



# **Bombardier Aéronautique**

## **Prévisions du marché des avions commerciaux 2011**

**Gary Scott**  
**Président**  
**Avions commerciaux**

**Salon aéronautique EBACE**  
**18 mai 2011**

# Énoncés prospectifs

Cette présentation comprend 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 sections respectives de BA et de BT dans le rapport de gestion de la Société pour l'exercice 2011.

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 (situation financière de l'industrie du transport aérien), à l'exploitation (partenaires commerciaux, développement de nouveaux produits et services, garanties de rendement des produits, pertes découlant de sinistres, aspects juridiques découlant de procédures réglementaires et de poursuites, environnement, santé et sécurité, dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, ressources humaines, engagements à modalités fixes, production et exécution de projets), au financement (liquidités et accès aux marchés financiers, modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, financement en faveur de certains clients, dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (fluctuation des taux de change, taux d'intérêt et prix des produits de base). Pour en savoir plus, voir la rubrique « Risques et incertitudes » dans le rapport de gestion de l'exercice 2011. 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.

Tous les montants sont en dollars américains 2011 à moins d'indication contraire.

# Programme

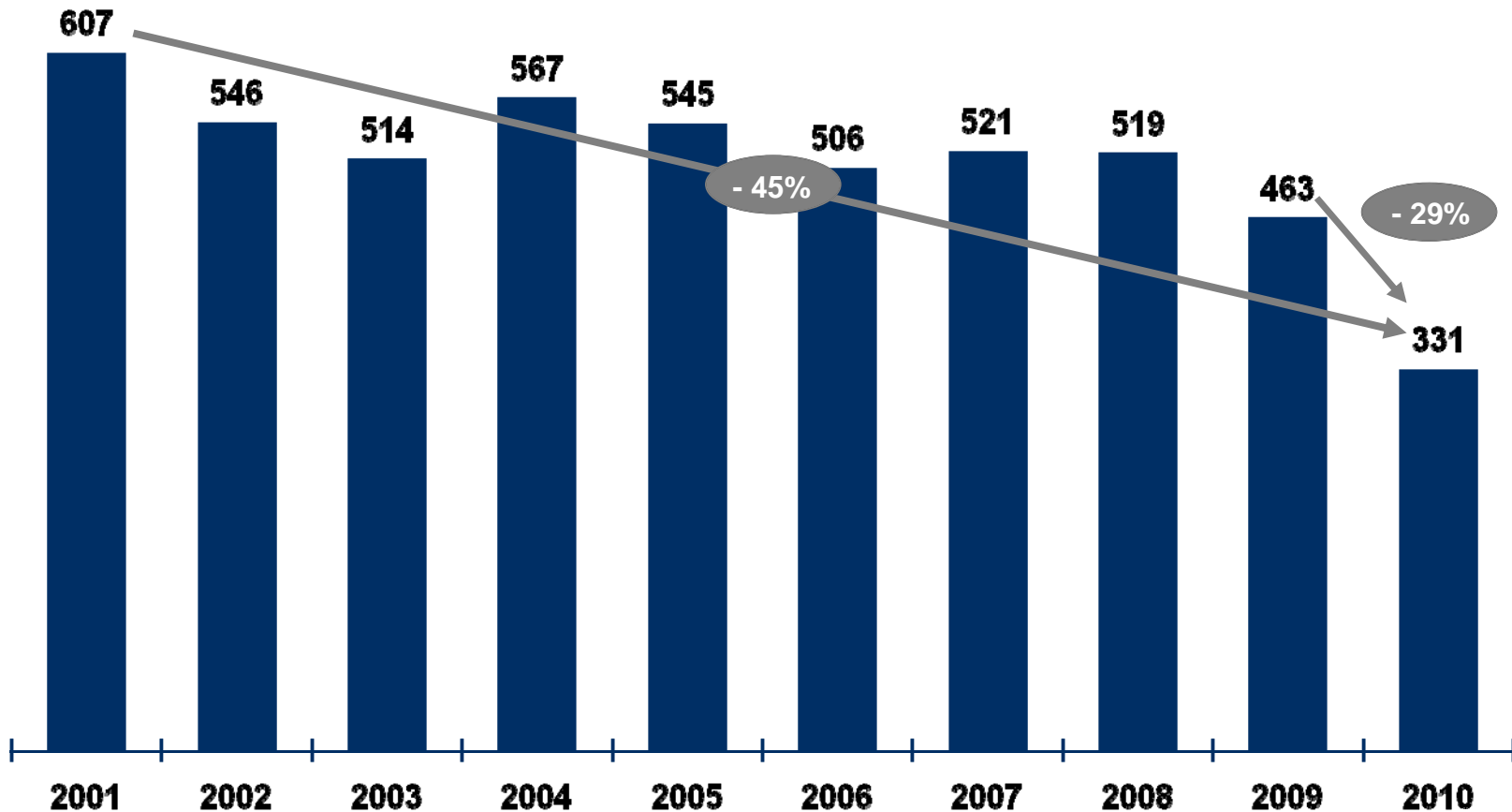
- **Environnement commercial actuel**
- **Prévisions de marché des Avions commerciaux (2011-2030)**

