



# **Bombardier Aéronautique**

## **Aperçu des prévisions de marché 2011**

**Mairead Lavery**  
**Vice-présidente**  
**Stratégie, Développement des affaires**  
**et Montages financiers**

**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.

# Mener l'industrie et nos clients vers le futur

- Les prévisions de marché des avions d'affaires et des avions commerciaux de Bombardier sont les principales fondations de notre plan stratégique
- Les prévisions sont établies à partir d'hypothèses de référence communes
- Ces prévisions sont principalement fondées sur une modélisation économétrique prenant également en compte certains facteurs qualitatifs
- Les principaux résultats consistent en des prévisions de livraisons sur 20 ans

# Nos hypothèses de référence communes

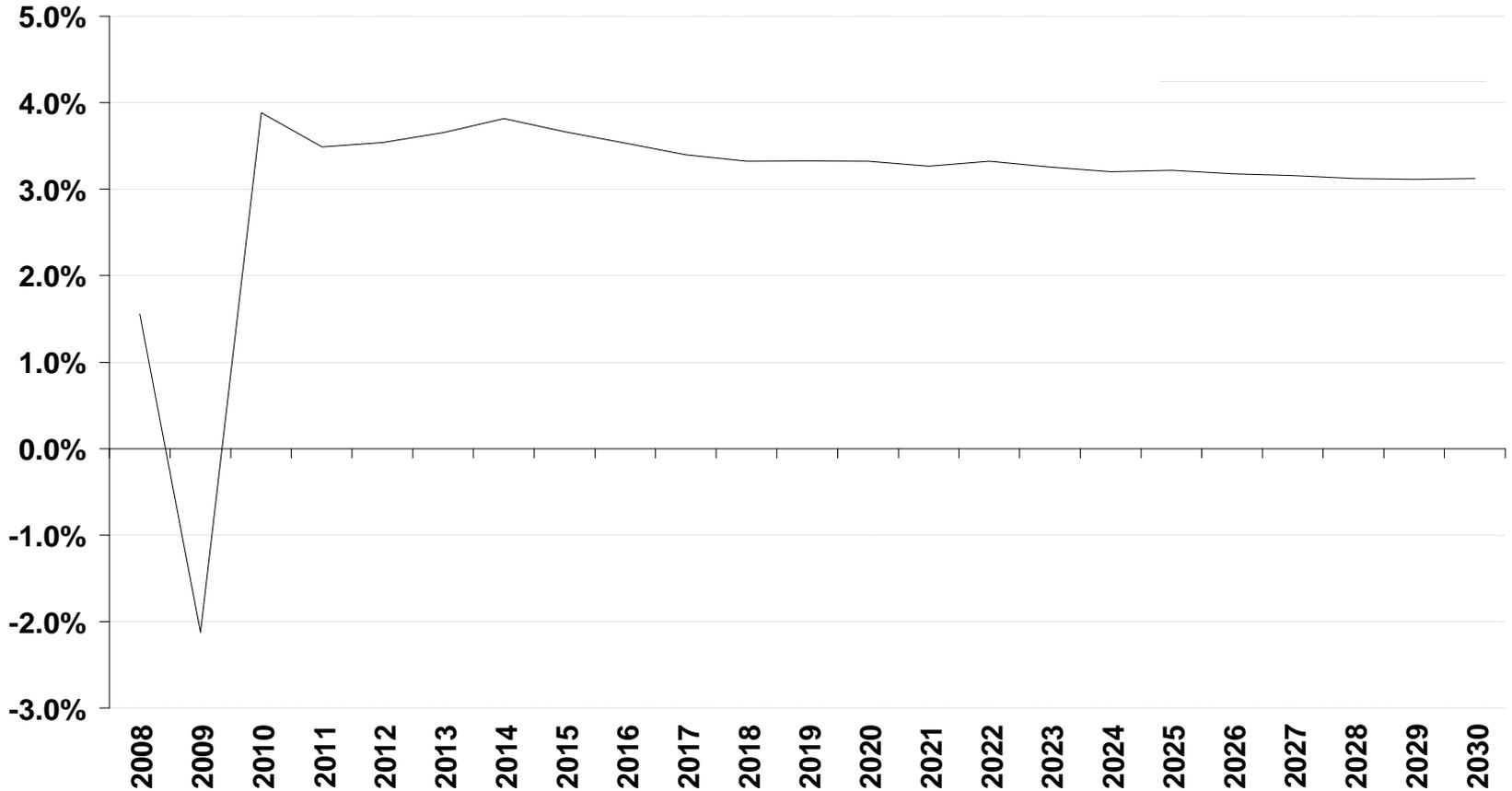
## Hypothèses de prévisions de marché communes de Bombardier Aéronautique

