



Bombardier Aéronautique

Prévisions de marché et situation des programmes des Avions d'affaires 2011

Rod Williams
Vice-président, Marketing
Avions d'affaires

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 d'affaires (2011-2030)**
- **Situation des programmes**

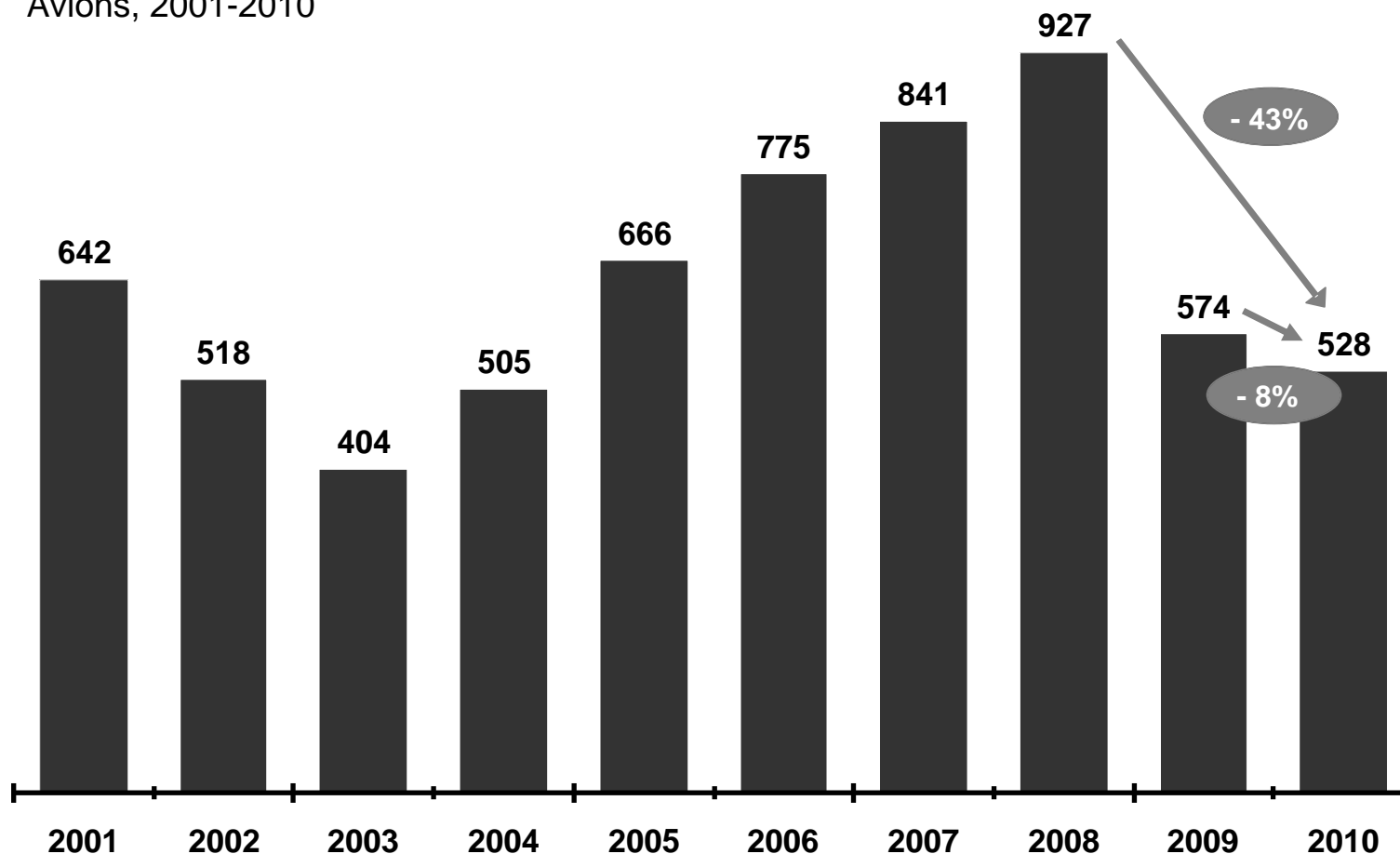
Programme

- **Environnement commercial actuel**
- Prévisions de marché des Avions d'affaires (2011-2030)
- Situation des programmes

Les livraisons de l'industrie en 2010 étaient légèrement inférieures à celles de 2009 et de 43 % inférieures au plus récent sommet

LIVRAISONS TOTALES DE L'INDUSTRIE

Avions, 2001-2010

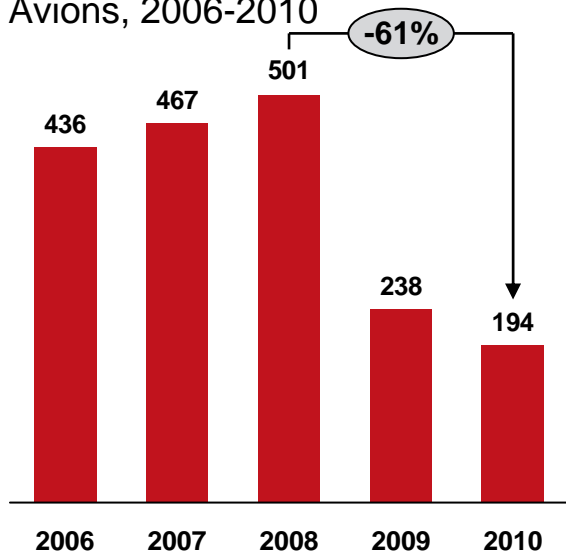


Source : GAMA, exclut les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

Bien que les livraisons d'avions légers étaient encore réduites, avec la stabilisation de celles des avions intermédiaires, 2010 a été la meilleure année (à ce jour) pour les livraisons d'avions à large fuselage

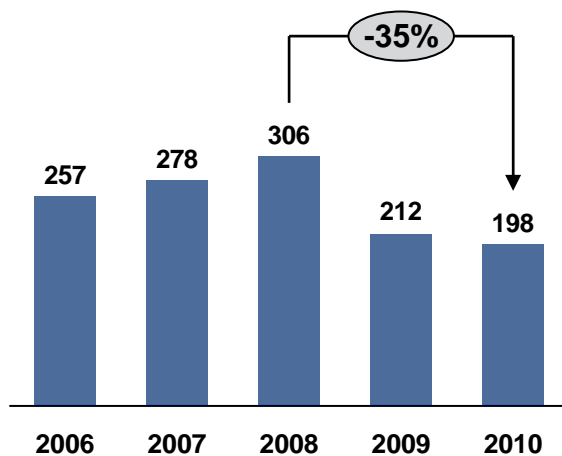
Livraisons de la catégorie des avions LÉGERS

Avions, 2006-2010



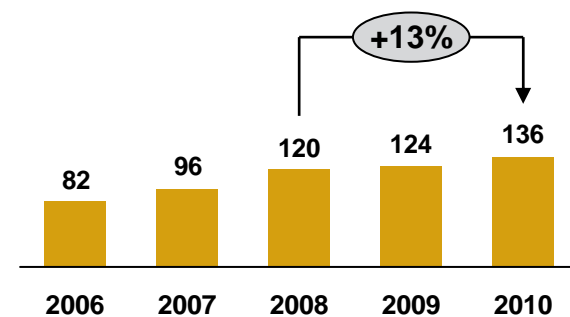
Livraisons de la catégorie des avions INTERMÉDIAIRES

