



Présentation pour FEI Canada Agir en période de turbulence

Pierre Alary, CA

Vice-président principal et chef de la direction financière
Bombardier Inc.

28 OCTOBRE 2009

BOMBARDIER

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

- 1** Survol
- 2** Aéronautique
- 3** Transport
- 4** Sommaire

Bombardier - Un chef de file mondial

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2009

<i>(en millions dollars américains)</i>		BOMBARDIER INC.	
Revenus	\$19,721	Flux trésorerie disponibles	\$ 342
BAIIA	\$ 1,966	Carnet de commandes^(a)	\$48,200
BAII	\$ 1,411	BPA^(b) (en dollars)	\$ 0.56
Bénéfice net	\$ 1,008	Employés^(a)	66,700

AÉRONAUTIQUE		TRANSPORT	
#1 – Fabricant d'avions d'affaires #1 – Fabricant d'avions régionaux		#1 - Fabricant d'équipement de rail et prestataire de services connexes	
Revenus	\$ 9,965	Revenus	\$ 9,756
BAIIA	\$ 1,327	BAIIA	\$ 639
BAII	\$ 896	BAII	\$ 515
Carnet de commandes^(a)	\$ 23,500	Carnet de commandes^(a)	\$ 24,700
Employés^(a)	32,500	Employés^(a)	34,200

(a) Au 31 janvier 2009

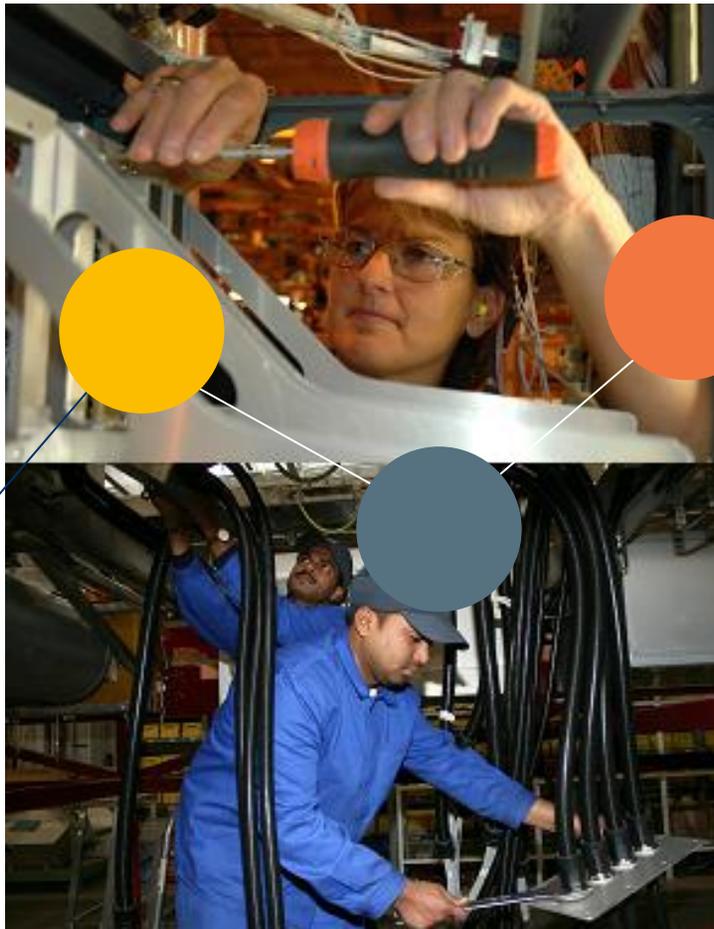
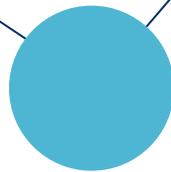
(b) Diluté

Bombardier aujourd'hui

- **66 700 employés***
 - 75 nationalités
 - 20 langues

- **Une présence dans 60 pays**

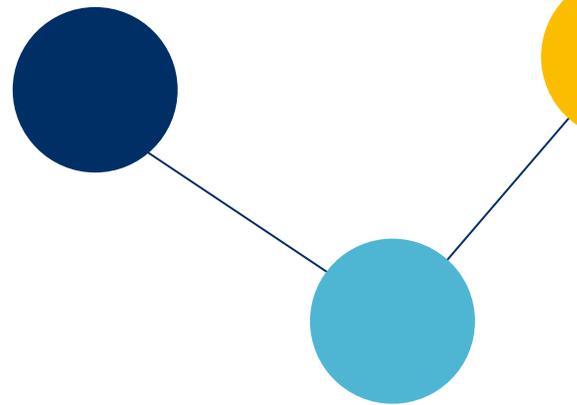
- **Des clients dans 100 pays**



* Au 31 janvier 2009

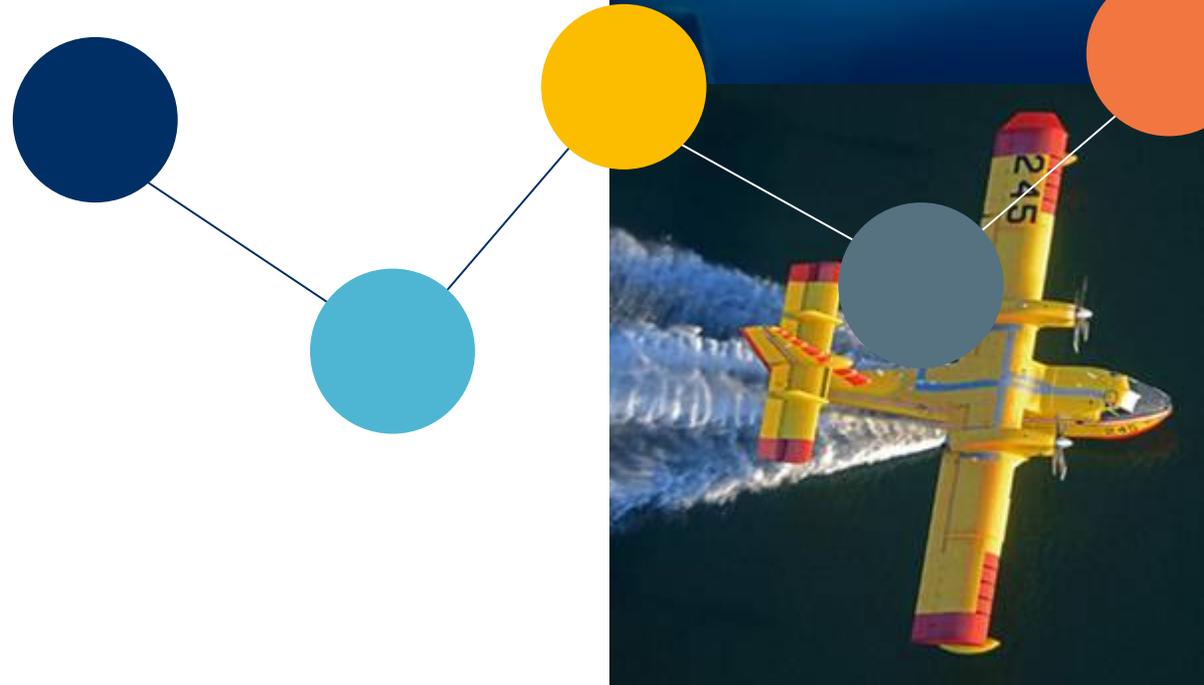
Bombardier aujourd'hui

Plus de 100 000 voitures et locomotives de Bombardier en service dans le monde



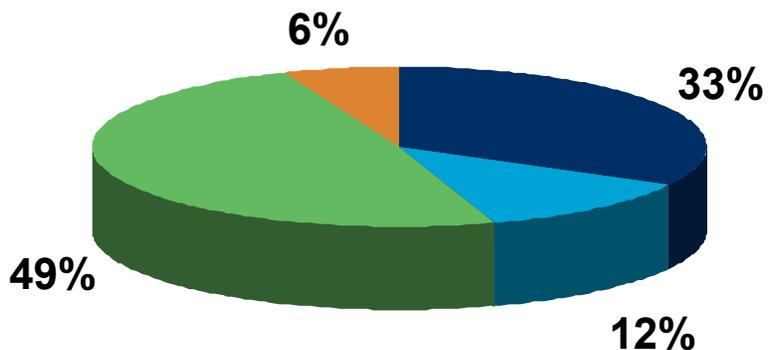
Bombardier aujourd'hui

Toutes les trois secondes, un avion de Bombardier décolle ou atterri quelque part dans le monde