- **La demande de transport sera cyclique et directement liée à la croissance économique et à la création de richesse à long terme**
  - **La demande des marchés émergents s'accroîtra**
  - **La tendance à la libéralisation des marchés se poursuivra**
  - **L'accès au financement des avions ne sera pas une contrainte à long terme**
  - **L'utilisation de la flotte est directement liée à la croissance économique**
- **L'infrastructure de l'aviation soutiendra la demande de transport aérien :**
  - **Sur les marchés établis, l'infrastructure soutiendra la demande de transport aérien**
  - **Sur certains marchés émergents, les retards de développement freineront la croissance**
- **La priorité sans cesse plus importante accordée à l'environnement aura un effet sur la composition de la flotte**

# Solide croissance économique prévue, à 3,4 %

## CROISSANCE ANNUELLE DU PIB<sup>1</sup> RÉEL MONDIAL

%, données réelles 2008-2010, prévisions 2011-2030



Source : IHS Global Insight, 15 février 2011. PIB non pondéré en fonction d'indices en chaîne.

Nota : <sup>1</sup> PIB = produit intérieur brut

**BOMBARDIER**

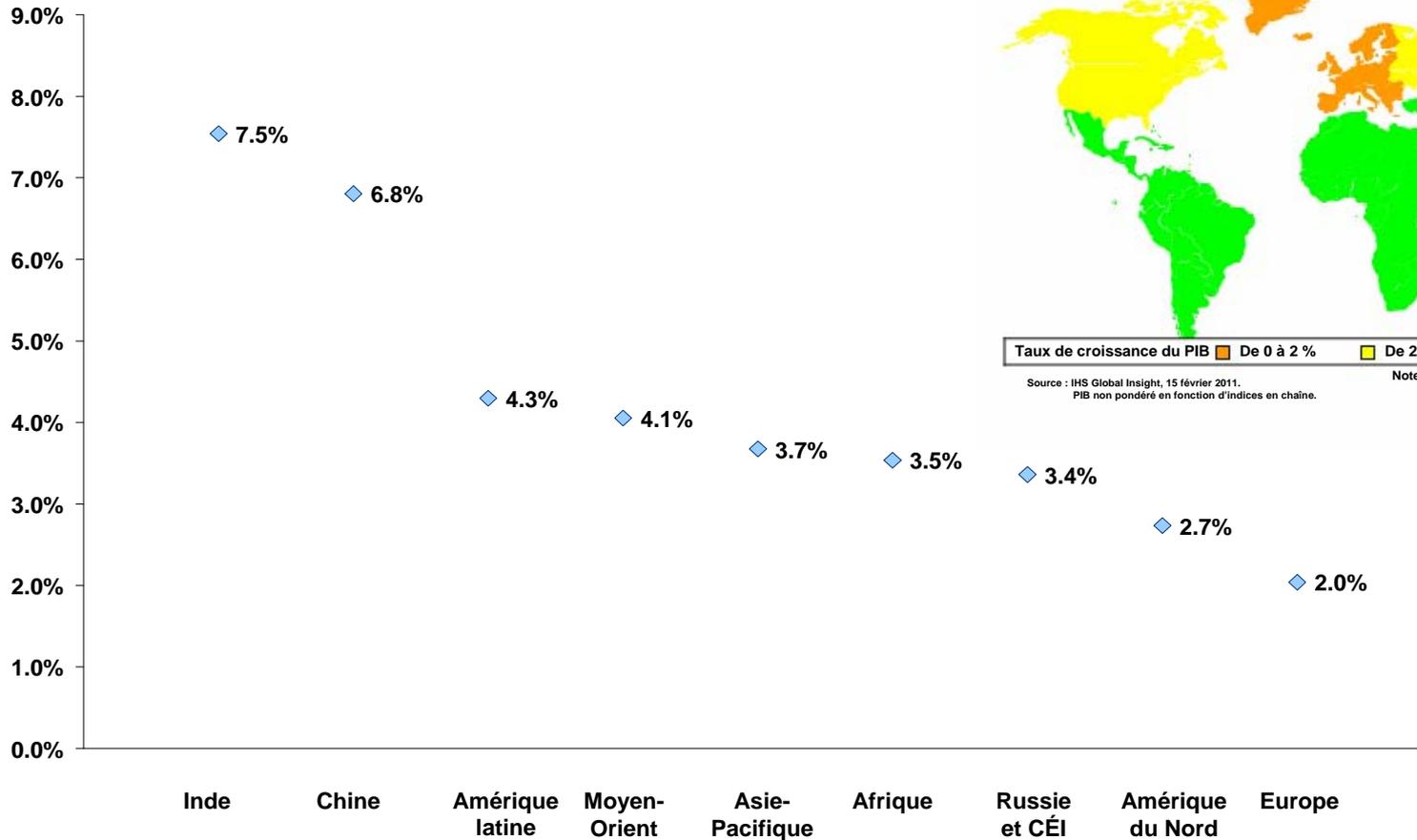
# L'Inde et la Chine auront la plus forte croissance économique d'ici 20 ans