# Programme

- **Environnement commercial actuel**
- **Prévisions de marché des Avions commerciaux (2011-2030)**

# Les livraisons de l'industrie en 2010 étaient de 29 % inférieures à celles de 2009 et de 45 % inférieures à celles de l'année record

TOTAL DES LIVRAISONS D'AVIONS COMMERCIAUX, DE 20 À 149 PLACES  
Avions, 2001-2010



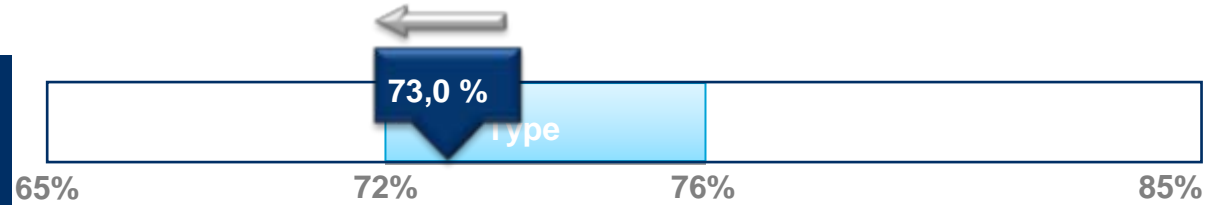
Source : OAG FleetNet

**BOMBARDIER**

# Les indicateurs commerciaux sont mixtes : le nombre de commandes d'avions est plus élevé, mais les prix du pétrole sont également plus élevés, ce qui réduit les coefficients d'occupation et les bénéfices des sociétés aériennes

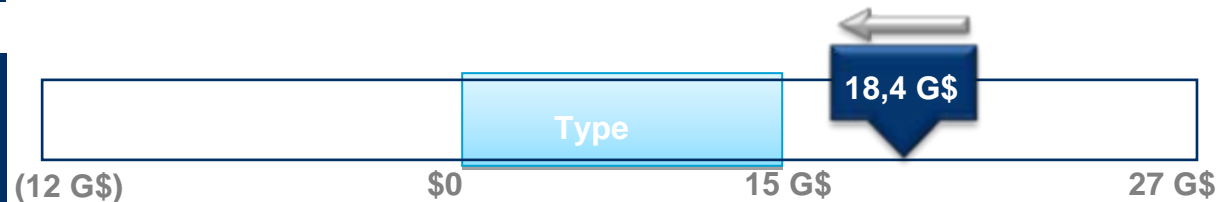
## COEFFICIENT D'OCCUPATION

Février 2011  
IATA<sup>1</sup> données mondiales



## BÉNÉFICES DES SOCIÉTÉS AÉRIENNES

Prévisions de l'IATA des bénéfices et pertes d'exploitation pour 2011 en mars 2011



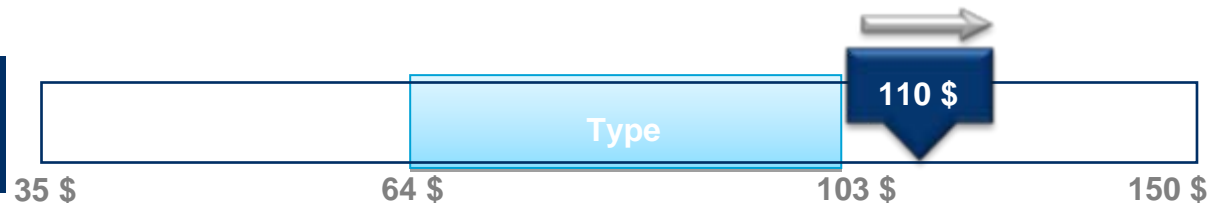
## COMMANDES D'AVIONS

Cumulatives nettes au 31 mars 2011  
Segm. des avions de 20 à 149 places



## PRIX DU PÉTROLE

Avril 2011 (plus récents)  
Prix au comptant (EIA<sup>2</sup>)