Bombardier – Une compagnie internationale avec 96% de ses revenus générés à l'extérieur du Canada

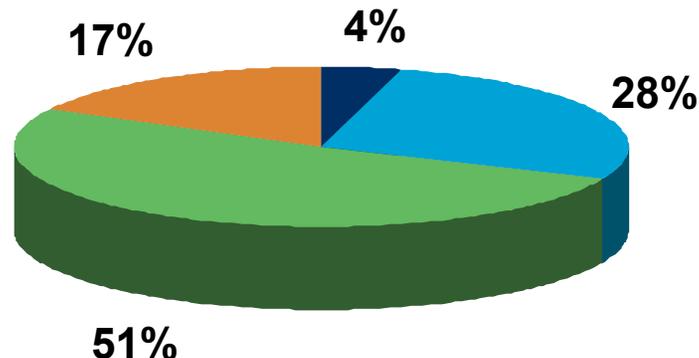
Employés
Répartition géographique



■ Canada ■ Etats-Unis ■ Europe ■ Autres

Nombre d'employés*: 66,700

Revenus (E2009)
Répartition géographique



■ Canada ■ Etats-Unis ■ Europe ■ Autres

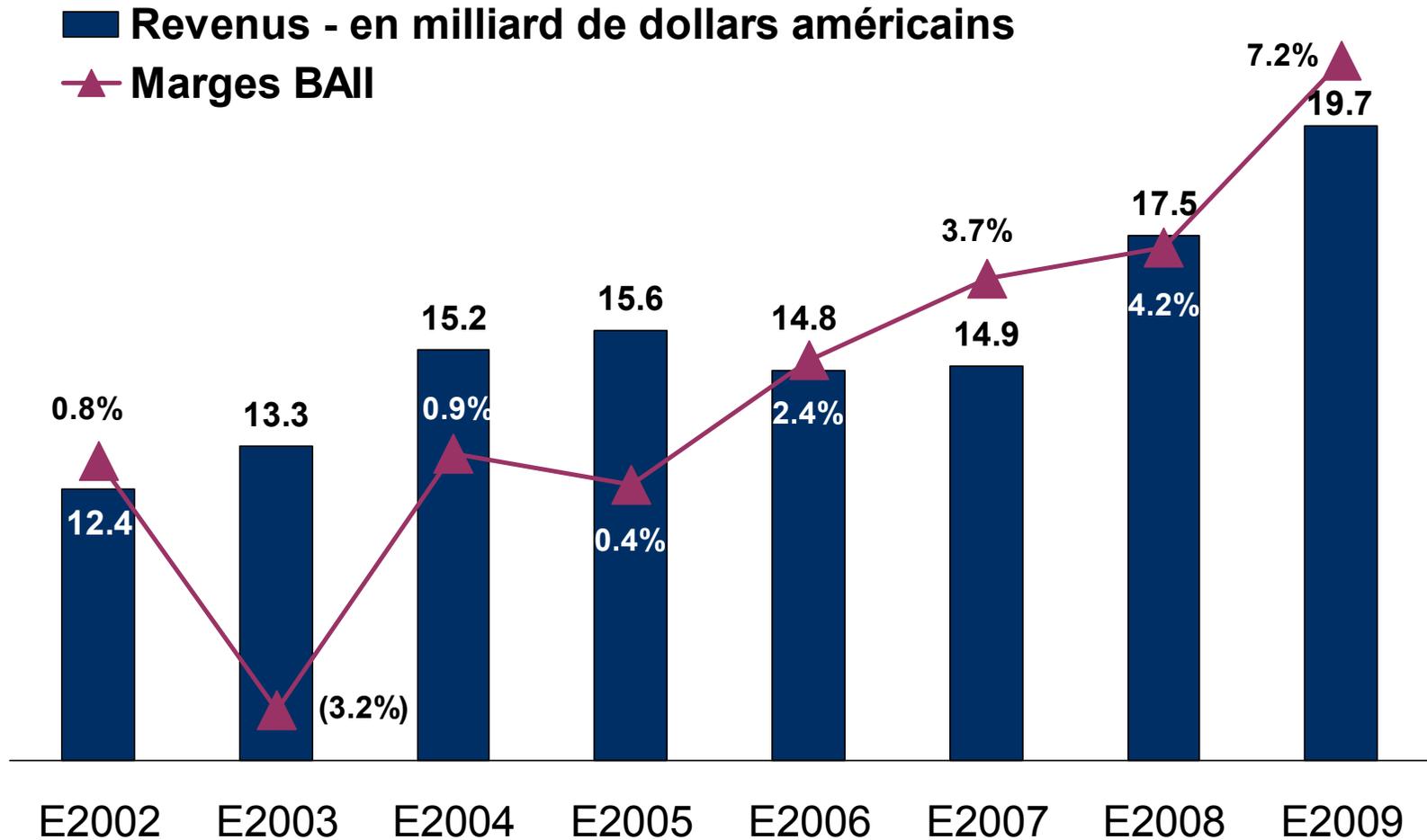
Revenus (Exercice 2009): 19,7 milliard \$ U.S.

* Au 31 janvier 2009

Bombardier – D'entrepreneuriale à chef de file mondial

	1942-1973	1974-1985	1986-1993	1994-2001	2002- aujourd'hui
					
Entrée	Invention de la motoneige	Transport sur rail	Aéronautique	Consolidation de notre position	Chef de file mondial
Revenus	0.7 G\$	1.0 G\$	5.6 G\$	12.4 G\$	19.7 G\$
Acquisitions majeures	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lohnerwerke (Rotax) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MLW Worthington ▪ Alco Power (U.S.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Canadair ▪ Shorts ▪ Learjet ▪ deHavilland ▪ BN } BT ▪ ANF } 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Waggonfabrik Talbot ▪ Deutsche Waggonbau ▪ Adtranz 	Croissance organique
Produits développés ou Projets importants		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 423 voitures – Métro de Montréal ▪ 825 voitures – Métro de New York (\$1GUS) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CRJ100/200 ▪ Learjet 31A ▪ Learjet 60 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CRJ700 ▪ Learjet 45 ▪ Global Express ▪ Q400 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Talent II ▪ Zefiro ▪ Challenger 300 ▪ Learjet 85 ▪ CSeries