PRÉVISIONS DE CROISSANCE DU PIB<sup>1</sup> RÉEL MONDIAL SUR 20 ANS – %, 2011-2030

La croissance du PIB mondial variera par région pendant les 20 prochaines années

CROISSANCE DU PIB<sup>1</sup> RÉEL MONDIAL PAR RÉGION TCAC<sup>2</sup>, 2011-2030

Croissance (%)	Monde
TCAC 2011-2030	3,4 %



Source : IHS Global Insight, 15 février 2011. PIB non pondéré en fonction d'indices en chaîne.

Notes : <sup>1</sup> PIB = produit intérieur brut  
<sup>2</sup> TCAC = taux de croissance annuel composé

**BOMBARDIER**

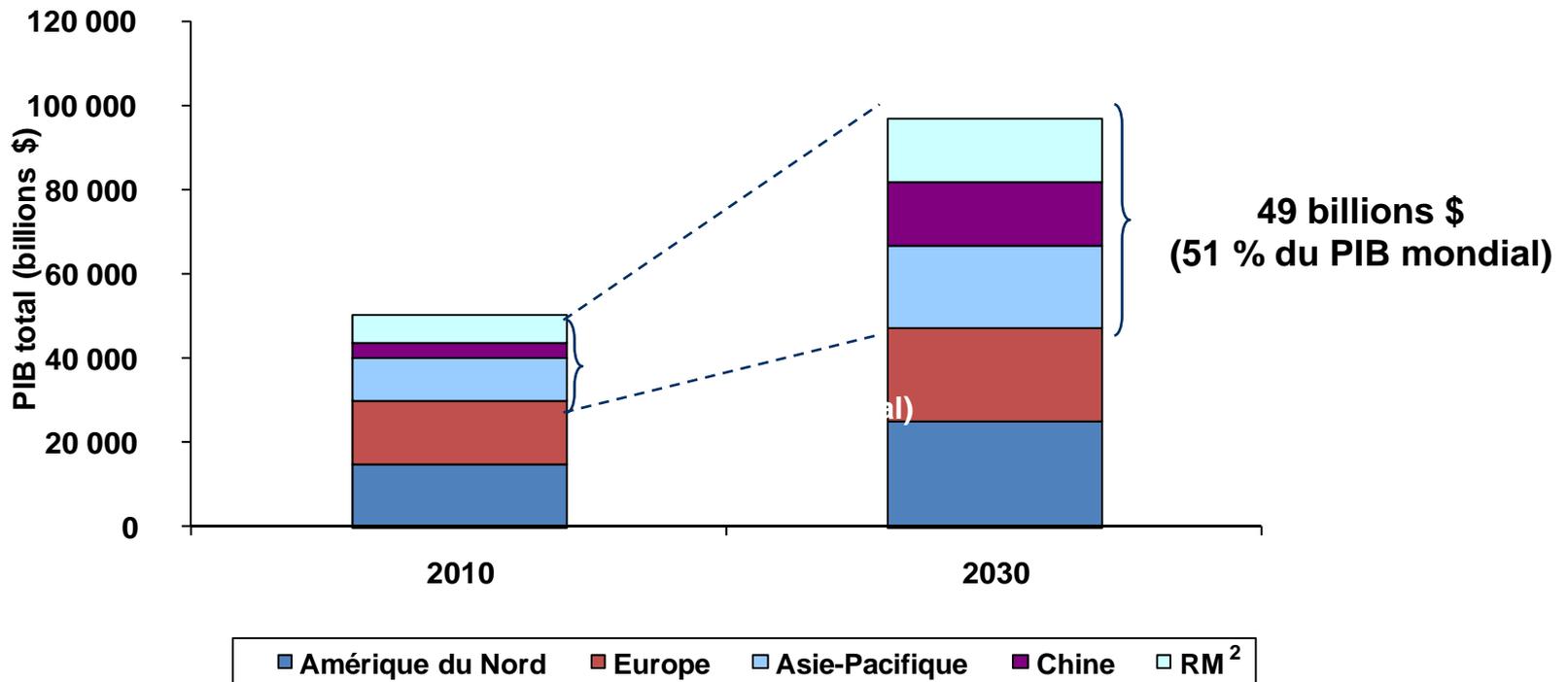
Source : IHS Global Insight, 15 février 2011. PIB non pondéré en fonction d'indices en chaîne.

Nota : <sup>1</sup> PIB = produit intérieur brut

**BOMBARDIER**

# Le PIB à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe représentera 51 % du PIB<sup>1</sup> mondial comparativement à 41 % aujourd'hui