Avions, 2006-2010



Livraisons de la catégorie des avions À LARGE FUSELAGE

Avions, 2006-2010

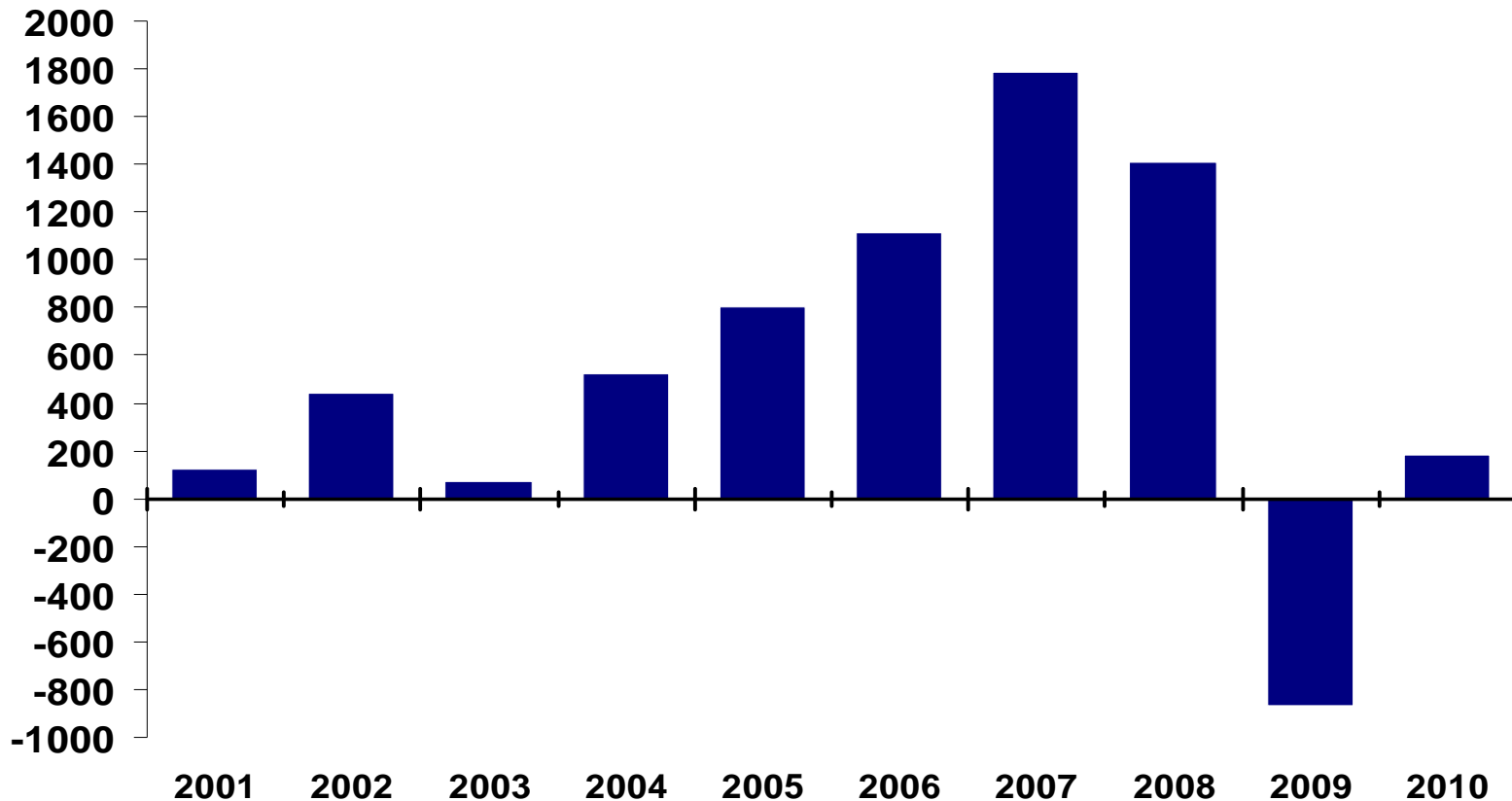


Source : GAMA, exclut les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

Retour en zone positive des commandes nettes de l'industrie au cours de 2010

TOTAL DES COMMANDES NETTES DE L'INDUSTRIE

Avions, 2001-2010



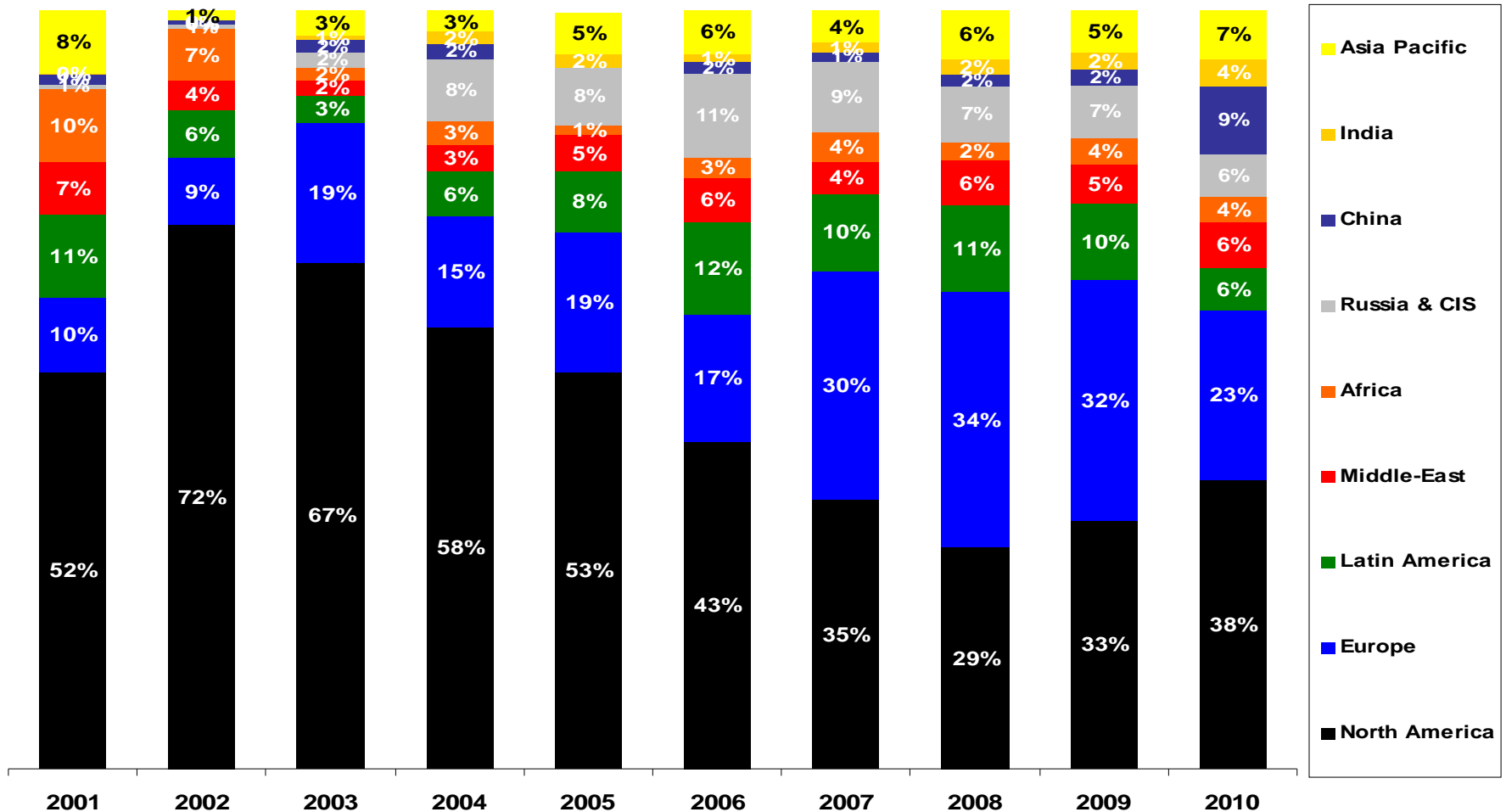
Source : estimations de Bombardier fondées sur les commandes déclarées par les équipementiers d'origine, en excluant les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

BOMBARDIER

Les marchés internationaux sont la source de la majorité des commandes

COMMANDES BRUTES DANS LE SECTEUR DES AVIONS D'AFFAIRES

Avions, en % du total mondial, 2001-2010



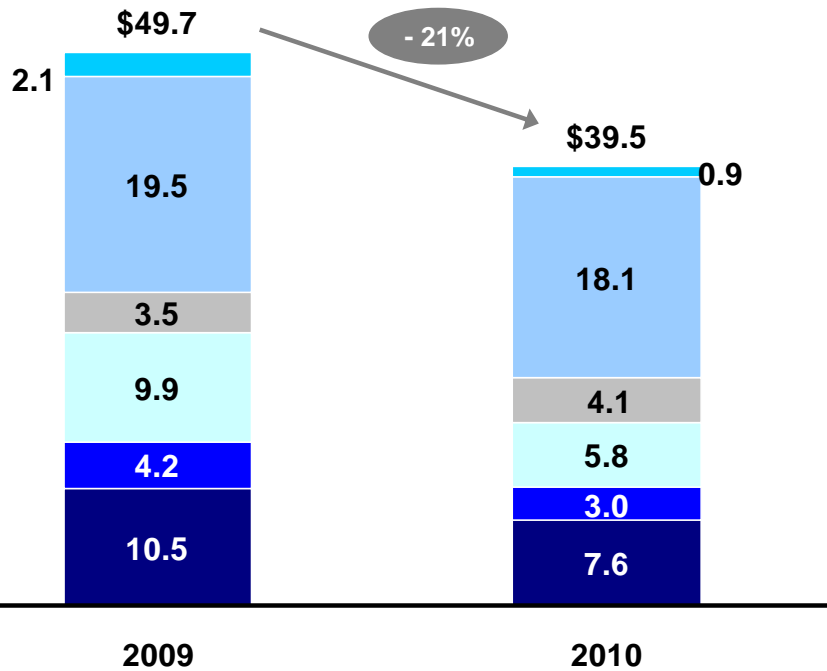
Source : analyse de Bombardier fondée sur les commandes déclarées par les équipementiers d'origine, en excluant les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

BOMBARDIER

Le carnet de commandes des équipementiers d'origine¹ a diminué de 21 % de 2009 à 2010, surtout dans la catégorie des avions légers et intermédiaires