Position de chef de file mondial par une croissance organique



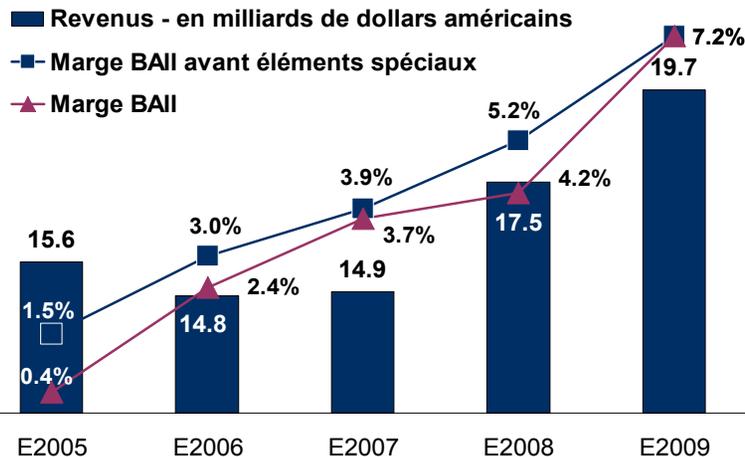
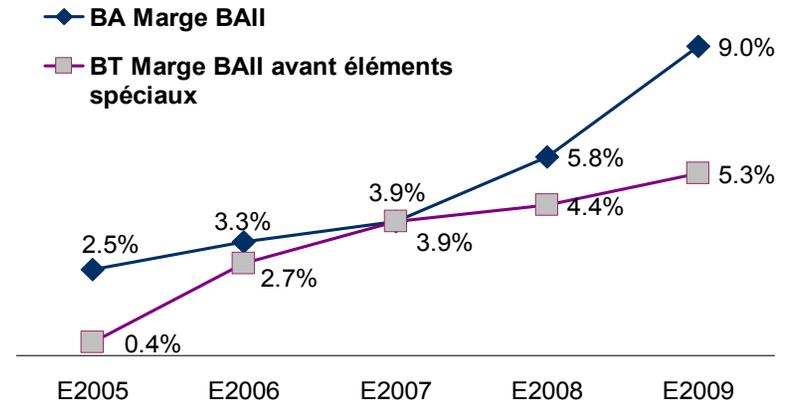
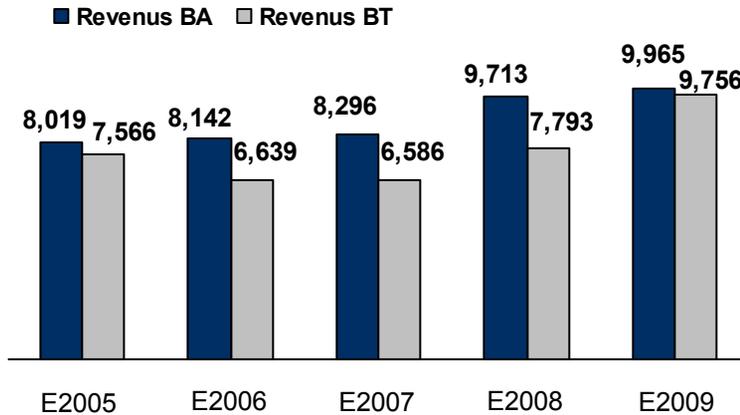
Améliorations importantes des cinq dernières années

1. **Amélioré la rentabilité à long terme**
2. **Maintenu de fortes liquidités**
3. **Amélioré la structure du capital**

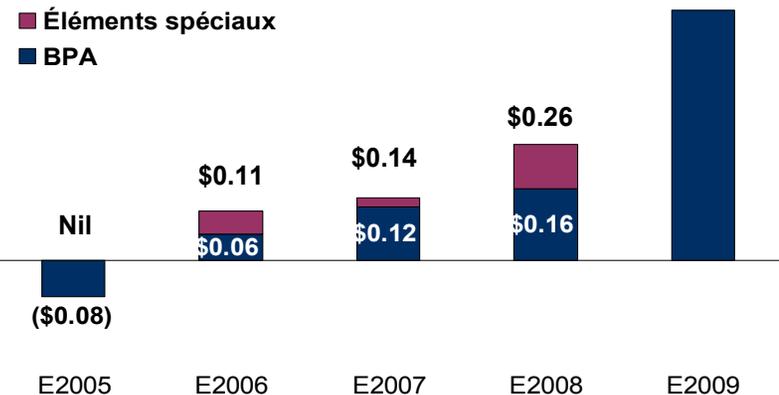
Améliorations importantes des cinq dernières années

Amélioré la rentabilité à long terme

(en millions de dollars américains)



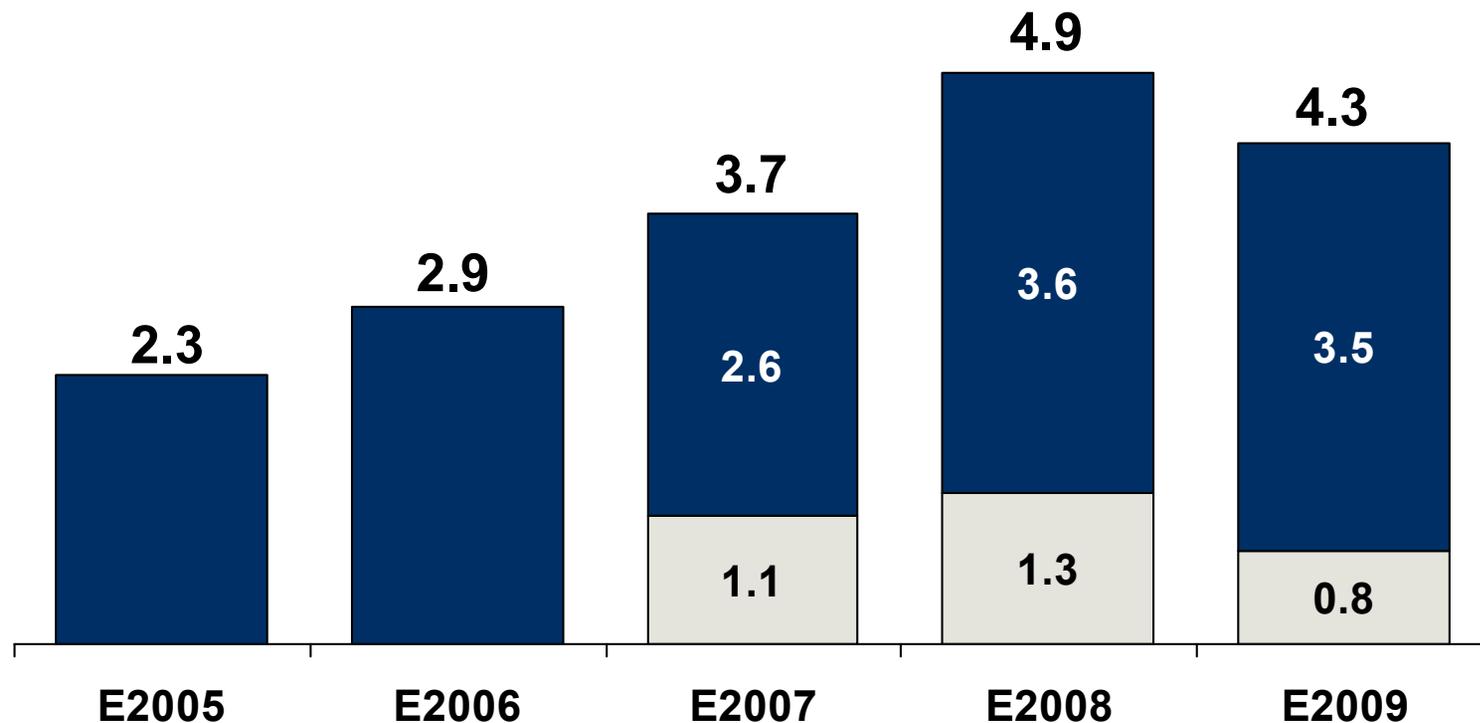
BPA de base découlant des activités poursuivies
(en dollars américains)



