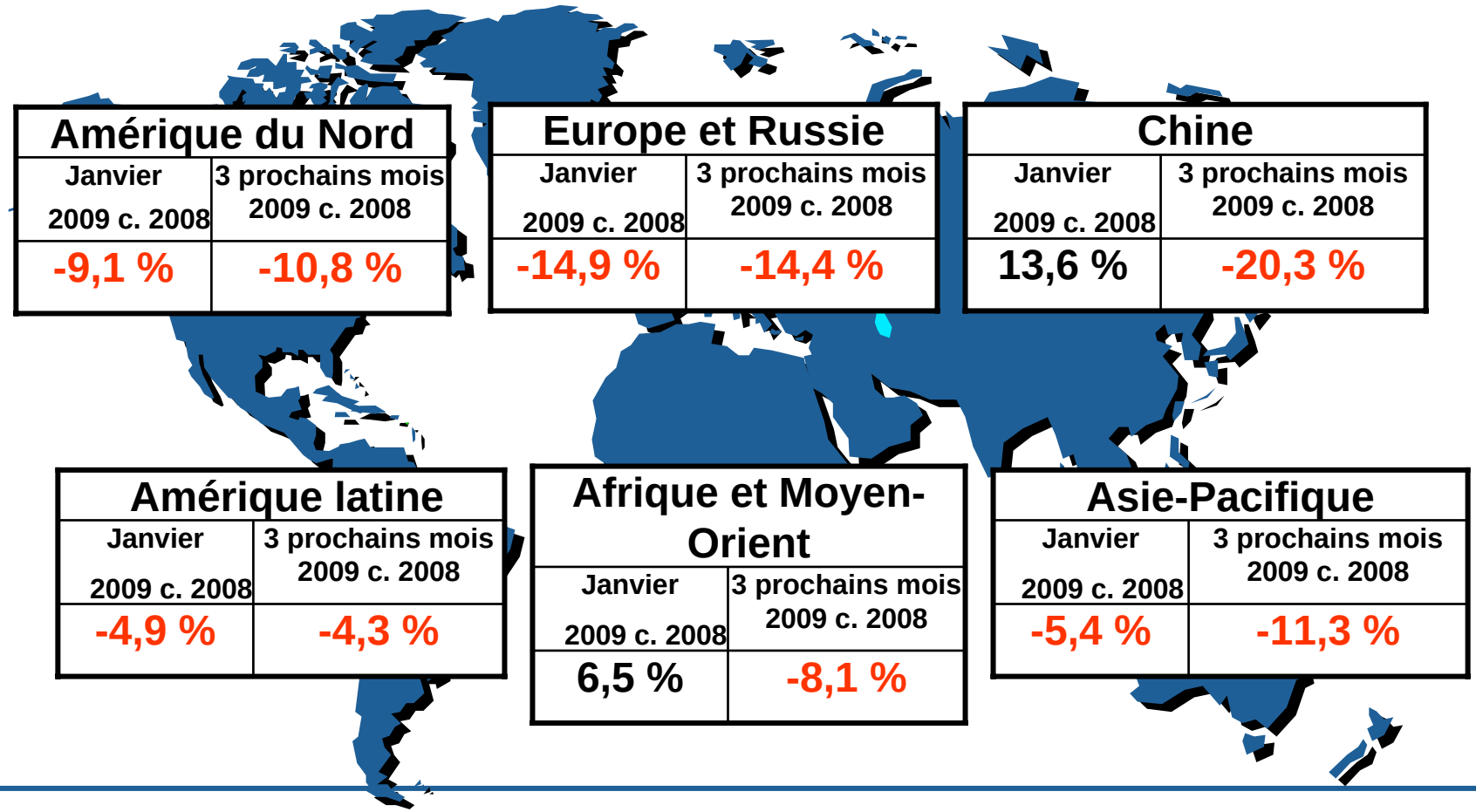
Indique une tendance défavorable dans les catégories de marché où concurrence Bombardier.

Sources : Global Insight (octobre 2008), EIA (janvier 2009), Bombardier (janvier 2009)

Réduction de la capacité des transporteurs aériens

Croissance prévue par région (exprimée en sièges)

Nombre total de sièges (millions) pour les avions de 20 à 149 places



Amérique du Nord	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
-9,1 %	-10,8 %

Europe et Russie	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
-14,9 %	-14,4 %

Chine	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
13,6 %	-20,3 %

Amérique latine	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
-4,9 %	-4,3 %

Afrique et Moyen-Orient	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
6,5 %	-8,1 %

Asie-Pacifique	
Janvier 2009 c. 2008	3 prochains mois 2009 c. 2008
-5,4 %	-11,3 %

Sources : Horaires OAG

BOMBARDIER

La volatilité entraîne des ajustements à court terme

Mesures à court terme pour réduire les coûts

- Il faut compenser pour le prix du pétrole et la volatilité de l'économie.