CARNET DE COMMANDES TOTAL DE L'INDUSTRIE PAR ÉQUIPEMENTIER D'ORIGINE

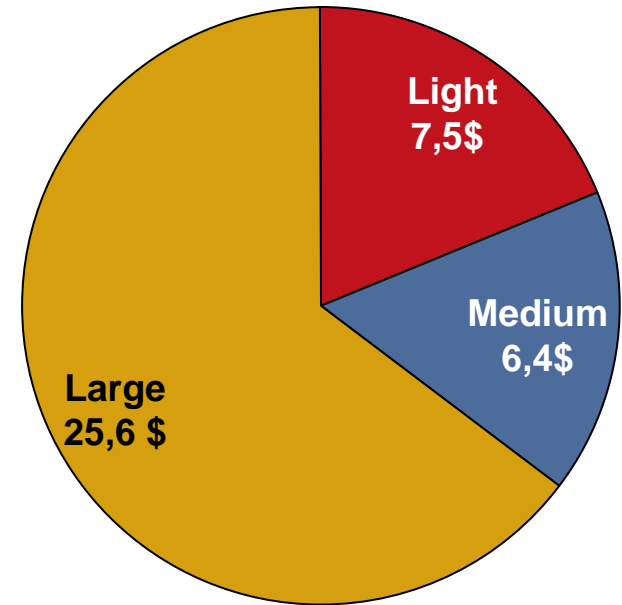
G\$ US, prix courants 2010 BCA, 2009-2010 en fin d'année



CARNET DE COMMANDES TOTAL DE L'INDUSTRIE PAR CATÉGORIE

G\$ US, prix courants 2010 BCA, au 31 déc. 2010

39,5 G\$



2010

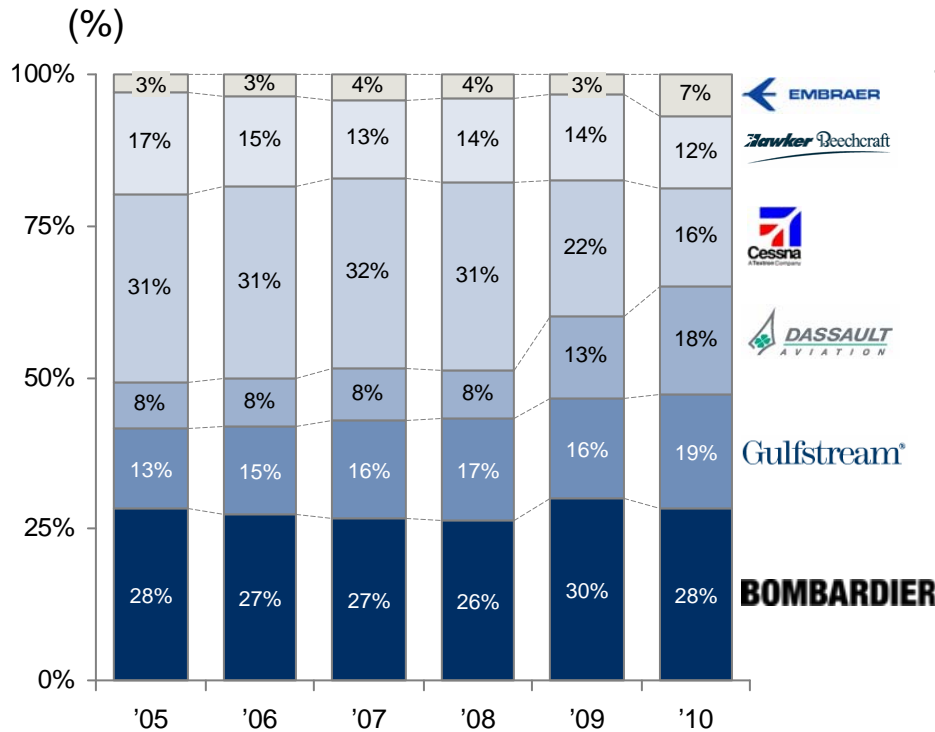
Sources : Rapports des constructeurs et estimations de Bombardier Avions d'affaires. Pour fins d'uniformité, le carnet de commandes en valeur est exprimé en unités x prix courants B&CA 2010.

Nota : ¹ Équipementiers d'origine = OEM – Original Equipment Manufacturers

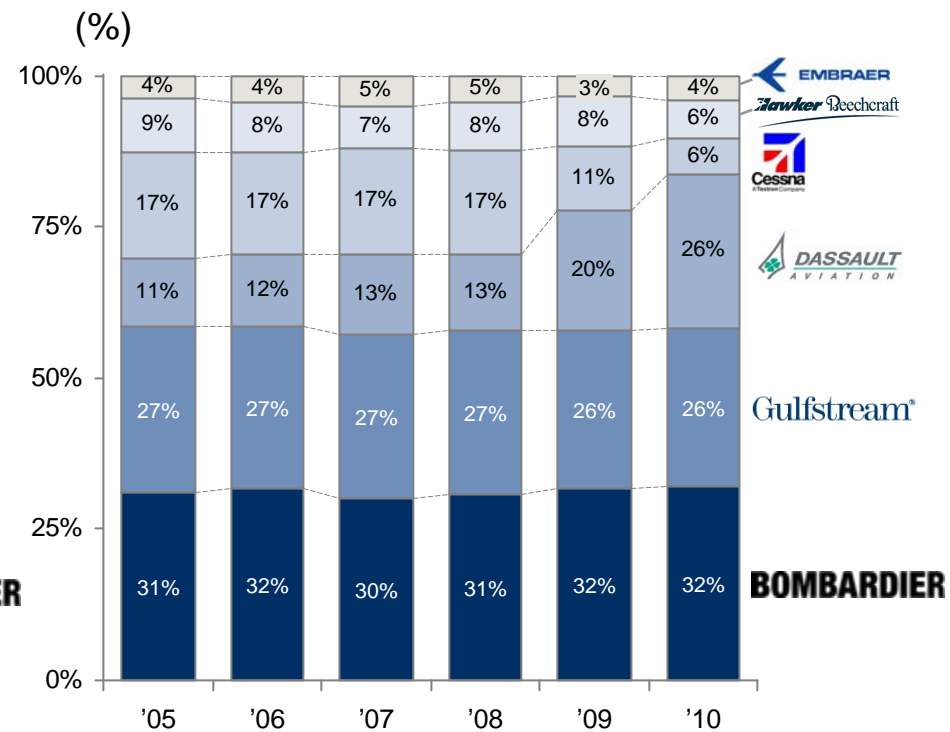
BOMBARDIER

Bombardier Avions d'affaires est le chef de file de l'industrie sur le plan des livraisons et des revenus

Part de marché – livraisons



Part de marché – revenus



Bombardier est le constructeur n° 1 d'avions d'affaires dans le monde

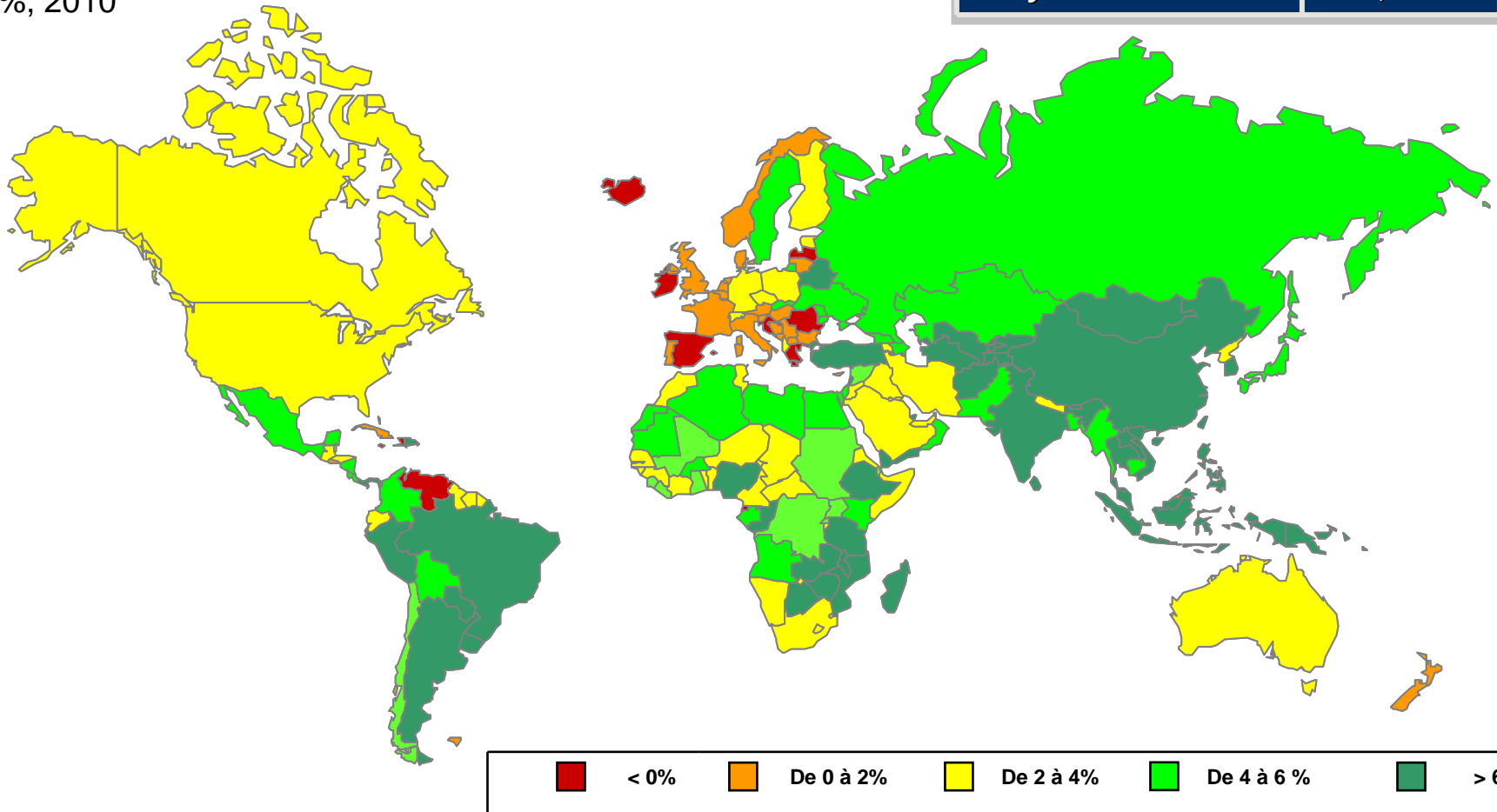
Source : GAMA, analyses de Bombardier, excluant les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