Améliorations importantes des cinq dernières années

Maintenu de fortes liquidités

□ Titres déposés en garantie ■ Espèces et quasi-espèces



en milliards de dollars américains

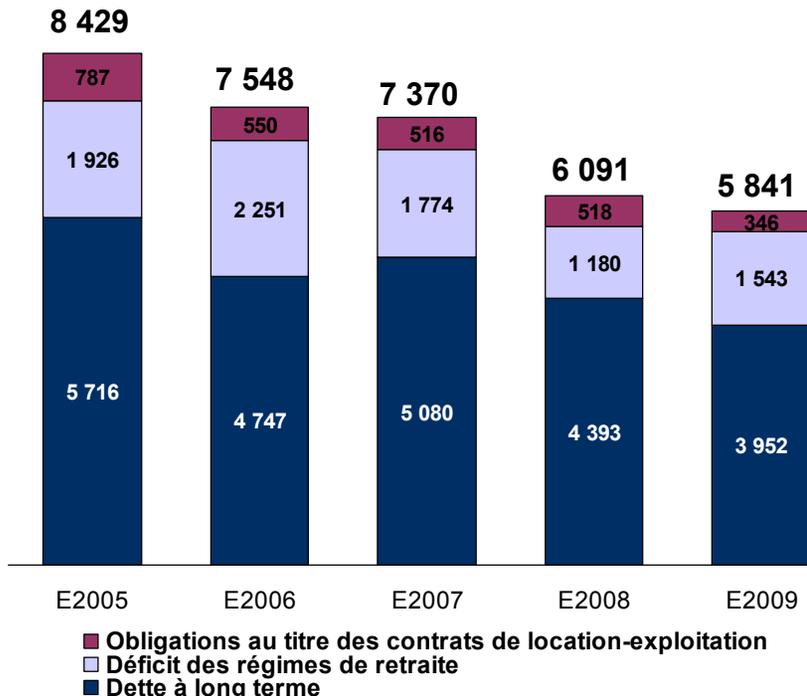
Améliorations importantes des cinq dernières années

Amélioré la structure du capital

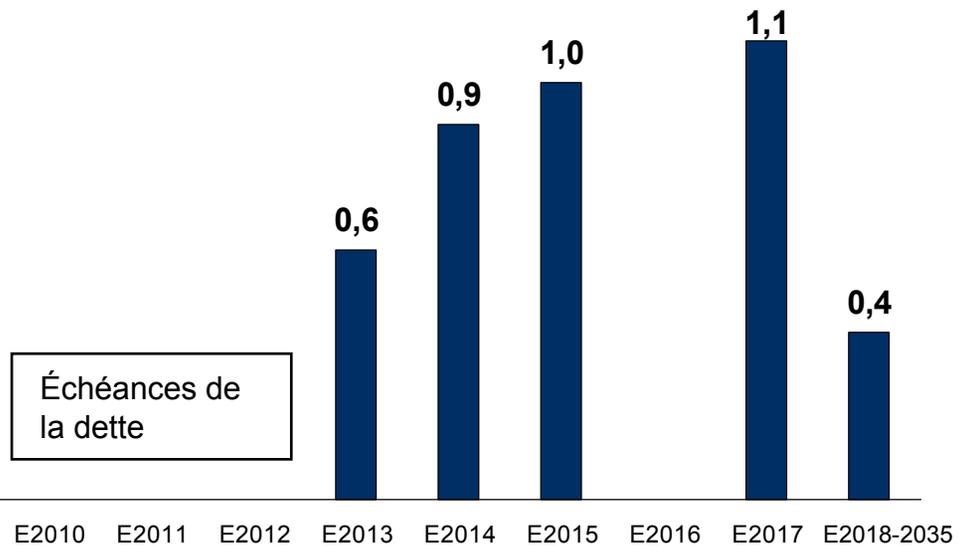
Indicateurs d'endettement globaux	Objectif	Fin E2008	Fin E2009	Tendance
BAll rajusté sur int. nets rajustés	> 5,0	2,5	6,2	↗
Dette rajustée sur BAllA rajusté	< 2,5	3,8	2,8	↗
Dette rajustée sur capital total rajusté	< 55 %	67 %	66 %	↗

Endettement total réduit et échéances prolongées

(en millions de dollars américains)



(en milliards de dollars américains)



Pour atteindre nos aspirations – « Cap sur notre avenir »

Nous avons défini cinq priorités d'affaires

- 1 Devenir le numéro un pour la satisfaction de la clientèle par une plus grande discipline d'exécution
- 2 Parfaire notre gestion mondiale des talents
- 3 Gérer activement nos principaux risques d'affaires
- 4 Établir des racines locales dans tous nos marchés clés
- 5 Améliorer notre responsabilité sociale d'entreprise

Ordre du jour

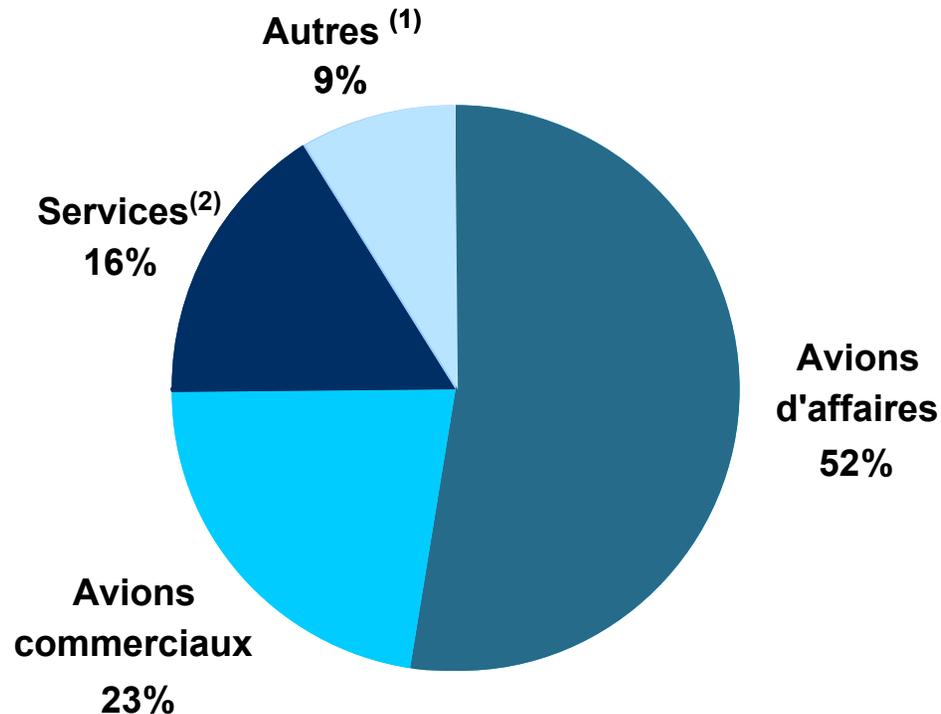
- 1 Survol
- 2 **Aéronautique**
- 3 Transport
- 4 Sommaire

Bombardier Aéronautique – Un chef de file mondial

Un portefeuille équilibré de produits et services

RÉPARTITION DES REVENUS PAR SEGMENT D'ACTIVITÉ

(%) Revenus Aéronautique – Exercice 2009



Revenus totaux E2009 = 9 965 million \$

- (1) Comprennent principalement la vente d'avions d'occasion et les autres segments de production (avions amphibies, sous-traitance)
- (2) Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, à l'entretien d'avions, à la formation à l'aviation commerciale et à la formation à l'aviation militaire.