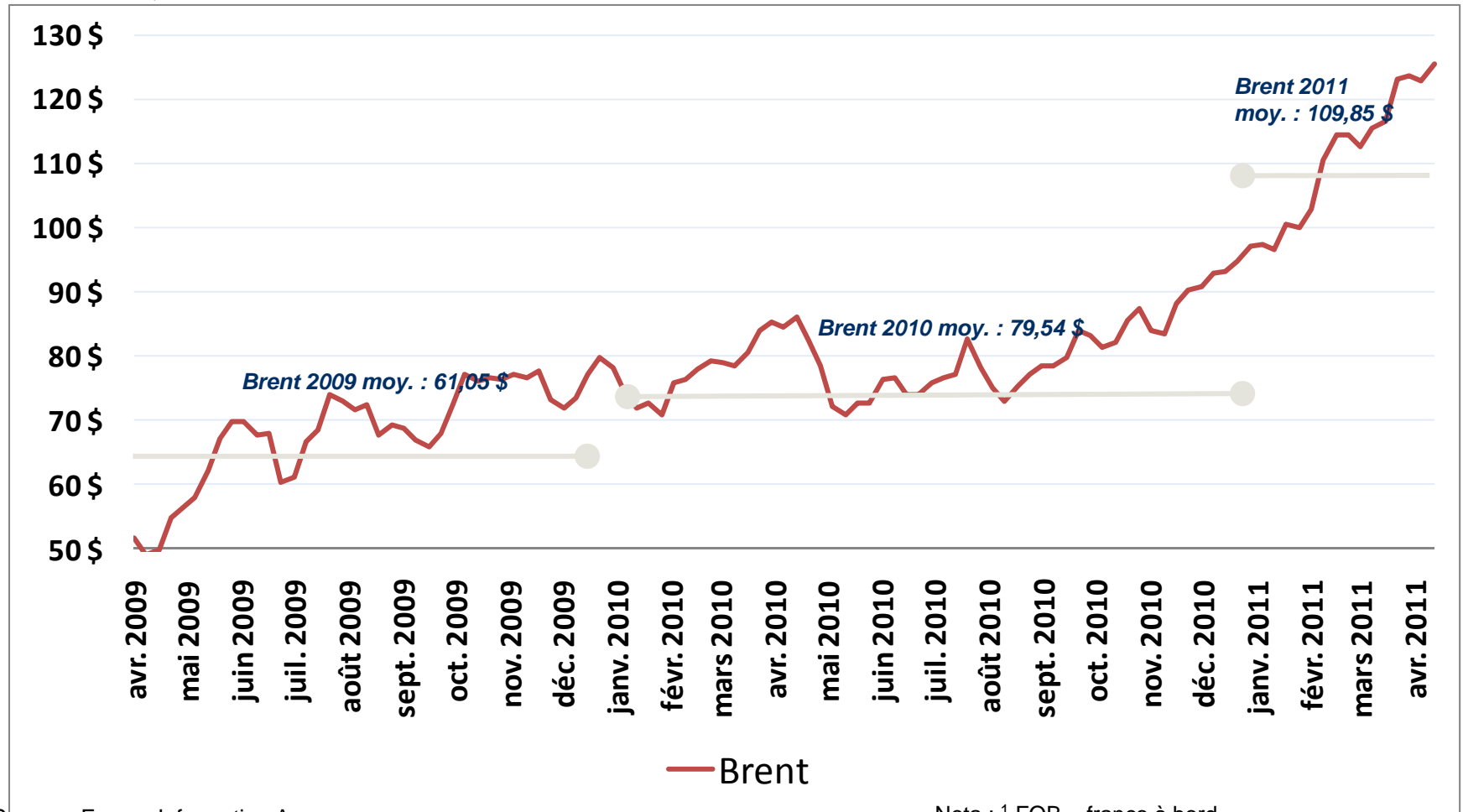
Nota : Les flèches indiquent des changements de direction comparativement aux données précédentes : Les prix du pétrole et la croissance de la capacité sont évalués par rapport à la même période du mois précédent; les bénéfices des sociétés aériennes sont comparés aux prévisions précédentes de l'IATA (trimestrielles); le coefficient d'occupation et les commandes d'avions cumulatives sont comparés à la même période de l'année dernière.

Nota : <sup>1</sup> IATA = International Air Transportation Association  
<sup>2</sup> EIA = Energy Information Agency