L'économie mondiale poursuit sa reprise

CROISSANCE DU PIB¹ RÉEL MONDIAL
%, 2010

Moyenne mondiale

3,9 %



Source : IHS Global Insight, févr. 2011

Nota : ¹ PIB = produit intérieur brut

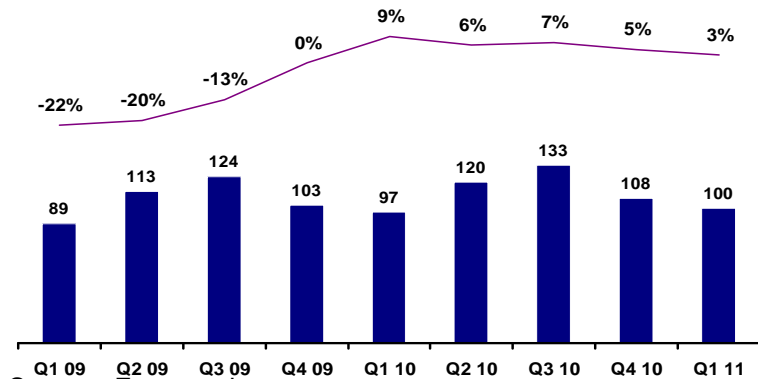
BOMBARDIER

Les conditions d'affaires continuent de s'améliorer

L'utilisation s'accroît en Europe

UTILISATION DES AVIONS D'AFFAIRES EN EUROPE

Milliers de départs et d'arrivées, de 2008 au 1^{er} trimestre de 2011
 ■ Departures and Landings ('000) — Departures and Landings Growth YoY (%)

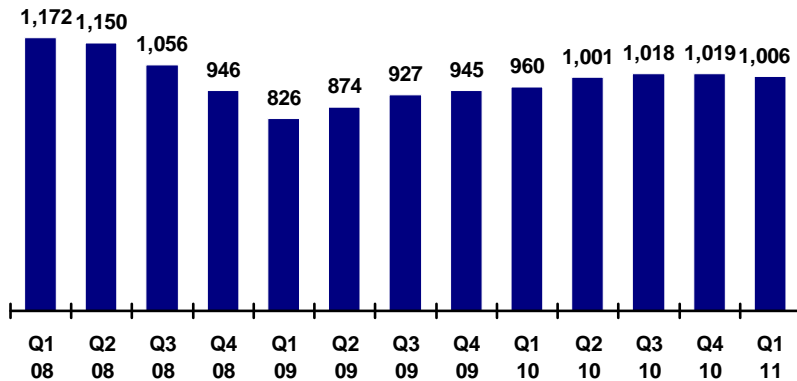


Source : Eurcontrol

L'utilisation s'accroît aux États-Unis

UTILISATION DES AVIONS D'AFFAIRES AUX ÉTATS-UNIS

Milliers de départs et d'arrivées, de 2008 au 1^{er} trimestre de 2011

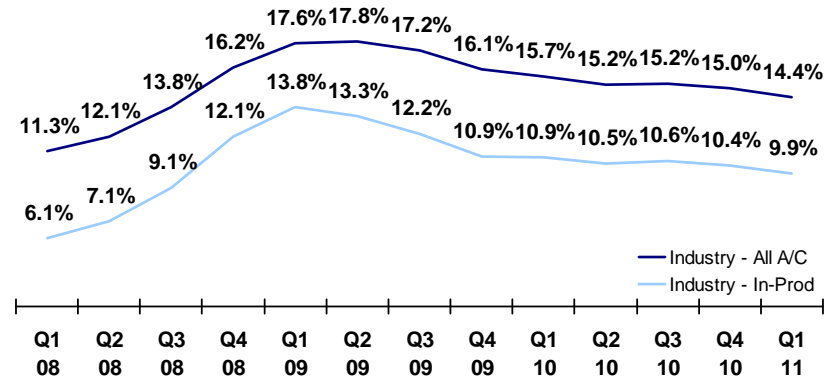


Source : JETNET

Les stocks d'avions d'occasion baissent

STOCKS D'AVIONS D'OCCASION

% de la flotte, de 2008 au 1^{er} trimestre de 2011

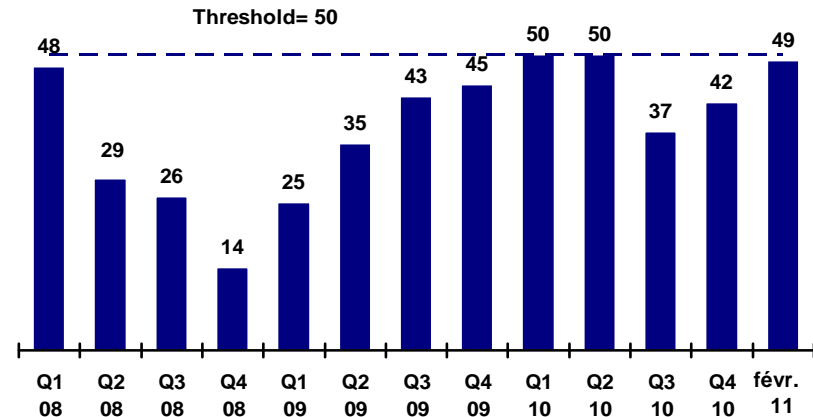


Source : AMSTAT

La confiance du marché est en hausse

INDICE UBS DES CONDITIONS DU MARCHÉ DES AVIONS D'AFFAIRES

Confiance des courtiers et revendeurs, échelle de 100 points, 2008-11 févr. 2011



Source : UBS

BOMBARDIER

Programme

- Environnement commercial actuel
- **Prévisions de marché des Avions d'affaires (2011-2030)**
- Situation des programmes

Les catalyseurs du marché des avions d'affaires à long terme demeurent solides

Perspectives sur 20 ans		
Catalyseur	Description	Perspectives
Création de richesse	La richesse de notre clientèle dépend grandement du PIB réel, qui devrait augmenter dans le monde entier à un taux moyen de 3,4 % pendant les 20 prochaines années	↑
Mondialisation du commerce	L'aviation d'affaires offre la souplesse nécessaire pour desservir de nouveaux marchés	↑
Demande d'avions de remplacement	La flotte mondiale installée de plus 14 700 avions ⁽¹⁾ connaît un roulement moyen de 5 à 10 ans à partir de la livraison initiale; 60 % résultent en l'achat dans une catégorie supérieure	↑
Nouveaux programmes d'avions	Les nouveaux programmes stimulent la demande en offrant aux clients des avions encore plus performants; beaucoup de programmes d'avions sont présentement en développement	↑
Marchés émergents	Important potentiel de l'aviation d'affaires dans les économies à la croissance la plus rapide	↑
Accessibilité	Les solutions non classiques (vols nolisés « griffés », programmes de carte, multipropriété, etc.) offrent des services personnalisés pour les clients.	↑