Bombardier avions d'affaires offre le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie

LA FAMILLE LEARJET



Learjet 40 XR



Learjet 45 XR



Learjet 60 XR



Learjet 85

LA FAMILLE CHALLENGER



Challenger 300



Challenger 605



Challenger 800 Series

LA FAMILLE GLOBAL



Global 5000



Global Express XRS

Bombardier est bien positionnée sur le marché des avions d'affaires avec une ligne de produits couvrant 95% du marché

	Parts marché T2 C2009*	Micro / Très léger	Léger	Léger supérieur	Inter-médiaire	Super inter-médiaire	Grande dimension	Très grande dimension	Très long-courrier	Avions de ligne convertis
Bombardier	37%		L40XR	L45XR	L60XR	CL-300	CL-605	G5000	GEX-XRS	CL-800 Series
					L85			Global Vision		
Gulfstream	29%				G150	G200	G350	G450	G500	
						G250			G550	
									G650	
Cessna	10%	Mustang	CJ3	XLS+	Sovereign	CX				
		CJ1+	CJ4							
		CJ2+	Encore+							
Dassault	13%						F2000DX	F900DX	F7X	
							F2000EX / LX	F900EX / LX		
Hawker Beechcraft	6%	Premier 1A / II	H400XP / 450XP	H750	H850XP	H4000				
					H900XP					
Embraer	3%	P100	P300	Legacy 450	Legacy 500					Legacy 600
										Lineage
Autres	3%	HondaJet	SJ30-2							BBJ
		Eclipse	Grob							ACJ

← 95% du marché (revenus) →

En Prod.
38

En Dev.
15

Note: La segmentation est largement déterminée par une combinaison du volume de la cabine, de la distance franchissable et du prix.

* Les parts de marchés sont calculées sur la base des revenus et excluent les avions de catégorie très léger

La crise financière a d'importantes répercussions sur l'industrie des avions d'affaires à court terme

Perspectives - années civiles 2009-2010	
Inducteur de marché	Perspectives
Conjoncture économique mondiale	
Rareté du crédit	
Diminution du niveau des stocks de biréacteurs d'occasion*	
Utilisation des biréacteurs d'affaires	
Perceptions à l'égard des biréacteurs d'affaires	

* Pour les modèles d'avion en production (excluant les avions de catégorie très léger)

Le portefeuille des avions commerciaux de Bombardier correspond aux tendances actuelles du marché favorisant les avions plus respectueux de l'environnement

Avions turbopropulsés



Q400 NextGen

Biréacteurs régionaux



CRJ700 NextGen



CRJ900 NextGen



CRJ1000 NextGen

Biréacteurs grands réseaux à couloir unique



CSeries CS100

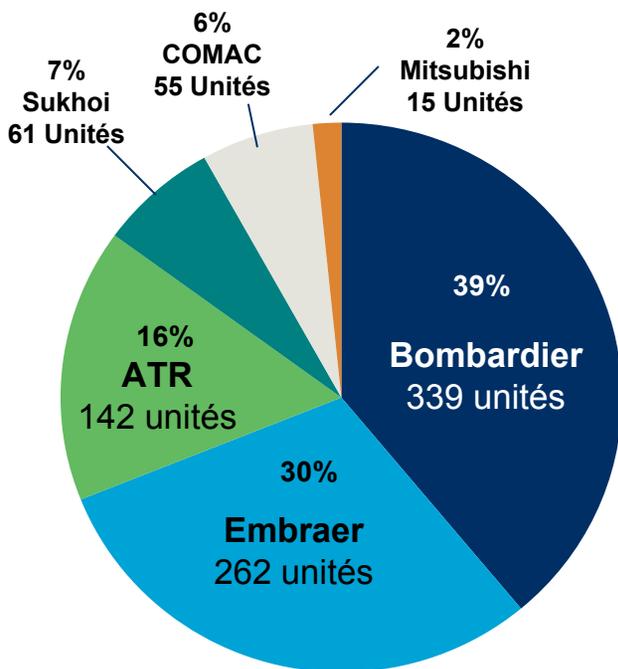


CSeries CS300

Les familles d'avions CRJ and Q-Series de Bombardier connaissent beaucoup de succès dans leur segment

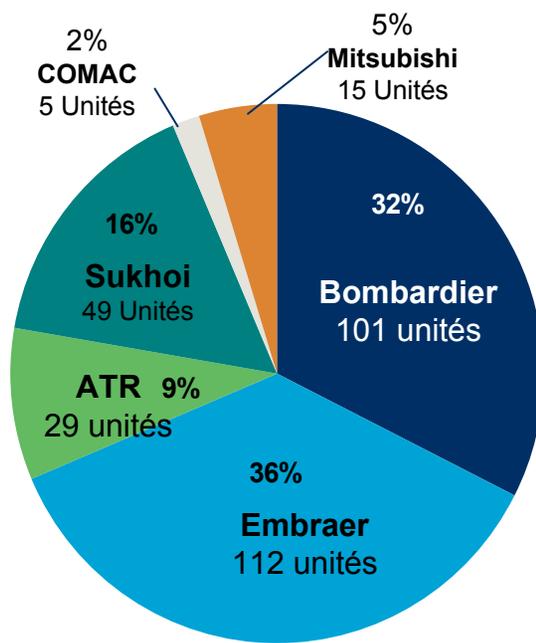
Parts de marché des commandes nettes par manufacturier (avions de 20 - 110 sièges)

2-ans
(Années civiles 2007-2008)



Total avions = 870

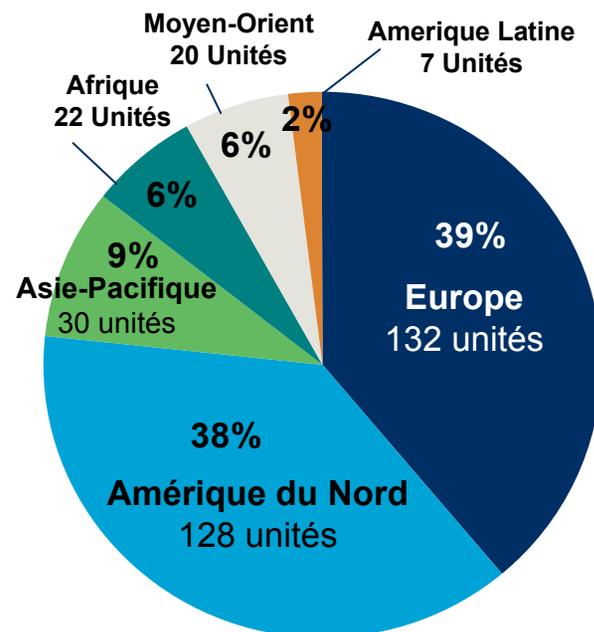
1-an
(Année civile 2008)