Mesures en cours pour optimiser la capacité

- On a réduit la capacité (à deux chiffres) des calendriers d'automne et d'hiver de 2008-2009 pour parer au ralentissement de l'augmentation de passagers.
- Le retrait des appareils plus vieux et moins efficaces sur le plan énergétique sera accéléré.
- Les routes non rentables seront réduites ou carrément supprimées.

Source : Bombardier Avions commerciaux, AEA

Les perspectives à long terme (20 ans) sont optimistes

Facteurs du marché	Tendance	Justification
Environnement économique aux É.-U.		**Global Insight prévoit que l'économie américaine retrouvera un taux de croissance du PIB de 3 % d'ici 2011.**
Environnement économique mondial		**À long terme, les prévisions n'indiquent à peu près aucun changement pour le PIB, avec un TCAC du PIB de >3 %. La croissance en Europe sera plus faible, avec un TCAC de 2 %, tandis que les marchés émergents (Afrique, Amérique latine, Moyen-Orient) connaîtront une croissance de 4,3 %.**
Prix du pétrole		**Le prix du pétrole devrait atteindre un prix moyen de 60-70 $ le baril, tout en restant volatil.**
Concurrence sur le marché régional		**Présence de trois nouveaux intervenants sur le marché des avions de 20-99 places.**
Concurrence sur le marché des avions à couloir unique		**Airbus et Boeing ont toutes deux annoncé un retard dans la réalisation de leur projet de nouvel avion de ligne à couloir unique, et Embraer étudie sérieusement le marché des avions de 120+ places.**
Clauses de portée		**Nous prévoyons que les clauses de portée s'étendront davantage aux avions de 100 places durant la période de prévisions.**

Indique une tendance favorable dans les catégories de marché où concurrence BA.

 Indique une tendance neutre dans les catégories de marché où concurrence BA.

Indique une tendance défavorable dans les catégories de marché où concurrence BA.

Sources : Global Insight (octobre 2008), EIA (janvier 2009), Bombardier (janvier 2009)

BOMBARDIER

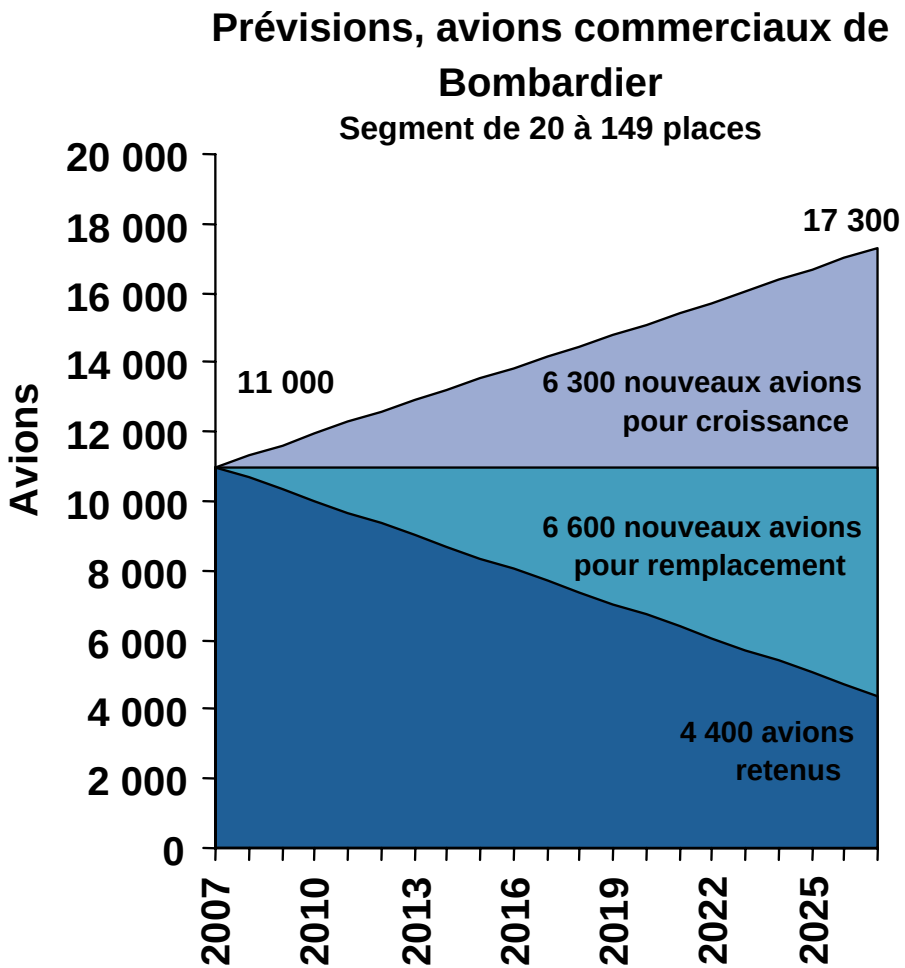
À long terme, le marché connaîtra des tendances positives