Source : Analyse de Bombardier

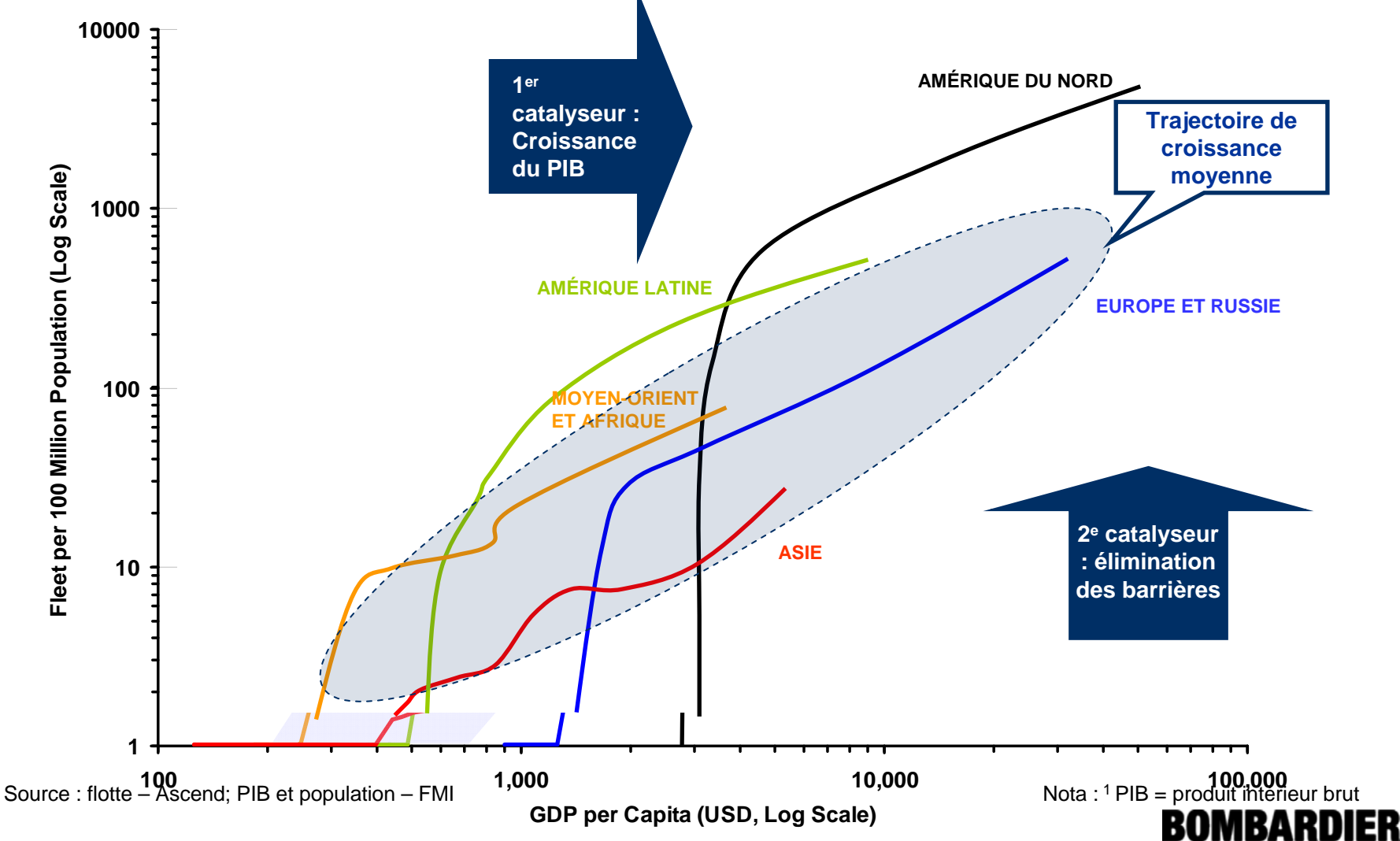
Nota : ¹ exclut les avions légers supérieurs et les grands avions de ligne d'entreprise

BOMBARDIER

Nos prévisions de marché sont fondées sur les taux de pénétration régionale

TAUX DE PÉNÉTRATION PAR RÉGION

Flotte per capita comparée au PIB¹ per capita, 1960-2010



Source : flotte – Ascend; PIB et population – FMI

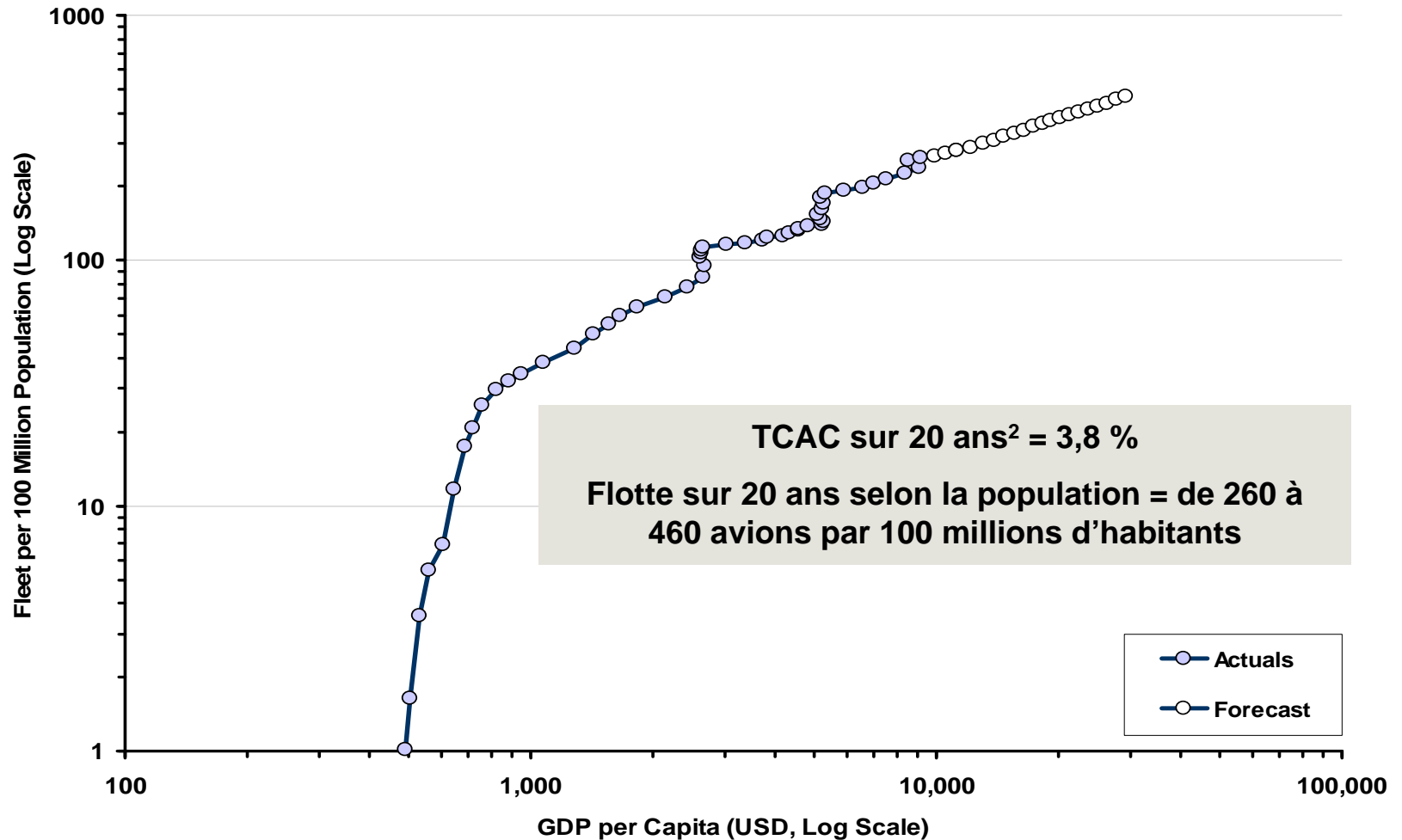
Nota : ¹ PIB = produit intérieur brut



La pénétration des avions d'affaires se poursuivra dans le monde entier

PRÉVISIONS DE LA PÉNÉTRATION MONDIALE DES AVIONS D'AFFAIRES

Flotte per capita comparée au PIB¹ per capita, données réelles 1960-2010, prévisions 2011-2030



Sources : Ascend, FMI, IHS Global Insight, projections de population de l'ONU, prévisions de Bombardier, incluant les avions légers supérieurs