# La volatilité des prix du pétrole demeure le plus grand facteur de risque pour la rentabilité des sociétés aériennes

## PRIX HEBDOMADAIRE DU BRENT AU COMPTANT EUROPE FOB<sup>1</sup>

\$/baril, avril 2009-avril 2011



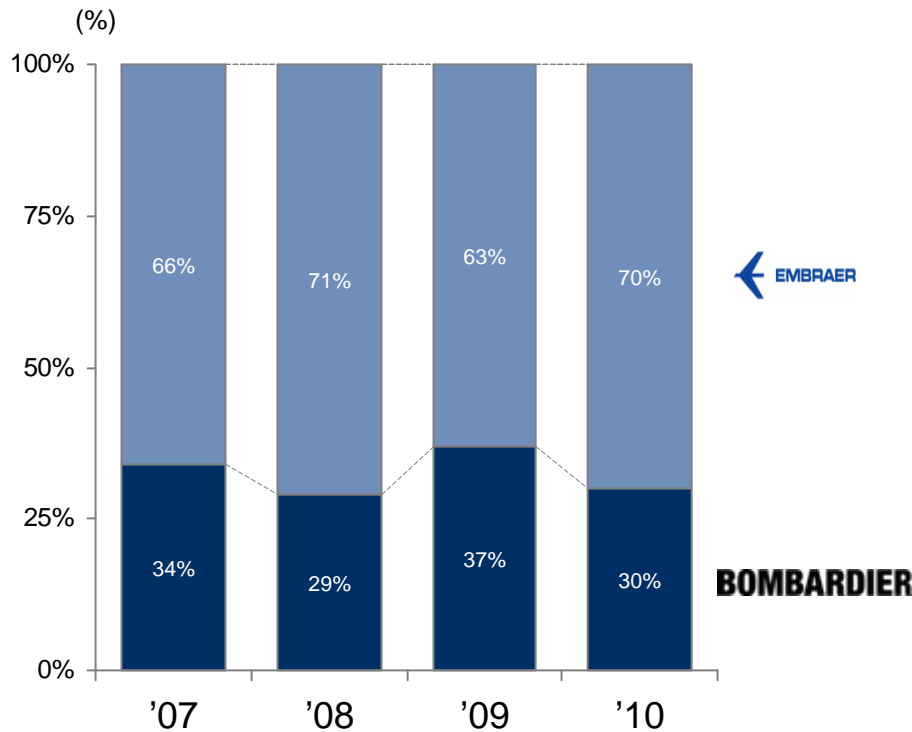
Source : Energy Information Agency

Nota : <sup>1</sup> FOB = franco à bord

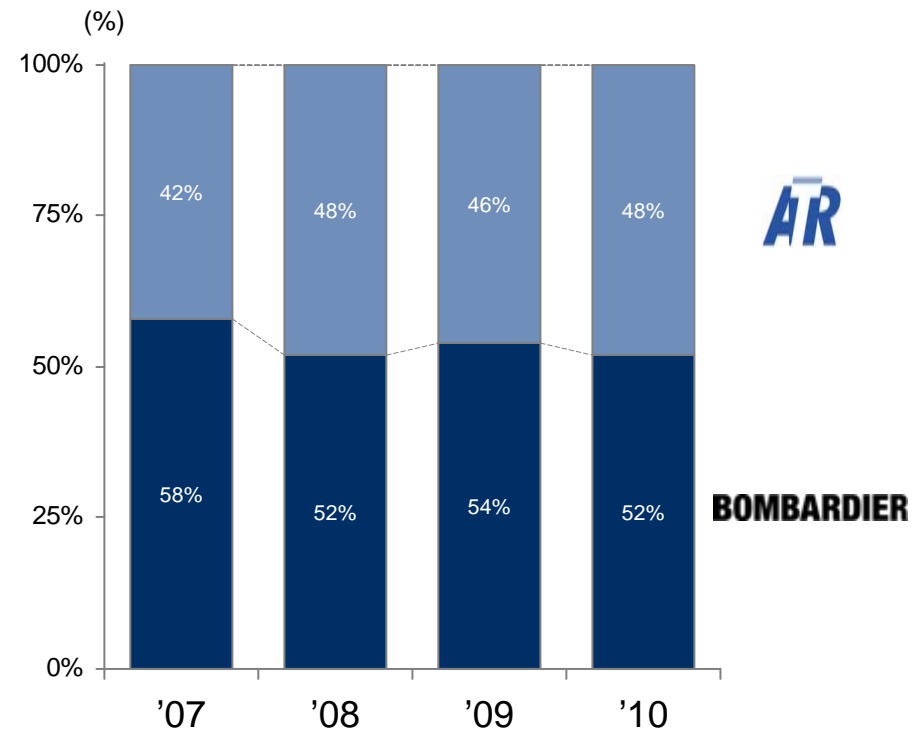
**BOMBARDIER**

# Bombardier Avions commerciaux maintient une position stable pour les biréacteurs régionaux et une position de chef de file pour les avions turbopropulsés

Part du marché des livraisons –  
biréacteurs régionaux<sup>1</sup>



Part du marché des livraisons –  
Avions turbopropulsés<sup>2</sup>



Notes : <sup>1</sup> Les biréacteurs régionaux comprennent les CRJ200/700/900 et ERJ145/E170/175/190. Avions d'entreprise et avions à mission spéciale (défense et gouvernement) non compris.

<sup>2</sup> Les avions turbopropulsés comprennent la Série Q et les produits ATR.