Total avions = 311

Commandes nettes de BBD par région

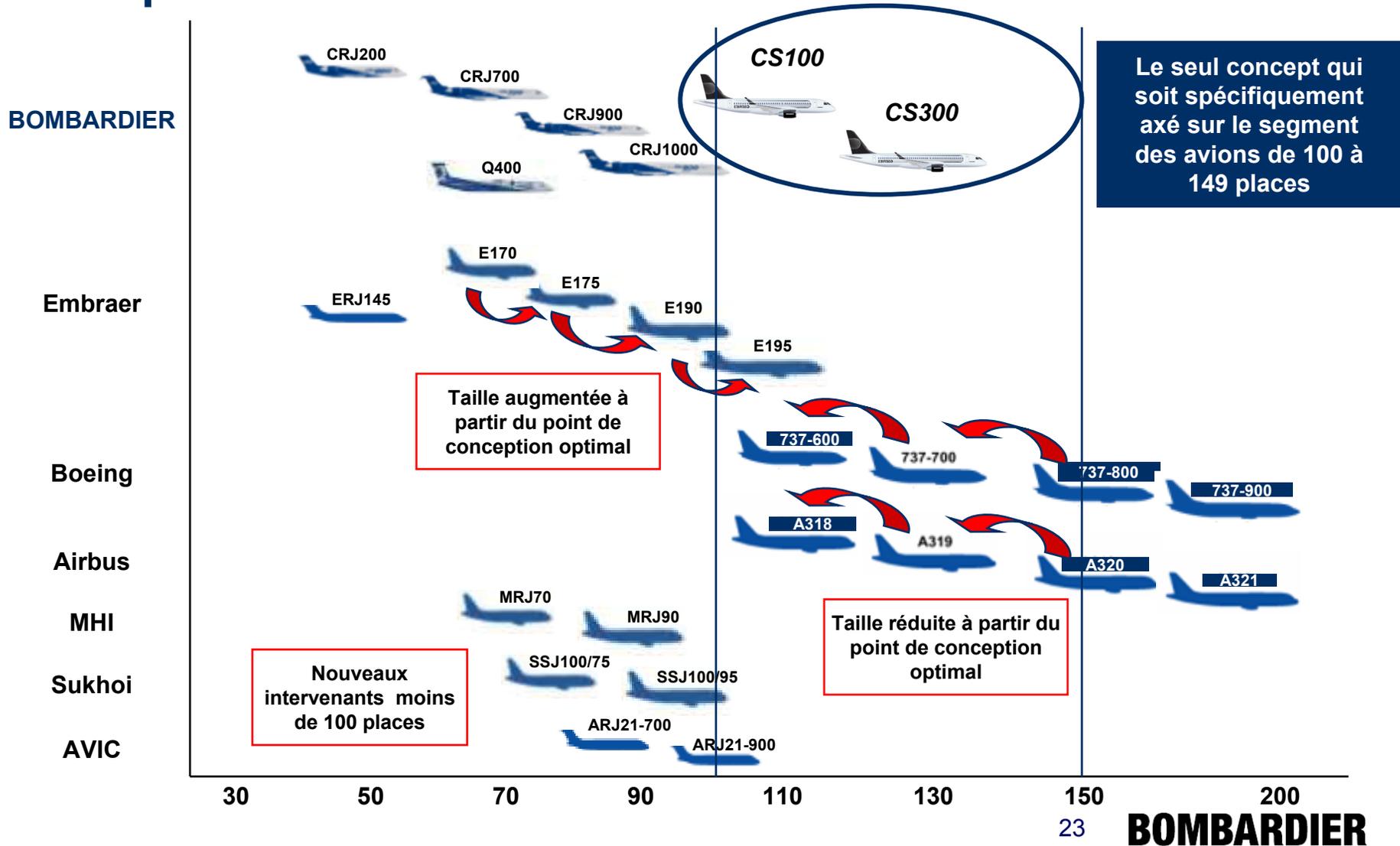
2-ans
Années civiles 2007-2008



Total avions = 339

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.

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



La gamme CSERIES • MODIFIE LES RÈGLES DU JEU DANS SA CATÉGORIE



- ✓ Gamme d'avions à communauté complète
- ✓ Réduction inégalée de l'empreinte écologique
- ✓ Amélioration des coûts du cycle de vie total
- ✓ Avantages : réduction de 15 % des coûts d'exploitation + consommation de carburant réduite de 20 %
- ✓ Cabine à couloir unique offrant le confort d'un avion à fuselage large
- ✓ Maturité : fiabilité de 99 % dès la mise en service
- ✓ Souplesse opérationnelle – Performance sur des pistes plus courtes et plus grande autonomie pour les longs trajets

La gamme CSERIES – la prochaine phase de développement

Programme de développement de la gamme CSeries

2008

2009

2010

2011

2012

2013

PDCC

PDC

PCC

PLDP

PHASE D'HOMOLOGATION

MES

Le point sur la PDC

- Inauguration de l'édifice d'assemblage de la nouvelle voilure et du centre d'essais des systèmes intégrés de l'avion
- Terminé : banc du baril de fuselage en aluminium évolué
- Terminé : banc de démonstration de l'aile en PRFC
- Essais en soufflerie à haute vitesse et en effet de sol
- Clôture de la revue de conception préliminaire

PDCC : Phase de définition de conception conjointe
PDC : Phase de définition conjointe
PCC : Phase de conception conjointe

PLDP : Phase de lancement de la définition du produit
MES : Mise en service
PRFC : Polymère renforcé de fibre de carbone

25

BOMBARDIER

C Series – 98 % de la liste du matériel garantie

Pratt & Whitney
A United Technologies Company
Moteur PW1500G

Rockwell Collins
Avionique

ZODIAC AEROSPACE
Interieur

AVIC 1 SACC
Fuselage (av./centr./arr.)
Cône arrière et portes

BOMBARDIER
ST-Laurent
Poste de pilotage
Fuselage arrière

BOMBARDIER
Belfast
Voilure

AleniaAeronautica
Empennage

GOODRICH
Vérins de volets / becs
DéTECTEURS de givrage
Sondes intelligentes
Système d'éclairage

LIEBHERR
Système de gestion d'air
Train d'atterrissage

Parker
Hydraulique, carburant
Retardateur de carburant

Fokker Elmo
Câblage

Honeywell
APU
IRS

Esterline
Korry Electronics
Tableaux de bords, poste de pilotage

Kidde Aerospace & Defense
A Hamilton Sundstrand Company
FIDEX

TQA

CAE
Outils de simulation
Dispositifs de formation

Panasonic
Panasonic Avionics Corporation
Système de gestion cabine

SONACA
YOUR RELIABLE AEROSPACE PARTNER
Bord d'attaque de l'aile

Hamilton Sundstrand
A United Technologies Company
Circuit électrique

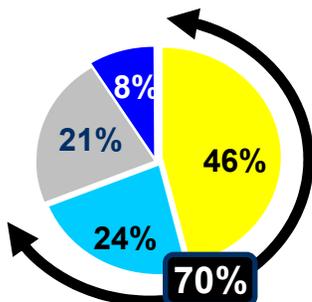
SPiRiT AEROSYSTEMS
Pylônes

senior Aerospace
BWT
Canalisation ECS LP
SSP
Canalisation ECSHP

MEGGITT
Commande de frein

L3 communications
Aviation Recorders
CVR / FDR

SALVER
Volets, déflecteurs et trappes de train principal



- Composites avancés
- Aluminium Lithium
- Matériaux Standards
- Titanium et/ou acier

La crise financière a également d'importantes répercussions sur l'industrie des avions commerciaux à court terme

Perspectives - années civiles 2009-2010	
Inducteurs de marché – Avions commerciaux	Perspectives
Contexte économique à court terme	
Rentabilité des sociétés aériennes	
Disponibilité du financement d'avions	

Aéronautique – Livraisons et commandes nettes

Livraisons ⁽¹⁾	T2 E2010	T1 E2010	T4 E2009	T3 E2009	T2 E2009	T1 E2009
Avions d'affaires	51	43	54	57	66	58
Avions commerciaux	28	31	37	22	23	28
Avions amphibies	1	1	2	1	0	1
Total	80	75	93	80	89	87