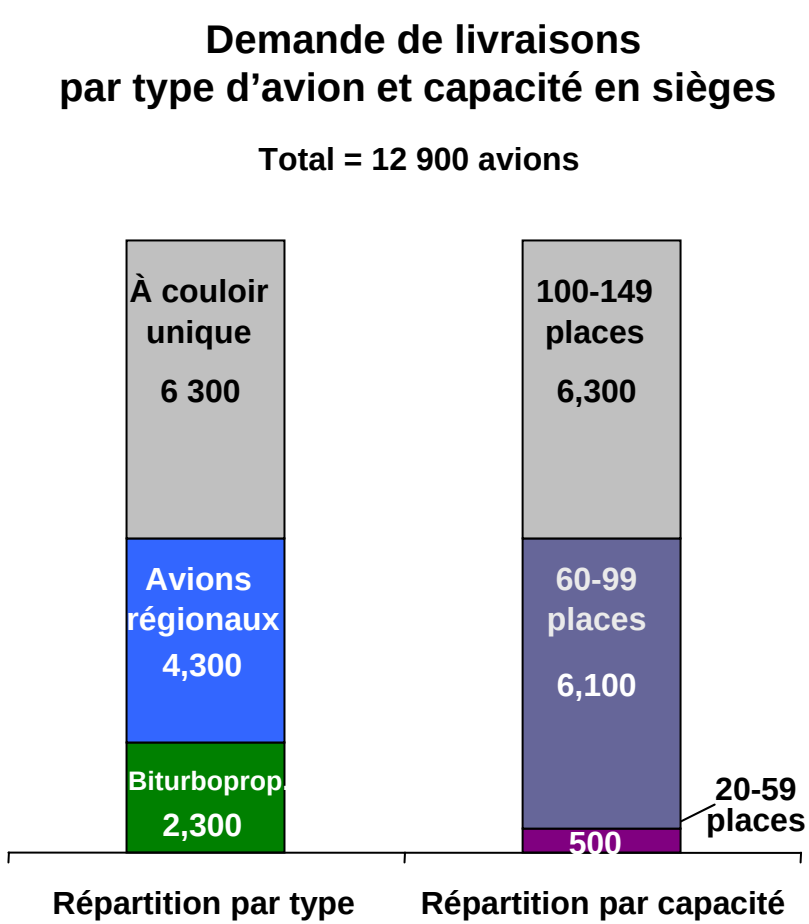
- Des avions de technologie plus avancée seront nécessaires pour combler le vide laissé par la mise hors service d'appareils.
- En raison des prix plus élevés du pétrole, il faudra mettre au point des avions encore plus efficaces sur le plan énergétique.
- Pour satisfaire aux exigences accrues du développement durable, il faudra concevoir des avions «plus verts».

Aperçu

- Mise à jour de Bombardier
- Marché des avions commerciaux
- Stratégie de produit
- FAQ

Les prévisions de marché des avions commerciaux de Bombardier reflètent une bonne demande dans le segment des avions de 60 à 149 places





Source : Prévisions de marché pour les avions commerciaux de Bombardier – 2008, BACK Aviation

BOMBARDIER

Développement de produit : axé sur la livraison de solutions aéronautiques répondant aux tendances du marché

Avions à turbopropulsion

Q400 NextGen

Avions régionaux

CRJ700 NextGen

CRJ900 NextGen

CRJ1000 NextGen

Biréacteurs de ligne à couloir unique

CSeries 110

CSeries 130

Q400 NextGen : améliorations additionnelles à l'avion régional le plus rentable de son segment de marché

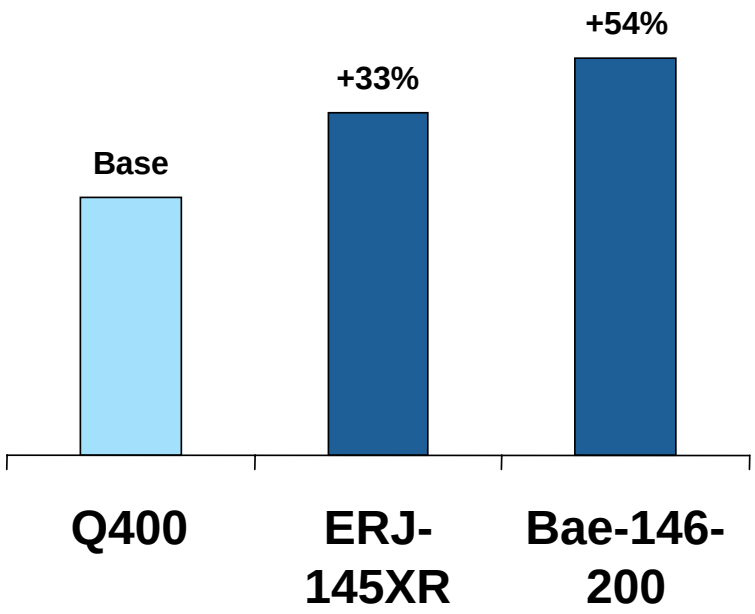
Q400 comfortably greener

- ✓ Meilleur rendement économique de tous les avions régionaux courts-courriers
- ✓ Impact environnemental réduit – Émissions les plus faibles de sa catégorie
- ✓ Respect optimal des horaires grâce à sa vitesse digne d'un biréacteur
- ✓ Intérieurs NextGen – Cabine redessinée offrant un confort accru
- ✓ Communité avec la gamme d'avions Dash 8