## Distribution du PIB par région (2010 et 2030)



Sources : IHS Global Insight, 15 février 2011, analyses de Bombardier

Nota : <sup>1</sup> PIB = produit intérieur brut

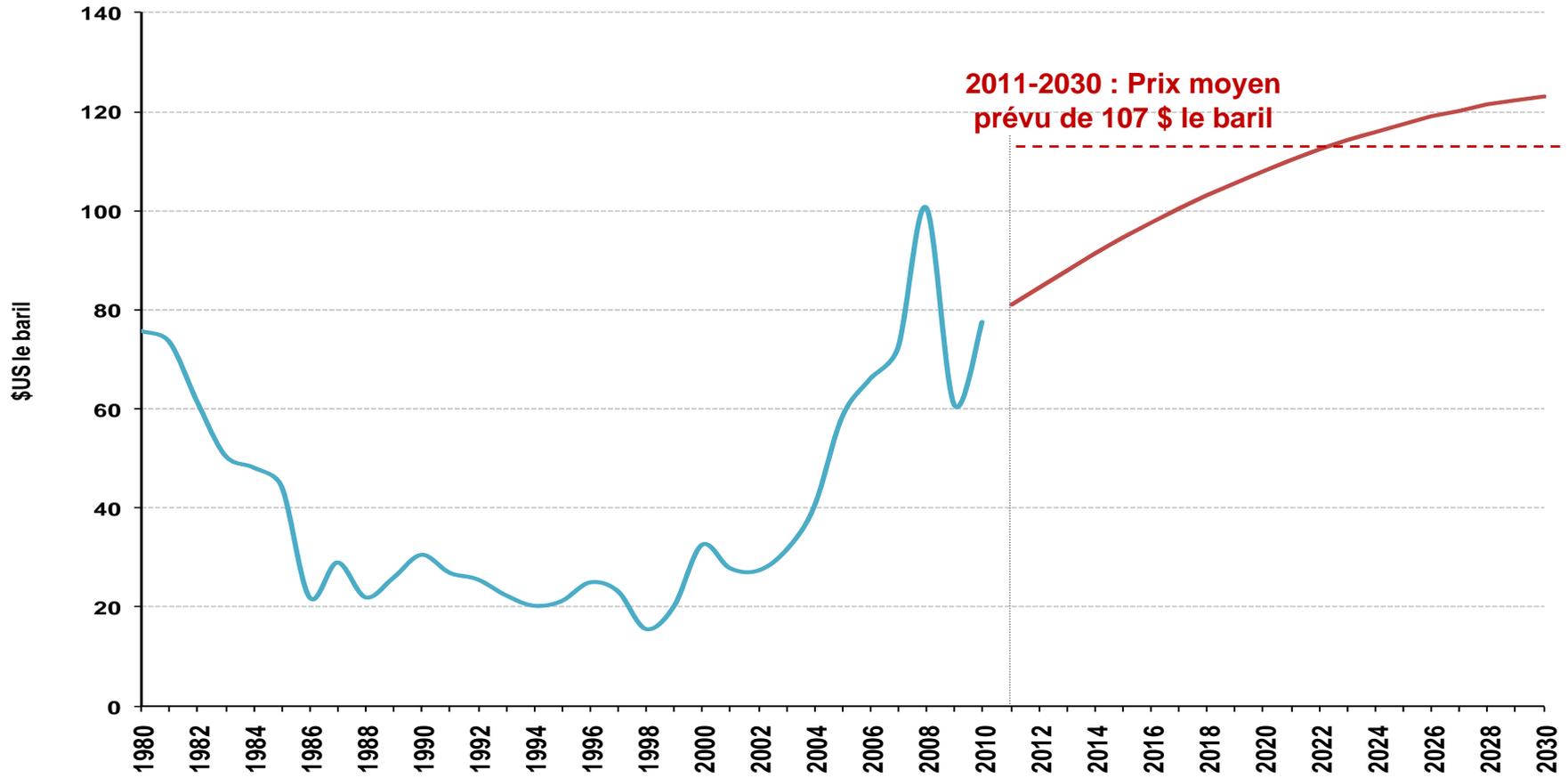
<sup>2</sup> RM = reste du monde

**BOMBARDIER**

# On prévoit que les prix du pétrole seront supérieurs aux niveaux passés, bien qu'inférieurs aux récents niveaux de pointe, atteignant en moyenne 107 \$ le baril pendant 20 ans

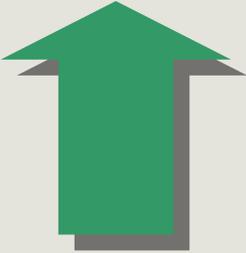
## PROJECTIONS DU PRIX DU PÉTROLE SUR 20 ANS

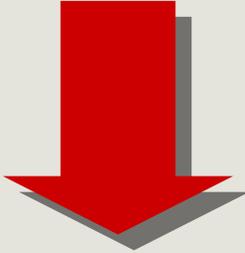
\$US le baril, prix réels annuels 1980-2010, prix estimatifs 2011-2030



Source : Energy Information Administration (EIA), 2011

# Mais des événements imprévus pourraient avoir des effets sur nos hypothèses de prévision

Événement :	Vents favorables pour l'aéronautique
Augmentation du nombre de milliardaires	Augmentation des ventes d'avions Augmentation de l'utilisation des avions 
Accélération de la croissance de la classe moyenne	
Accélération des échanges économiques	
Percées technologiques	

Événement	Vents contraires pour l'aéronautique
Événements géopolitiques	  Baisse des ventes d'avions Baisse de l'utilisation des avions
Terrorisme	
Protectionnisme économique	
Récession mondiale	
Désastres naturels	

Source : Analyses de Bombardier