Nota : ¹ PIB = produit intérieur brut

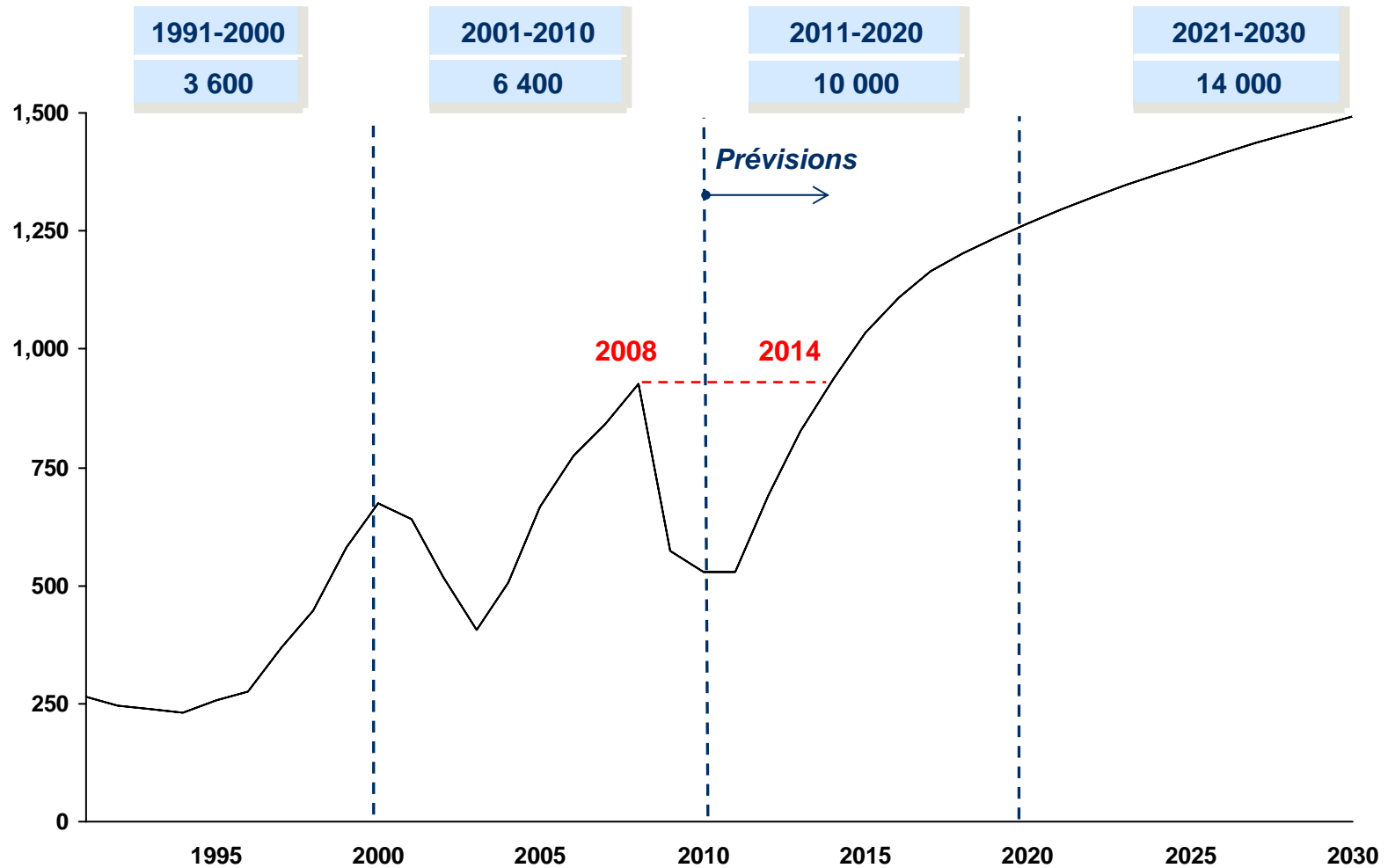
² TCAC = taux de croissance annuel composé

BOMBARDIER

24 000 livraisons prévues pour les 20 prochaines années

LIVRAISONS DU SECTEUR DES AVIONS D’AFFAIRES

Avions, résultats réels 1991-2010, résultats prévus 2011-2030



Sources : GAMA, prévisions de Bombardier. exclut les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

BOMBARDIER

24 000 livraisons auront une valeur de 626 milliards \$ sur 20 ans

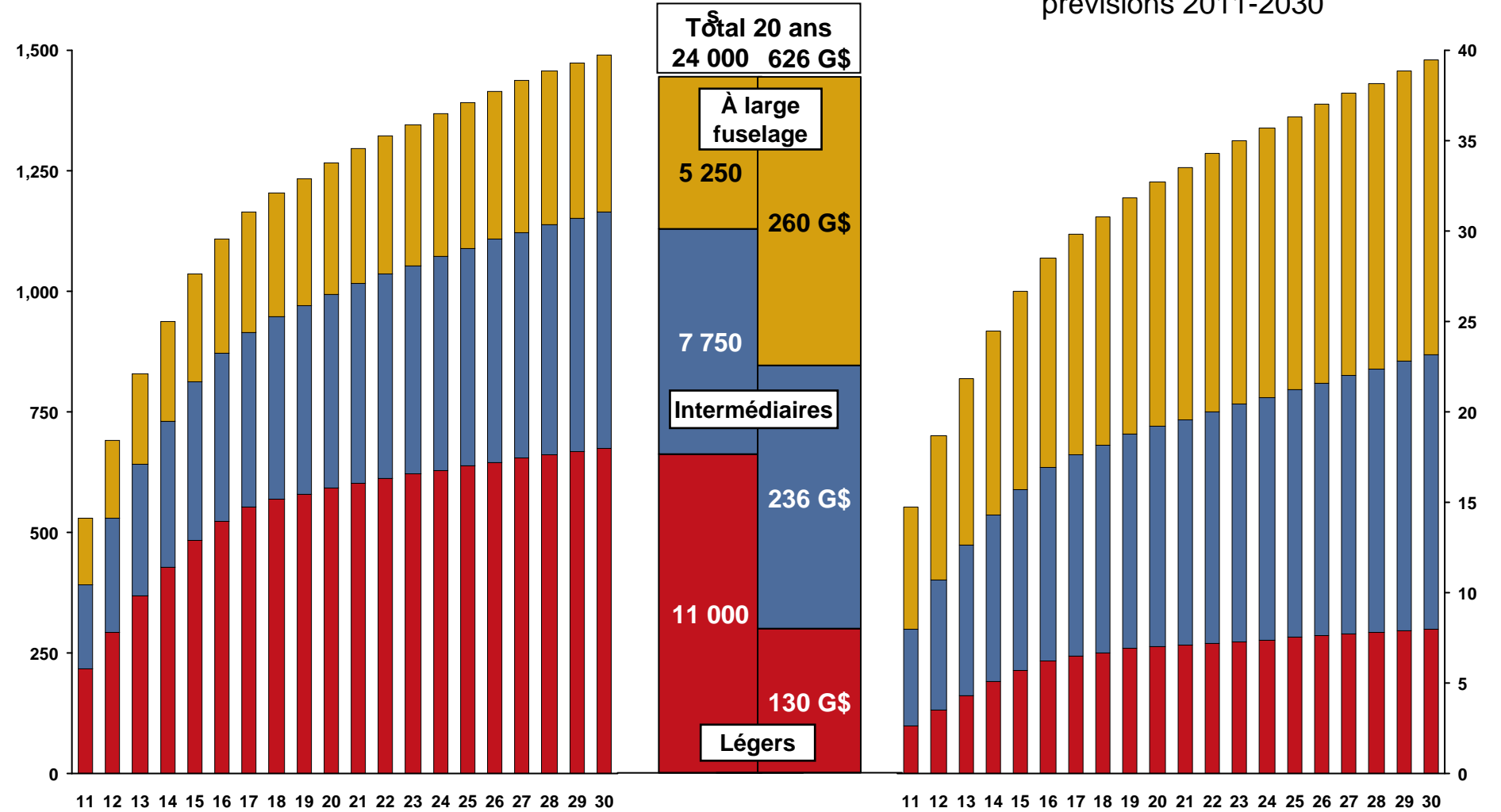
LIVRAISONS DE L'INDUSTRIE PAR CATÉGORIE

Avions, prévisions 2011-2030

Nombre d'avion Valeur

REVENUS DE L'INDUSTRIE PAR CATÉGORIE

milliards \$US constants 2010, prévisions 2011-2030



Source : prévisions de Bombardier

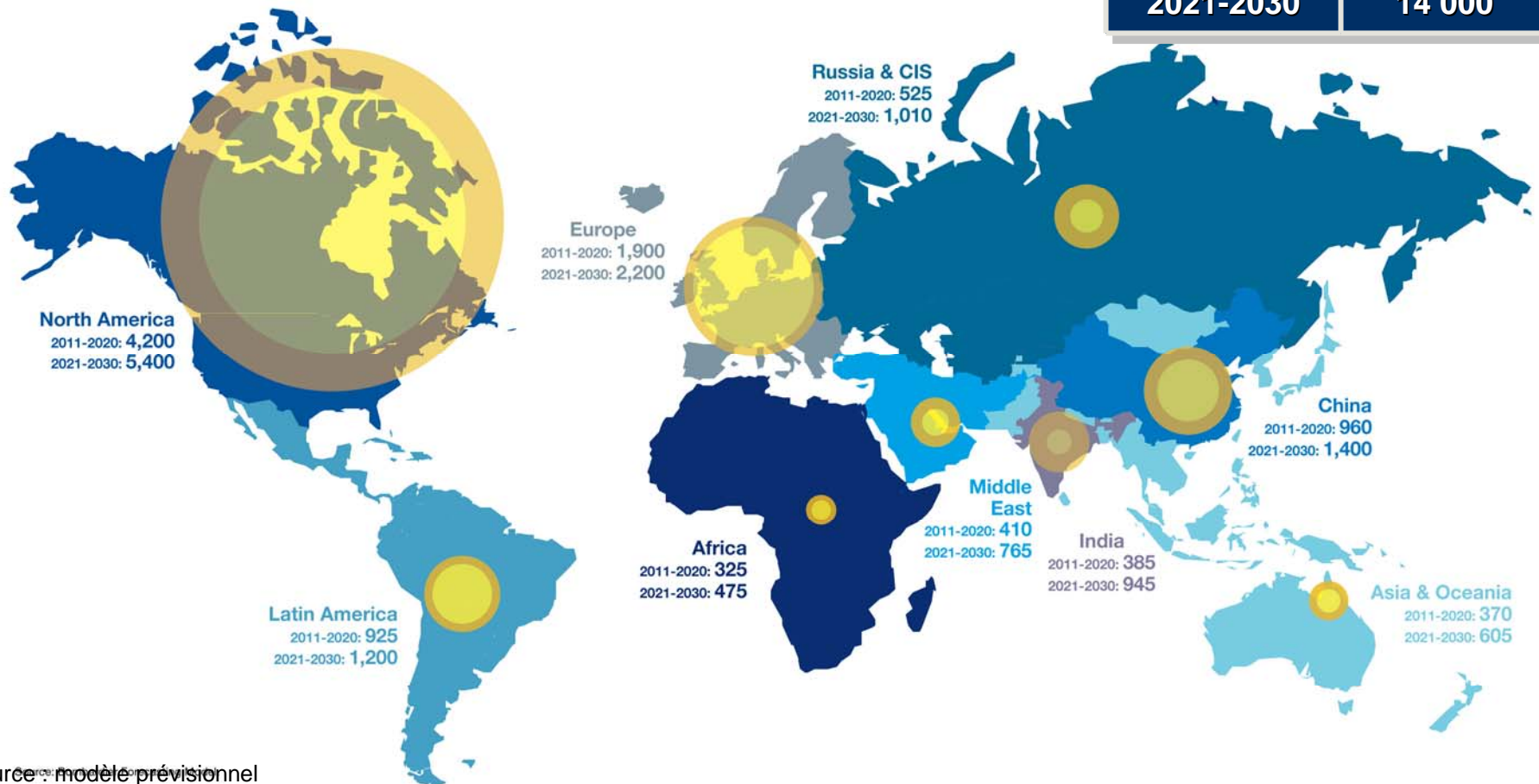
L'Amérique du Nord, l'Europe et la Chine seront les plus importants marchés des livraisons d'avions d'affaires