Commandes	T2 E2010	T1 E2010	T4 E2009	T3 E2009	T2 E2009	T1 E2009
Avions d'affaires	27	15	25	51	172	63
Avions commerciaux	30	50	25	20	13	58
Avions amphibies	0	0	0	0	2	0
Annulations	95 ⁽²⁾	56	44	3	12	3
Commandes nettes	(38)	9	6	68	175	118

(1) Incluant les avions du programme de multipropriété

(2) Incluant la résiliation de l'entente d'achat avec Jet Republic pour 25 Learjet 60 XR et résiliation de la commande ferme avec MyAir.com pour 15 CRJ1000

Aéronautique – Nous agissons en cette période de turbulences

- Environ 25 % moins de livraisons de biréacteurs d'affaires au cours de l'exercice 2010 qu'au cours de l'exercice 2009
- Emphase sur la génération d'encaisse
- Programme de réduction de coûts en place pour atténuer l'incidence sur les résultats de l'exercice 2010
- Nous continuons à développer nos nouveaux programmes d'avion

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



Ordre du jour

- 1 Survol
- 2 Aéronautique
- 3 **Transport**
- 4 Sommaire

Un éventail complet de solutions de transport sur rail à nos clients à travers le monde

Matériel roulant

Passagers



- Véhicules légers sur rail
- Métros
- Trains interurbains
- Trains régionaux
- Trains suburbains
- Trains à très grande vitesse
- Trains à grande vitesse

Locomotives & équipement



- Locomotives
- Bogies
- Convertisseurs de puissance
- Convertisseurs auxiliaires
- Ensemble moteur-réducteur
- Systèmes de communication et de contrôle

Services



- Gestion de parcs de véhicules
- Gestion des pièces de rechange et de la logistique
- Remise à neuf et révision des voitures
- Remise à neuf et révision des composantes
- Soutien technique

Systèmes and signalisation

Systèmes



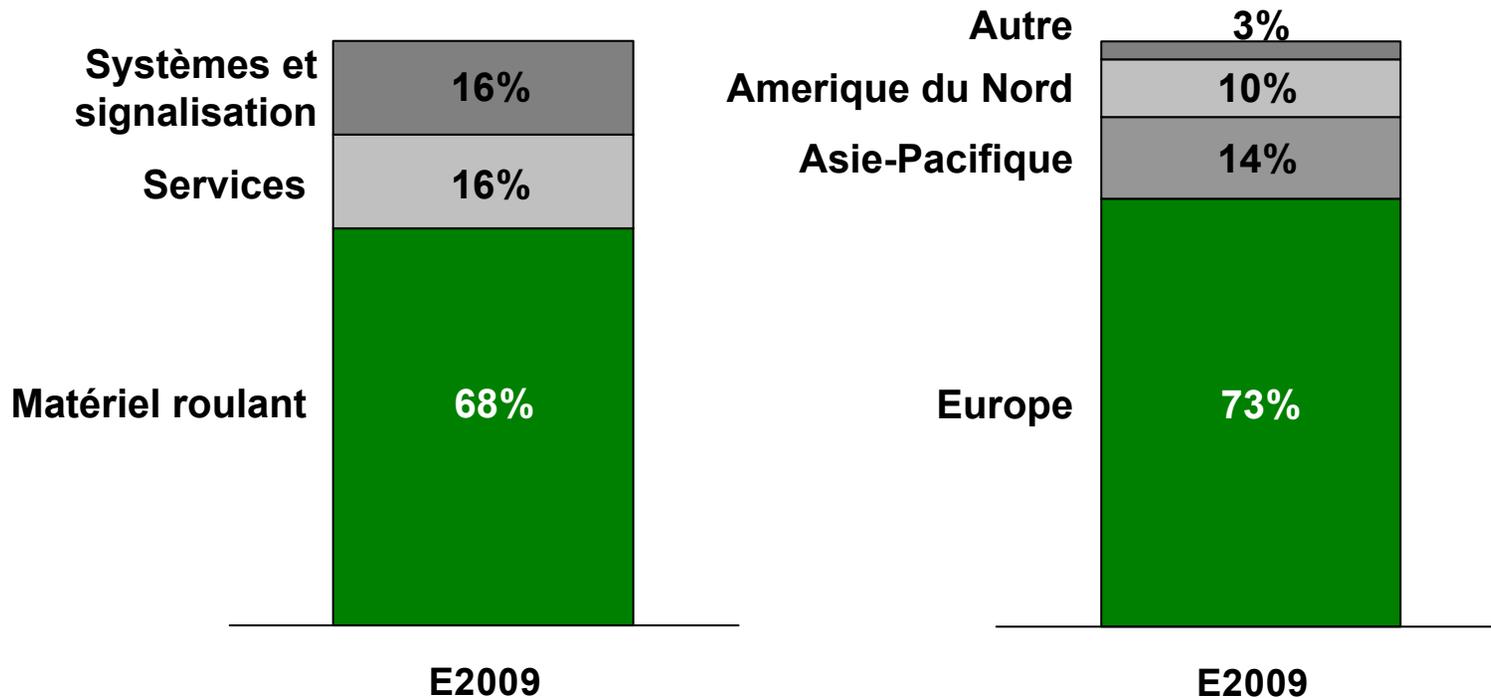
- Systèmes de navettes automatisées
- Systèmes de métros automatisés
- Systèmes de véhicules légers
- Systèmes de monorail
- Exploitation et maintenance liées aux systèmes
- Sécurité

Signalisation



- Systèmes de contrôle intégrés
- Systèmes informatiques embarqués
- Systèmes de protection et d'exploitation automatique des trains
- Systèmes et matériel d'enclenchement le long des voies

Transport – Revenus par gamme de produits et par région



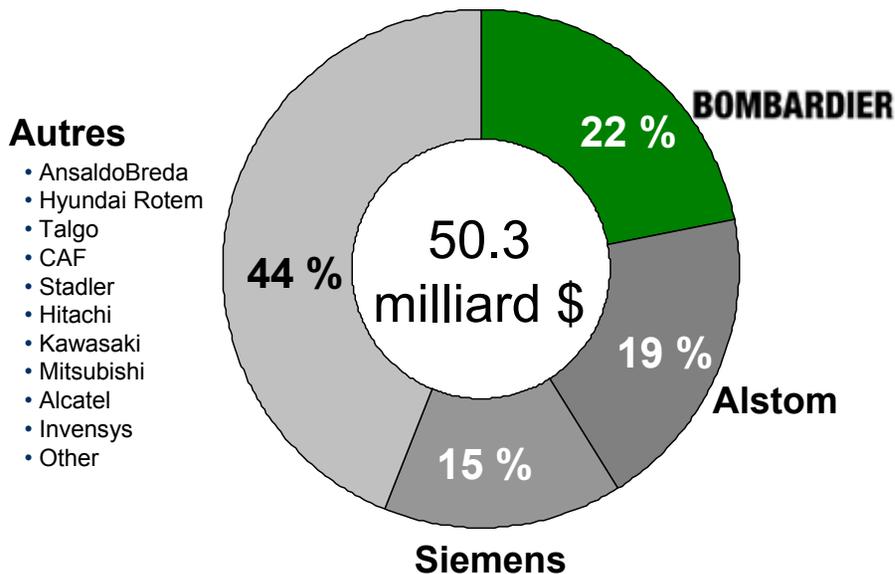
Revenus totaux E2009 = 9 756 million \$

BT est le chef de file pour les parts de marché dans l'industrie du transport sur rail