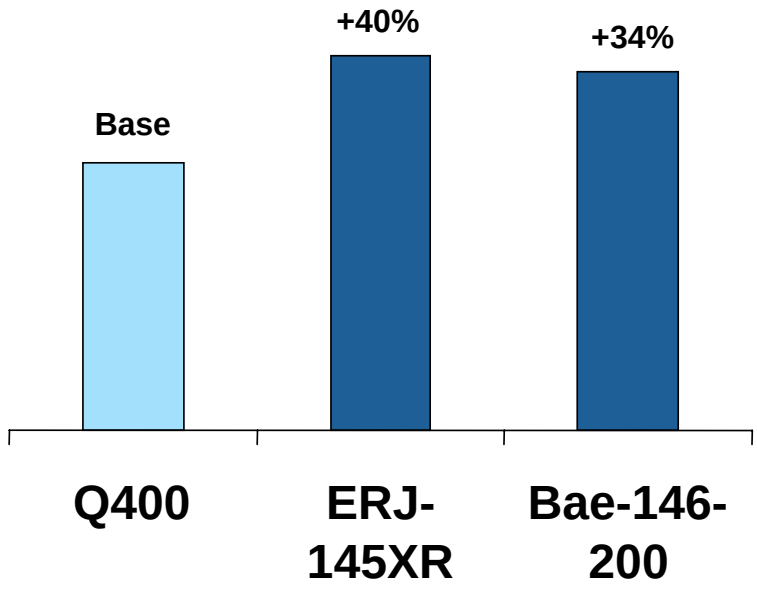
BOMBARDIER

La technologie de pointe des avions à turboprop. assure une économie de carburant optimale sur les vols courts-courriers

Carburant cale par siège à 200 nm



Coûts d'exploitation par siège à 200 nm



Moins de carburant consommé = émissions et coûts d'exploitation réduits

Tous les avions chez LRC, Q400 @ 74 sièges, ERJ145XR @ 50 sièges, BAe-146-200 @ 88 sièges

L’intérieur NextGen – Plus grand. Plus lumineux. Amélioré. Maintenant offert sur les avions CRJ700/900/1000 et Q400

Compartiments de rangement supérieurs plus grands

Hublots plus grands*

Nouveau système d’éclairage DEL

Fonctions AVOD IFE* intégrées aux sièges

Intérieur de l’avion CRJ avec sièges concepts illustrés.
* Offert sur les avions CRJ

BOMBARDIER

Avions de la série CRJ NextGen : le meilleur rendement économique du marché des avions régionaux

- ☑ Coûts d'exploitation directs inférieurs (de 7 % à 15 %) à ceux des avions concurrents
- ☑ Confort accru grâce à la cabine NextGen redessinée
- ☑ Impact environnemental réduit – Émissions les plus faibles de sa catégorie
- ☑ Plate-forme optimisée pour les trajets de moyenne-longue durée moins achalandés

CRJ1000 NextGen
Fruit de l'héritage solide de la gamme CRJ

2007

- Commandes du client de lancement ✓
- Conception de structure/systèmes ✓
- Conception intérieure ✓
- Début de la construction du prototype ✓