Sources : rapports financiers de Bombardier et de ses concurrents

**BOMBARDIER**



# Programme

- Environnement commercial actuel
- **Prévisions de marché des Avions commerciaux (2011-2030)**

# Les catalyseurs du marché des avions commerciaux à long terme demeurent solides

Perspectives sur 20 ans		
Catalyseur	Description	Tendance
Croissance économique	La demande de transport aérien est directement reliée à la croissance économique, 3,4 % <sup>1</sup> de 2011 à 2030	↑
Volatilité des prix du carburant	Les prix du pétrole sont devenus sans cesse plus volatils, grevant les résultats d'exploitation des transporteurs; la confiance générale des consommateurs peut également en être affectée, ce qui réduit la demande de transport aérien	↓
Prix du carburant	La hausse annuelle de 2,9 % des prix du pétrole, atteignant 125 \$/baril d'ici 2035 <sup>2</sup> , accélérera la mise hors service d'avions moins efficaces, accroissant la demande de nouveaux avions à faible consommation de carburant	↑
Demande d'avions de remplacement	Plus de la moitié de la flotte d'avions commerciaux existante sera remplacée d'ici 20 ans en raison de son obsolescence technique – un grand nombre de ces remplacements touchant la catégorie des avions de 100 à 149 places.	↑
Marchés émergents	Les prévisions de croissance économique pour les économies émergentes sont bien supérieures à la moyenne mondiale. Avec une infrastructure en développement, nous nous attendons à une solide croissance du trafic aérien et de la flotte d'avions dans ces régions, bien qu'elle parte d'une base bien inférieure	↑
Réglementation environnementale	L'industrie de l'aviation répond aux préoccupations environnementales par l'accélération de la mise hors service des avions plus anciens, la modernisation de la flotte, ainsi que par des améliorations d'infrastructure et d'exploitation, le tout influant favorablement sur la demande d'avions neufs	↑
Frais environnementaux	Les pays et régions soucieux de l'environnement (Australie, Japon et Europe) continueront d'imposer des redevances et frais élevés qui pourraient influencer sur les coûts d'exploitation des transporteurs aériens.	↓
Clauses de distance franchissable	Les restrictions contractuelles sur les opérations des transporteurs aériens, en fonction de la taille de l'avion et du type de moteur, s'assoupliront avec le temps	↑