Le marché a connu une forte croissance de 10 %

Parts de marché basées sur les commandes des années 2006-08

Marché pertinent de Bombardier

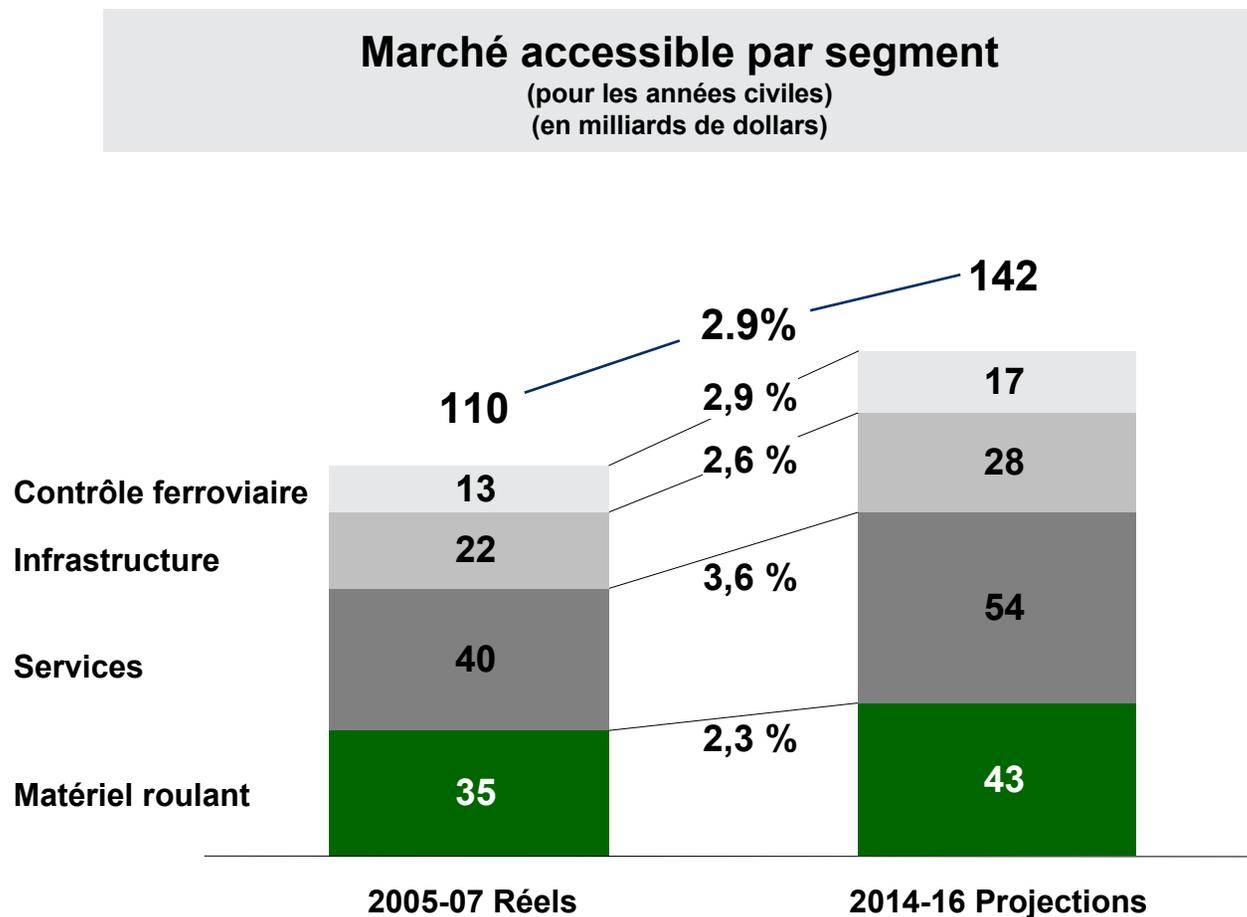


Le marché mondial du transport sur rail englobe le matériel roulant, les services, les systèmes et la signalisation, dont le matériel de télécommunication lié au rail, et les infrastructures. Les données sur le marché auxquelles le rapport de gestion fait allusion représentent le marché dans lequel BT a une gamme de produits («marché pertinent»), défini comme le marché du transport sur rail mondial, en excluant le Japon et la part des entrepreneurs locaux dans les marchés émergents, qui ne sont pas accessibles à BT. Les secteurs dans lesquels BT n'offre pas de gamme de produits comme le marché des locomotives diesels en Amérique du Nord, les marchés mondiaux des wagons à marchandises, les infrastructures ferroviaires, l'électrification et le matériel de pure communication, en sont aussi exclus.

Concurrents avec une part de marché d'au moins 10 % dans un segment

	PASSAGERS					LOCOMOTIVES ET ÉQUIPEMENT			SERVICES	SYSTÈMES	SIGNALISATION
	Véhicules légers	Métros	Trains suburbains	Trains régionaux	Trains à grande vitesse et interurbains	Locomotives électriques	Bogies	Propulsion et contrôles			
BT	#1	#1	#1	#1	#3	#1	#1	#1	#1	#1	#6
Alstom											
Siemens											
Stadler Rail AG											
CAF											
Hyundai Rotem											
Ansaldo STS											
Thales											

Les indicateurs de base de l'industrie du transport sur rail sont positifs



Source: "Worldwide rail market study - status quo and outlook 2016" publié par l'Association of the European Rail Industry en September 2008 (Étude de 2008 de UNIFE)

Les valeurs sont converties au taux de change euro/USD : 1,2803

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

Projet	Pays	Segment	# possible de voiture*
Trains à grande vitesse en Chine	Chine	Trains à grande vitesse	3 000
Thameslink, Londres	Royaume-Uni	Trains suburbains et régionaux	1 300
TGV prochaine génération	France	Trains à très grande vitesse	1 200
Remplacement interurbain	Allemagne	Trains interurbains	1 100
Remplacement interurbain	Suisse	Trains interurbains	750
Porteur Hyperdense	France	Trains interurbains	650
Métro Indien	Inde	Voitures de métro	550
Porteur Polyvalent	France	Trains régionaux	550
Lignes de Picadilly, Londres	Royaume-Uni	Voitures de métro	550
Sochi	Russie	Trains suburbains	350
Métro de Montréal	Canada	Voitures de métro	342
Métro de Stockholm	Suède	Voitures de métro	240
Tramways de Berlin	Allemagne	Véhicules légers sur rail	200
Véhicules légers sur rail de Toronto	Canada	Véhicules légers sur rail	200
Trenitalia Alta Velocità	Italie	Trains à très grande vitesse	160
Locomotives de Trenitalia	Italie	Locomotives	100

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

Transport – En bonne position sur un marché vigoureux

Inducteur de marché	Segments de marché	Régions géographiques	Perspectives AC 2009-11
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 – Perspectives

- Un ratio de nouvelles commandes sur revenus autour de 1
- Le carnet de commandes existant continuera de générer de la croissance
- Une marge BAII en ligne avec l'objectif de 6 % pour l'exercice
- Programme d'amélioration de la productivité
- Développement de nos produits dans le cadre de contrats en cours

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



Ordre du jour

- 1 Survol
- 2 Aéronautique
- 3 Transport
- 4 Sommaire**

Sommaire – Agir en période de turbulence

- **S'adapter à la nouvelle réalité économique**
- **Profiter de la crise pour améliorer notre efficacité**
- **Poursuivre nos investissements dans des produits novateurs**
- **Bâtir notre futur sur cinq priorités claires et bien définies**

Aujourd'hui, l'histoire de succès continue



CSeries

Aujourd'hui, l'histoire de succès continue



Zefiro