2008

- Réalisation du prototype ✓
- 1er vol ✓
- Début des essais en vol ✓

2009

- Début de la production ○
- **Homologation**

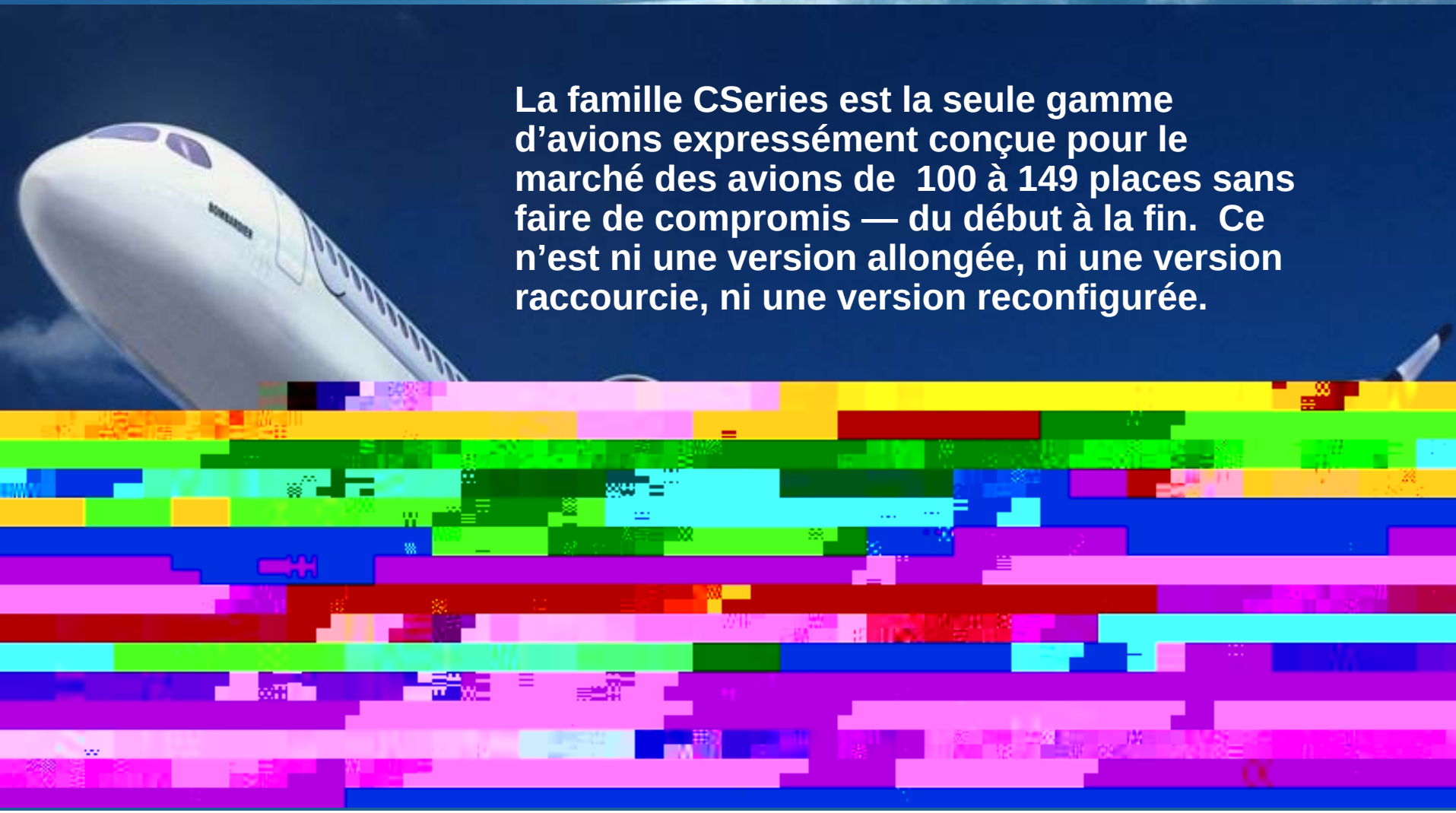
Premier vol

3 septembre 2008

Mise en service

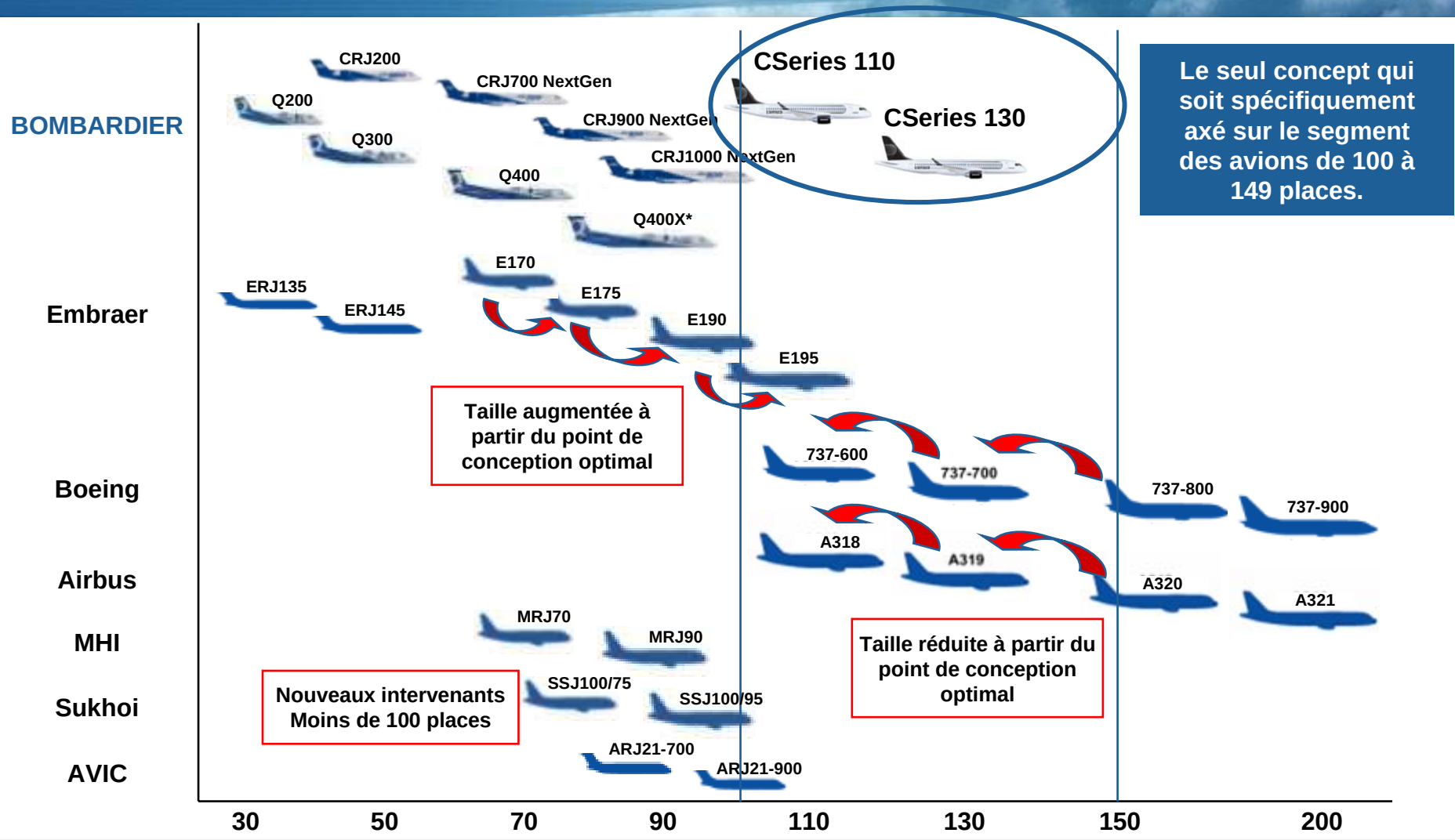
Janvier 2010

La prochaine réussite au niveau du développement : L'AVION À COULOIR UNIQUE OPTIMISÉ



La famille CSeries est la seule gamme d'avions expressément conçue pour le marché des avions de 100 à 149 places sans faire de compromis — du début à la fin. Ce n'est ni une version allongée, ni une version raccourcie, ni une version reconfigurée.

Il y a longtemps qu'on attendait une famille d'avions optimisée pour le segment des avions de 100 à 149 places



* Programmes non amorcés ou à l'étude.

CSERIES • Conception et technologies pensées pour assurer une exploitation optimale, avec de vrais avantages