**BOMBARDIER**

# 13 100 livraisons prévues pour les 20 prochaines années

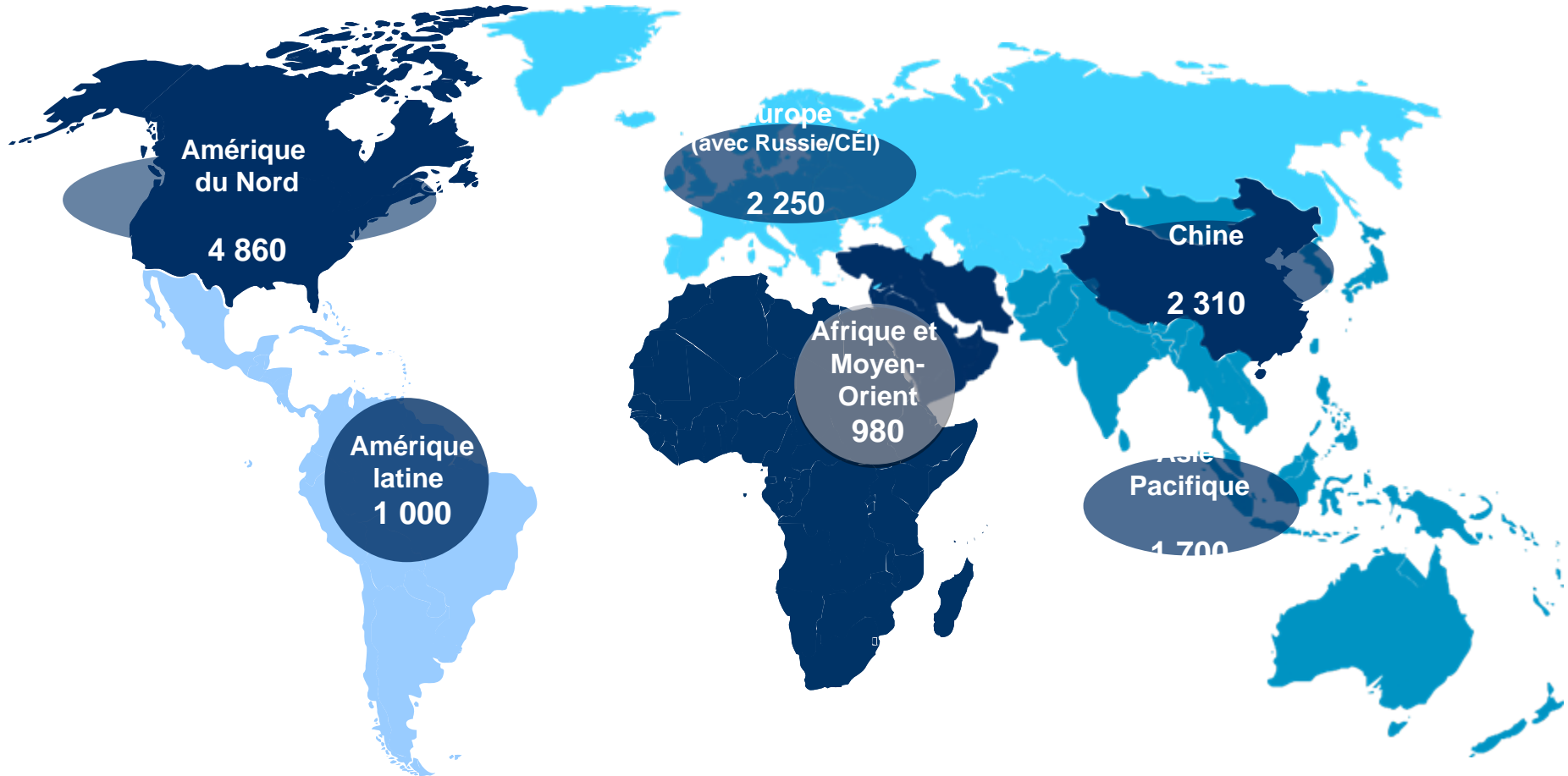


Segments	Flotte 2010	Livraisons	Mises hors service	Flotte 2030
De 20 à 59 places	3 600	300	2 500	1 400
De 60 à 99 places	2 200	5 800	1 200	6 800
De 100 à 149 places	5 200	7 000	3 000	9 200
Total (de 20 à 149 places)	11 000	13 100	6 700	17 400

Source : Prévisions de marché de Bombardier Avions commerciaux 2011-2030

**BOMBARDIER**

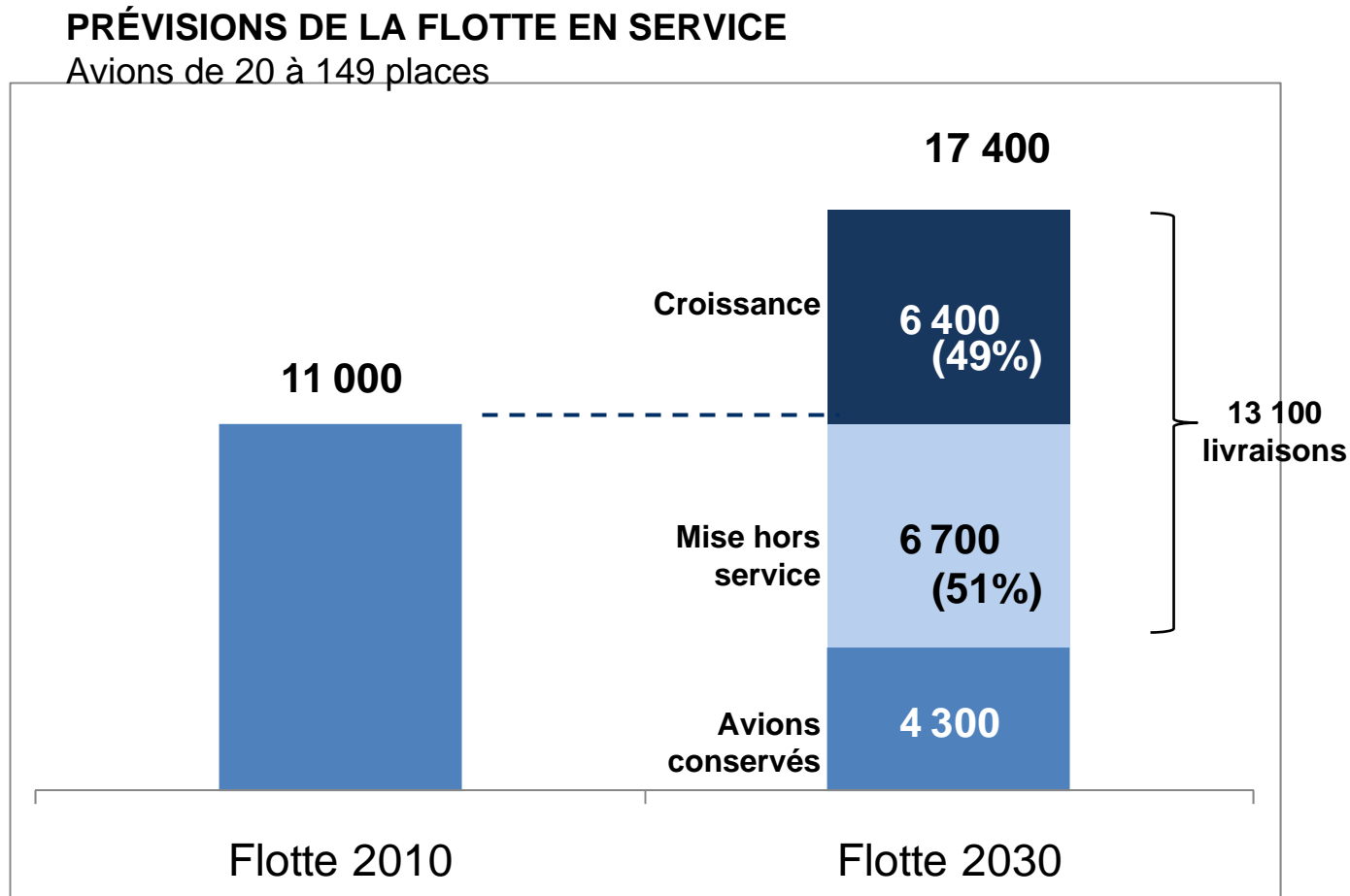
# L'Amérique du Nord, la Chine et l'Europe seront les plus importants marchés des livraisons d'avions commerciaux