Perspectives régionales des livraisons pour 10 à 20 ans

Regional 10 and 20-Year Delivery Outlook

Units, calendar years, 2011-2020 and 2021-2030

Total mondial	
2011-2020	10 000
2021-2030	14 000



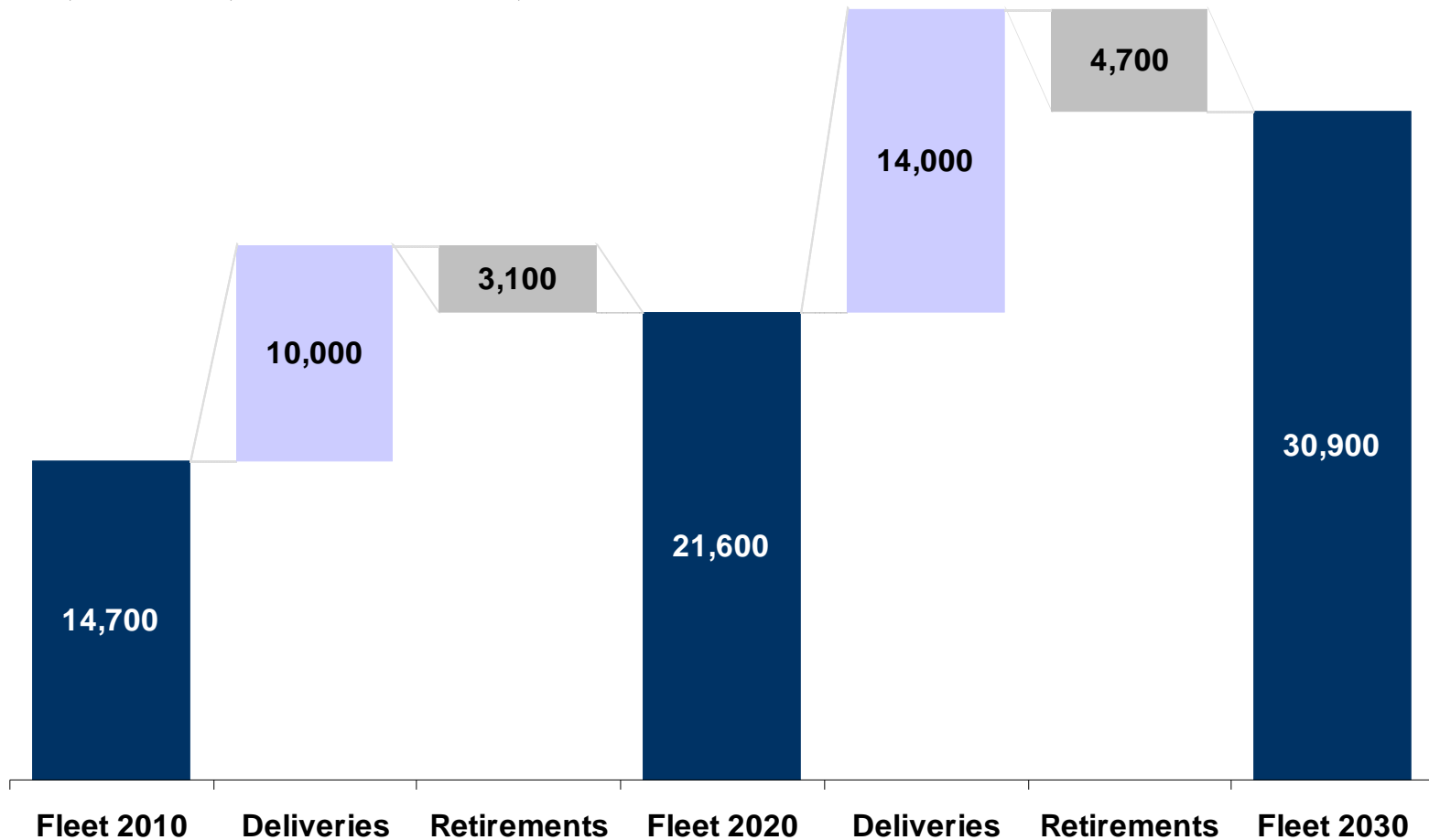
Source : modèle prévisionnel de Bombardier.

BOMBARDIER

Croissance de la flotte prévue : 30 900 d'ici 2030, TCAC¹ de 3,8 %

PRÉVISIONS DE L'ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MONDIALE

Flotte, livraisons, retraits du service; 2010-2030



Sources : Ascend, prévisions de Bombardier. exclut les avions légers supérieurs et les avions d'entreprise à large fuselage

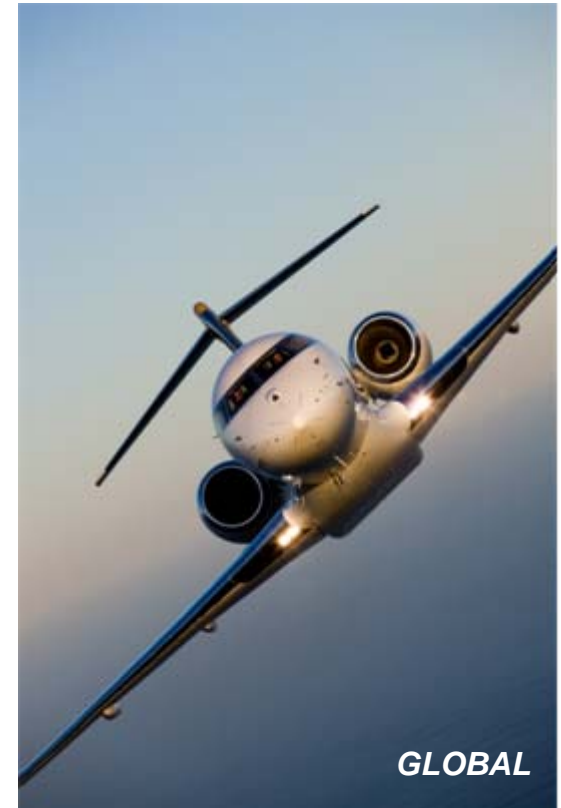
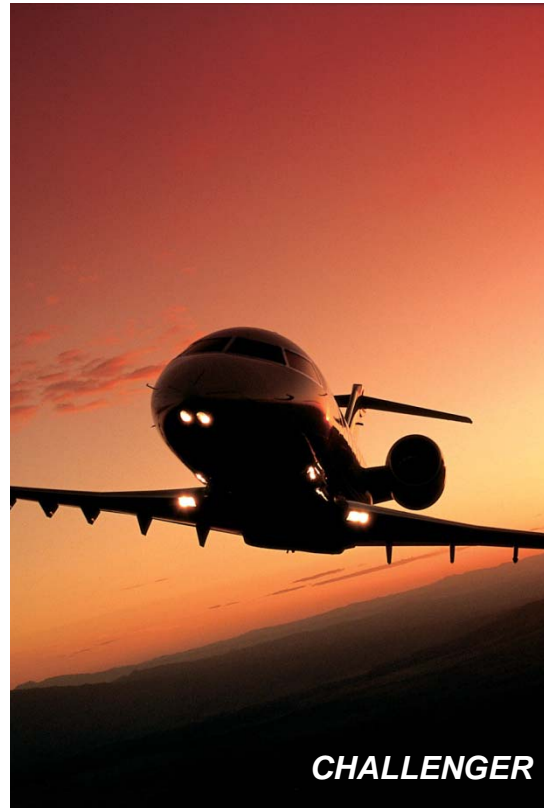
Nota : ¹ TCAC = taux de croissance annuel composé