La meilleure cabine dans cette catégorie : confort et souplesse

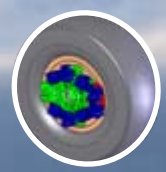
Composites / Al Li

Poste d'équipage de pointe FBW avec manche de commande latéral

Avionique intégrée et systèmes optimisés

Performances et souplesse d'exploitation supérieures

Freins électriques



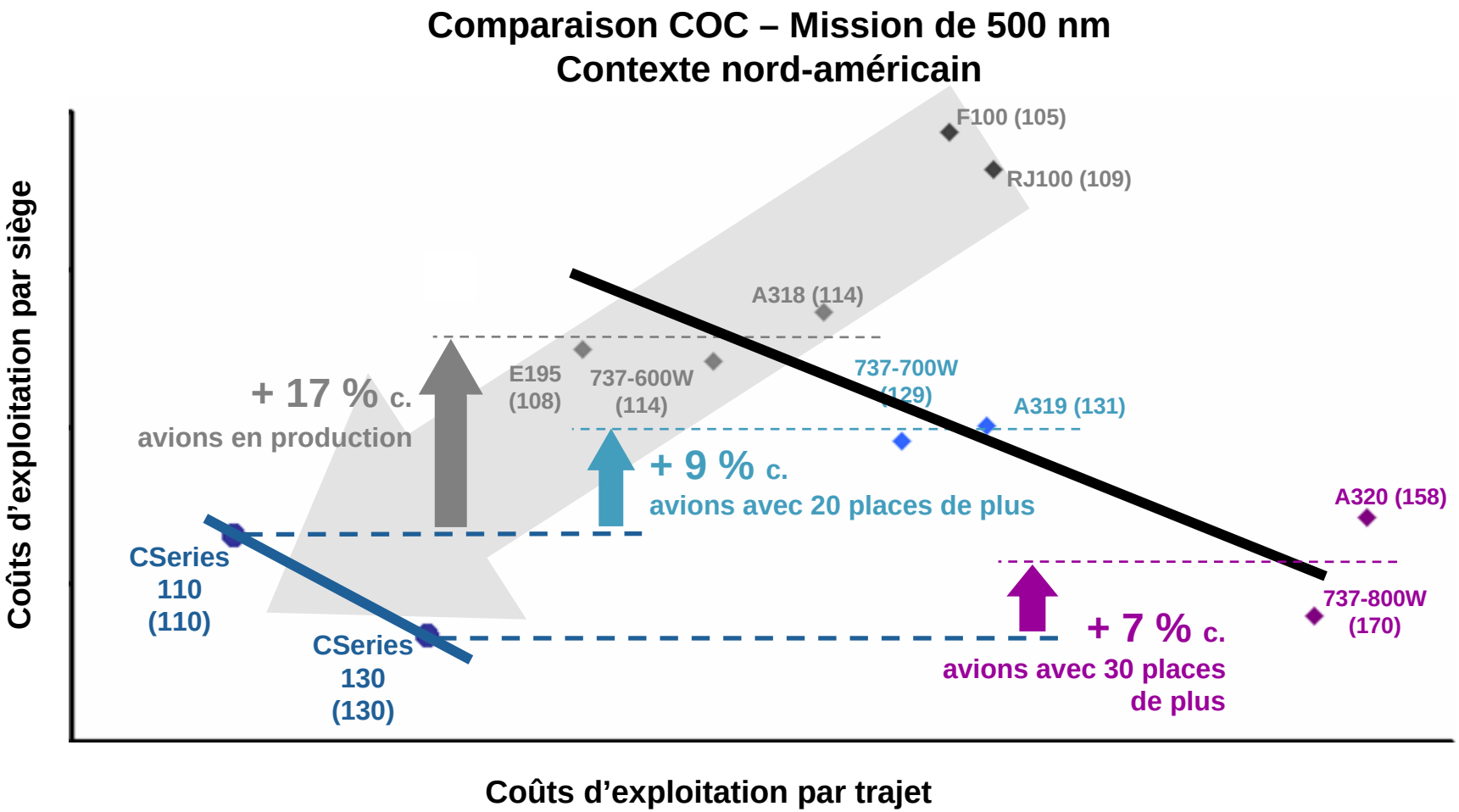
Pratt & Whitney PurePower PW1500G^{MC}

La CSERIES • Change les règles du jeu dans sa catégorie

- ☑ Gamme d’avions offrant une communité totale
- ☑ Réduction incomparable de l’empreinte écologique
- ☑ Amélioration des coûts de tout le cycle de vie
- ☑ Frais d’exploitation réduits d’env. 15 % et consommation de carburant réduite de 20 %
- ☑ Avion à couloir unique offrant le même confort qu’un avion à fuselage large
- ☑ Taux de fiabilité de 99 % lors de la mise en service
- ☑ Souplesse d’exploitation – performance sur pistes courtes et plus grande autonomie

BOMBARDIER

La C*SERIES* – Conçue pour offrir des avions de taille idéale, avec le meilleur rapport coût-efficacité



V63.0

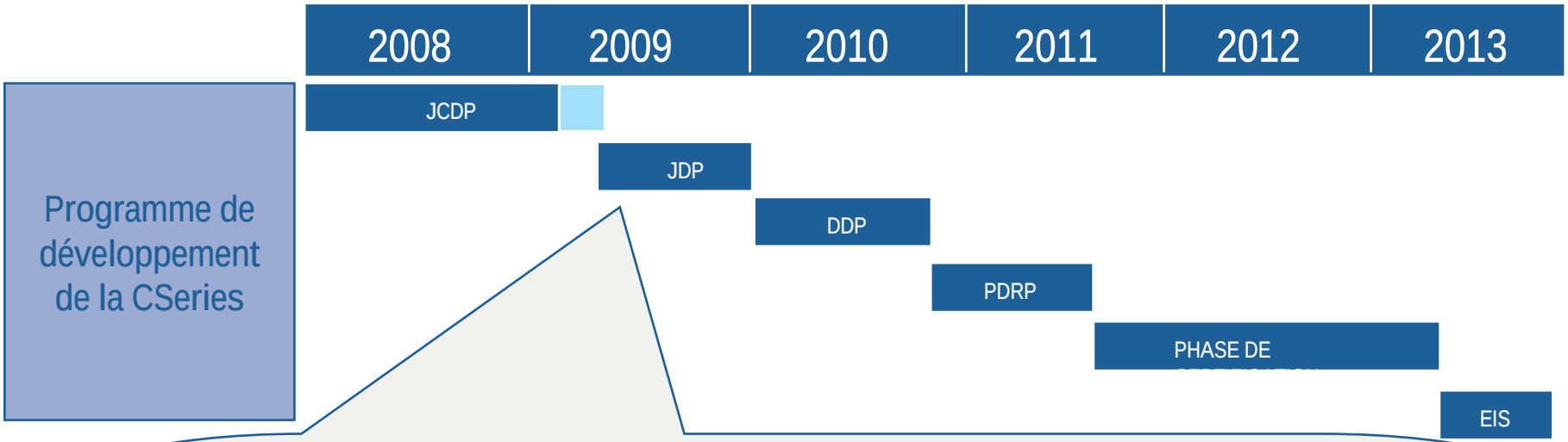
Carburant : 3,00 $US/gal US

BOMBARDIER

Les avions à couloir unique les plus écologiques de leur catégorie

L’avenir de l’industrie repose sur un bon équilibre entre la rentabilité et la réduction de l’empreinte écologique, ce qui est un défi en soi. Conçue pour répondre à une vision et une conviction, la gamme C***SERIES*** offre à la fois des coûts d’exploitation plus faibles et une feuille de route écologique incomparable.