Source : Prévisions de marché de Bombardier Avions commerciaux 2011-2030

**BOMBARDIER**

# Les livraisons se répartiront presque également entre les occasions de croissance (49 %) et de remplacement (51 %)

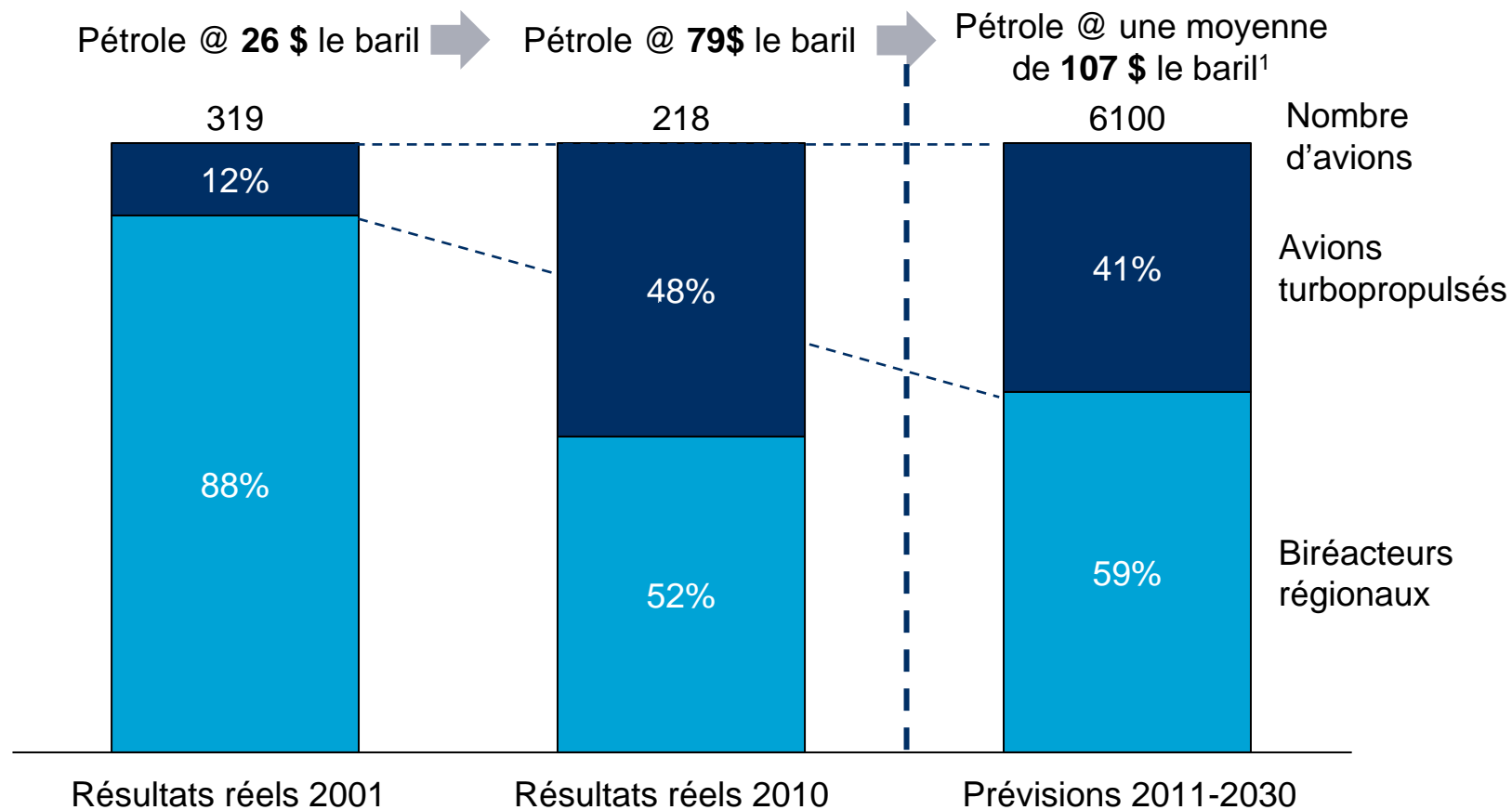


Source : Prévisions de marché de Bombardier Avions commerciaux 2011-2030

# Les augmentations du prix du pétrole stimulent la demande d'avions turbopropulsés écoénergétiques

## LIVRAISON PAR TYPE DE MOTEUR, AVIONS DE 20 À 99 PLACES

Avions, %, chiffres réels 2001 et 2010, prévisions de 2011 à 2030



Source : Prévisions de marché de Bombardier Avions commerciaux 2011-2030

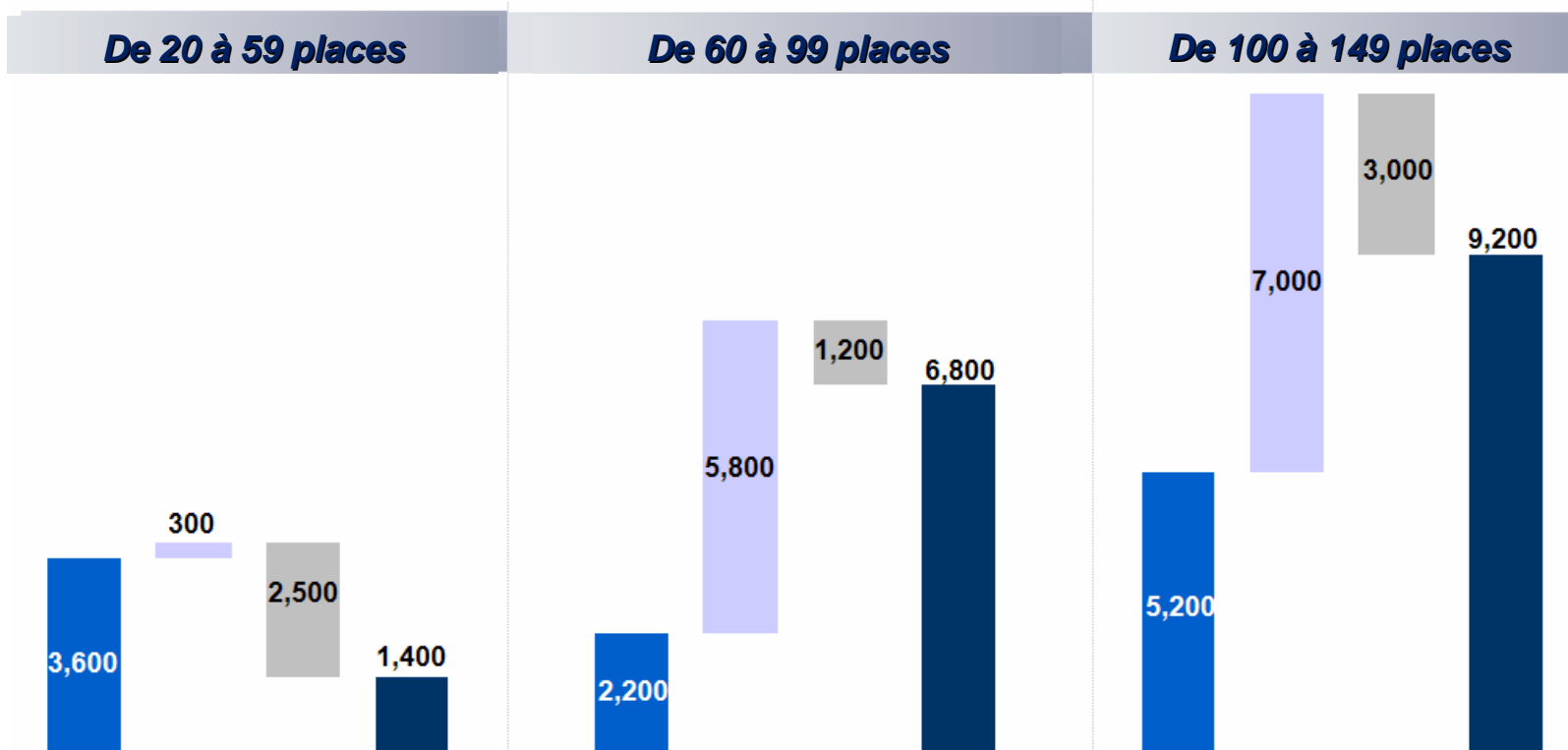
Nota : <sup>1</sup> prévisions 2011-2030 de l'Energy Information Agency

**BOMBARDIER**

# 7 000 livraisons entraîneront une croissance de la flotte de 5 200 à 9 200 avions sur 20 ans pour le segment des avions de 100 à 149 places

## PRÉVISIONS DE L'ÉVOLUTION DE LA FLOTTE

Flotte, Livraisons, Mises hors service; 2010-2030



Source: Bombardier Analysis

Flotte 2010	Livraisons	Mises hors service	Flotte 2030
11,000	13,100	6,700	17,400

Source : Prévisions de marché de Bombardier Avions commerciaux 2011-2030



# Bombardier Aéronautique

## Prévisions du marché des avions commerciaux 2011

**Merci!**  
**Des questions?**

**Salon aéronautique EBACE**  
**18 mai 2011**