BOMBARDIER

Programme

- Environnement commercial actuel
- Prévisions de marché des Avions d'affaires (2011-2030)
- **Situation des programmes**

Nous avons le portefeuille leader de l'industrie



**Plus de 3 700 avions de BBA¹ sont en service dans le monde entier,
la flotte de BBA a accumulé plus de 26 millions d'heures de vol**

Nota : ¹ BBA = Bombardier Avions d'affaires

BOMBARDIER

Avec 12 programmes, Bombardier offre le plus solide portefeuille de produits de l'industrie



LEARJET 40 XR



LEARJET 45 XR



LEARJET 60 XR



LEARJET 85



CHALLENGER 300



CHALLENGER 605



CHALLENGER 850



CHALLENGER 870



GLOBAL 5000



GLOBAL 6000



GLOBAL 7000

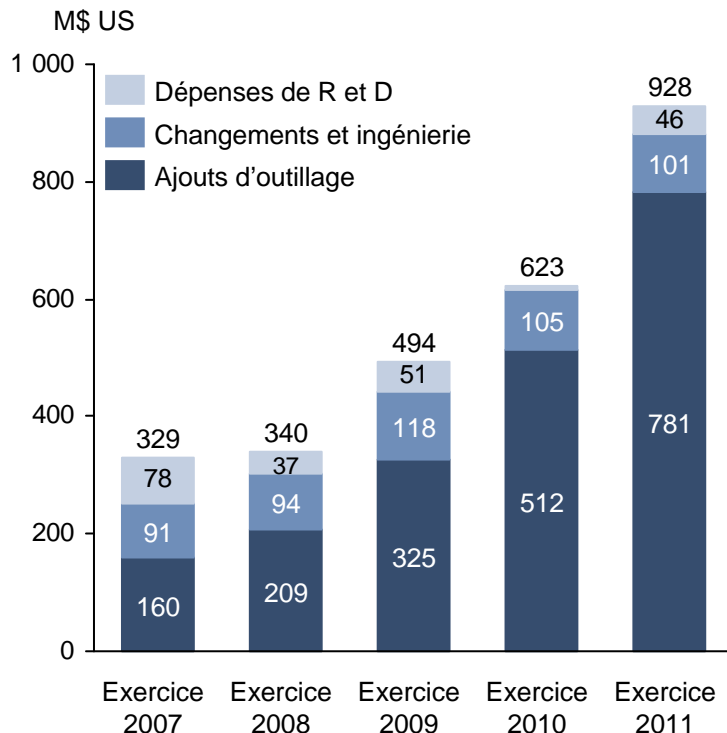


GLOBAL 8000

BOMBARDIER

Bombardier a tenu à continuer d'investir dans son avenir malgré le ralentissement économique

Dépenses d'initiatives de développement de produit



Sources : analyses de Bombardier, sites Web des avionneurs

Programmes récemment lancés¹

BOMBARDIER

- Global 8000
- Global 7000
- Global Vision
- Learjet 85

 **EMBRAER**

- Legacy 500
- Legacy 450

Gulfstream®

- G650
- G250


Cessna
A Textron Company

- Citation Ten

Lawler Beechcraft

Pas d'annonce


DASSAULT
AVIATION

Pas d'annonce

Nota : ¹. Programmes lancés de l'exercice 2007 à l'exercice 2011 présentement en développement

BOMBARDIER

Nous investissons dans des segments de croissance clés pour maintenir et renforcer notre position dominante



BOMBARDIER

Situation du programme *Learjet 85*

Accroissement des capacités des installations de Wichita et de Belfast en cours.
Construction de l'usine du Mexique terminée.



Examen de conception critique (CDR) concluant au niveau de l'avion.
Plus de 6 000 plans et dessins produits.



Mise en service de 44 bancs d'essai en cours dans le monde entier. Accent sur la fiabilité à l'entrée en service dès le premier vol.



Fabrication des matériaux composites et de l'outillage connexe en cours.



Le programme du Learjet 85 est dans les délais pour une entrée en service en 2013

BOMBARDIER

Le point sur le programme *Global Vision*

Rockwell Collins a obtenu toutes les autorisations de normes techniques standard de la FAA pour la suite Pro Line Vision en avril 2011.



Essais en vol concluants avec charge de certification de base (plus de 600 heures de vol accumulées).



Cinq avions de série accueillis au centre de finition de Montréal.



Avions dotés de Global Vision en pleine production à la chaîne de montage finale de Toronto.



Le programme Global Vision progresse vers la certification (déclaration de conformité – SOC) de Transports Canada, première livraison prévue au 1^{er} trimestre de 2012

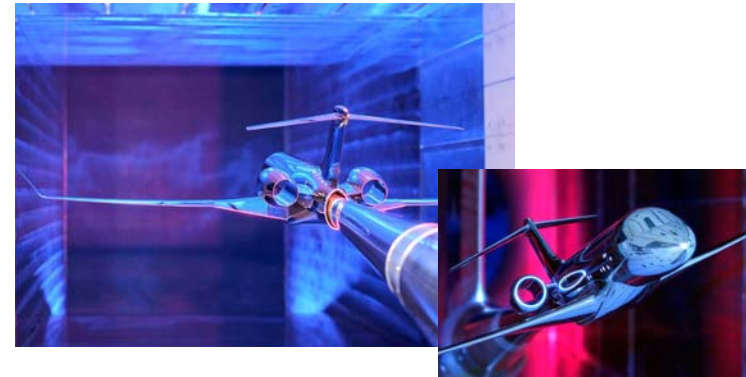
BOMBARDIER

Situation du programme *Global 7000/8000*

Le programme a été lancé lors du salon NBAA 2010 avec un accueil très favorable du marché.



Les essais en soufflerie sont en cours



Plusieurs importants fournisseurs ont été sélectionnés.



Trois groupes de discussion ont été créés pour intégrer les opinions et suggestions de nos clients.



Le programme *Global 7000/8000* progresse comme prévu

BOMBARDIER

Sommaire

- **L'édition de cette année des prévisions sur 20 ans souligne nos perspectives favorables quant au calendrier et à l'ampleur de la reprise de l'industrie des avions d'affaires :**
 - **10 000 livraisons sur 10 ans; 24 000 livraisons sur 20 ans**
 - **Livraisons prévues supérieures à celles de l'année record antérieures (2008) d'ici 2014**
 - **Revenus de 626 milliards \$ pour les 20 prochaines années, dont 42 % dans la catégorie des avions à large fuselage**
 - **La Chine devrait arriver au 3^e pour les plus importants revenus, après l'Amérique du Nord et l'Europe pendant la période des prévisions**
 - **TCAC mondial de 3,8 % sur 20 ans, soit une flotte totale de 30 900 avions en 2030**
- **Bombardier mène la reprise du marché et investit pour renforcer sa position de chef de file**



Bombardier Aéronautique

Prévisions de marché et présentation des produits des Avions d'affaires 2011

Merci!
Des questions?

EBACE
18 mai 2011

DOCUMENTATION

Programme de développement du biréacteur *Learjet 85* : en bonne voie

Conception entièrement nouvelle, de A à Z

La plus grande cabine avec configuration à fauteuils club doubles

Cabine où l'on peut se tenir debout

Performances « Learjet » supérieures

- 3 000 milles marins* avec 4 passagers
- Plafond pratique le plus élevé (49 000 pi); plus basse altitude cabine (6 000 pi)
- Longueur de piste équivalente inférieure à 5 000 pi

Technologie de pointe

- Système de gestion cabine et d'annonces passagers (CMS) et avionique de dernière génération
- Moteurs « verts » efficaces et éprouvés

Technologie de matériaux composites

- Facilité de maintenance, durabilité et nombre de pièces réduit

Équipement de base supérieur

Attrait sur la piste

Entrée en service en 2013

BOMBARDIER
LEARJET 85



Le biréacteur *Learjet* le plus grand, le plus rapide et à l'autonomie la plus grande jamais conçu

BOMBARDIER

Global Vision

Système de vision améliorée et de vision synthétique de 3^e génération, offert en affichage tête haute et en affichage de vol principal

Affichage tête haute

Planification de vol graphique

Système de gestion de vol (FMS) intégré

Quatre grands écrans ACL de 15,1 po (38,4 cm)

Panneau de commande de curseur

Poste de pilotage à la fine pointe de la technologie conçu par l'intermédiaire de comités d'experts de l'industrie et de clients

BOMBARDIER

Établissement d'une nouvelle référence Global

BOMBARDIER
GLOBAL 7000



- Distance franchissable à Mach 0,85 : 7 300 NM*
- Distance franchissable à Mach 0,90 : 5 100 NM*
- Cabine de 20 % plus grande (4 zones)
- Entrée en service : 2016

BOMBARDIER
GLOBAL 8000



- Distance franchissable à Mach 0,85 : 7 900 NM*
- Distance franchissable à Mach 0,90 : 5 650 NM*
- Cabine de 4,5 % plus grande (3 zones), redessinée
- Entrée en service : 2017

* Suivant les règles NBAA IFR de base

BOMBARDIER

Commande record de NetJets

NetJets a passé une commande pouvant aller jusqu'à 120 avions Global, au 1^{er} trimestre de 2011



BOMBARDIER