Le programme C*SERIES* amorce déjà la prochaine étape de son programme de développement



Objectifs en 2009 :

- **Assurer la transition entre la JCDP et la phase de définition conjointe.**
- **Tester le corps du fuselage en Al-Li et les ailes en CFRP sur les bancs de démonstration.**
- **Effectuer les derniers essais en soufflerie des systèmes de portance élevée, à haute vitesse, avec simulation d'effet de sol.**
- **Inaugurer la construction du *Centre d'essais intégrés*.**
- **Terminer *l'examen de conception préliminaire* (PDR).**

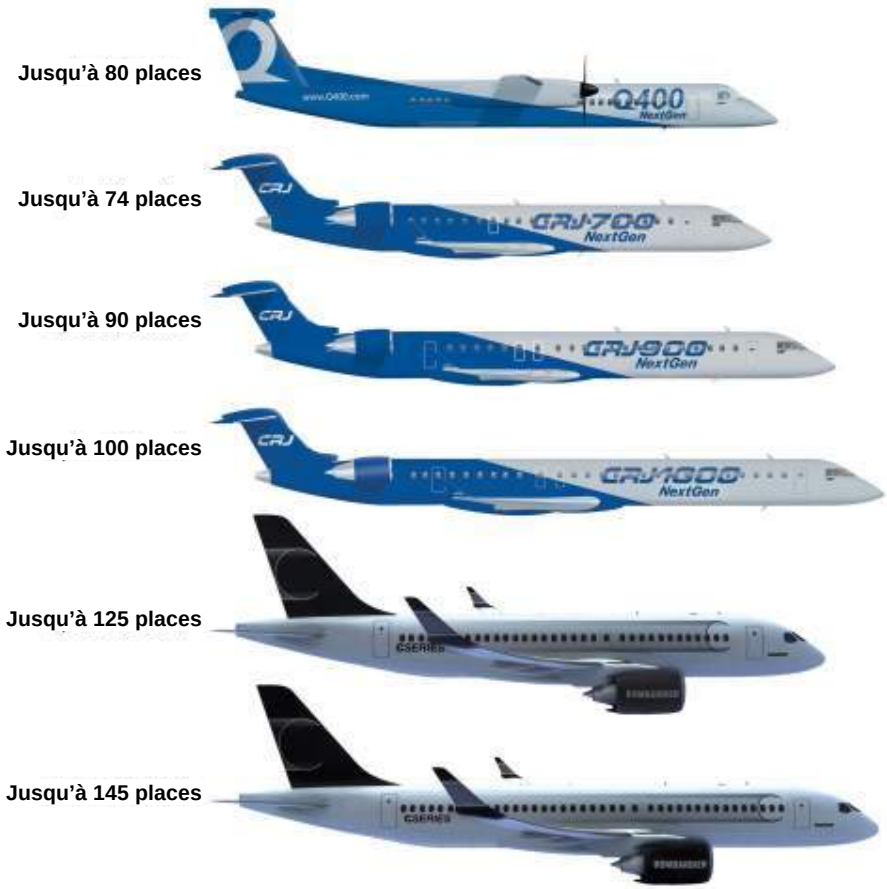
JCDP : Phase de définition de conception conjointe
JDP : Phase de définition conjointe
DDP : Phase de conception détaillée
PDRP : Phase de lancement de la définition de produit
EIS : Mise en service

BOMBARDIER

DES QUESTIONS?

Philippe Poutissou
Vice-président, Marketing, Avions commerciaux

Beaucoup de solutions, une seule source



Les renseignements contenus dans le présent document appartiennent à Bombardier inc., à Bombardier Aéronautique, aux Avions commerciaux («Bombardier»). Ce document ne doit pas être remis à une tierce partie ni reproduit par des tierces parties, en partie ou en totalité, sans le consentement préalable écrit de Bombardier.

Ce document est présenté uniquement à titre d'information. Il ne fait pas partie d'une proposition et ne constitue aucun engagement contractuel. Bombardier fournit les renseignements contenus dans le présent document «sur place et dans l'état» et la société ne fait aucune représentation ni ne donne aucune garantie de quelque sorte concernant l'application ou la fiabilité de ces renseignements en ce qui concerne leur utilisation, quelle qu'elle soit, par leur détenteur.

Les données de nature technique présentées dans ce document peuvent être inexactes et sujettes à modifications; elles ne peuvent donc pas être utilisées à des fins opérationnelles.

Information relative aux marques de commerce

Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605 , Challenger 850, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CSeries, Global, Global Vision, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 85, NextGen, PartsExpress, Q400, XR et XRS sont des marques déposées de Bombardier inc. ou de ses filiales.