

# Prévisions de marché Bombardier

## *Présentation aux médias avant Farnborough*



Mairead Lavery

Vice-présidente, Stratégie et développement des affaires

7 mai 2008

**BOMBARDIER**

# 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 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 cette présentation, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique (« Aéronautique ») de la Société et sur le secteur transport (« Transport ») de la Société contenues dans le rapport de gestion de la Société pour 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 (la situation financière de l'industrie aérienne, les politiques et priorités gouvernementales et la concurrence d'autres entreprises), à l'exploitation (la réglementation et la dépendance à l'égard du personnel clé, les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines et l'environnement), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et le marché y compris les risques de change, de taux d'intérêt et de prix des produits de base). - voir la rubrique « Risques et incertitudes » dans le rapport de gestion de l'exercice 2008. 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 les attentes de la Société à la date du rapport de gestion de l'exercice 2008 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.

# Programme

- **Introduction**
  
- **Avions d'affaires**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Avions commerciaux**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Sommaire**

# Les prévisions s'améliorent encore tant pour les avions d'affaires que pour les avions commerciaux

## AVIONS D'AFFAIRES

- **Croissance du marché**
  - 2007 a été une année record au chapitre des revenus, livraisons, commandes et du carnet de commandes actuel pour l'ensemble de l'industrie
  - Alimentée par un solide flux de commandes et un niveau record du carnet de commandes pour l'ensemble de l'industrie, les livraisons dans le secteur devraient augmenter jusqu'en 2017.
- **Changements structurels**
  - D'importants nouveaux programmes d'avions doivent entrer en service d'ici 5 ans.
- **Changement géographique**
  - On prévoit que les marchés internationaux des avions d'affaires connaîtront une croissance soutenue et génèrent présentement plus de 50 % des commandes de l'industrie.

*Prévisions 2007-2016 : 995\* avions/an  
revenus de 23 G\$/an*

*Prévisions 2008-2017 : 1 320\* avions/an  
revenus de 30 G\$/an*

## AVIONS COMMERCIAUX

- **Croissance du marché**
  - Compte tenu de la croissance de la demande de transport aérien, la capacité des sociétés aériennes devrait doubler d'ici 20 ans
  - Un très grand nombre d'anciens types d'avions seront retirés du service ou remplacés
- **Changements structurels**
  - La pression de la rentabilité et le prix élevé du carburant continuent de faire pencher la demande en faveur des transporteurs à faibles coûts
  - Par conséquent, la demande se réorientera vers les types d'avion affichant une capacité accrue et des coûts d'exploitation inférieurs
- **Changement géographique**
  - Les marchés internationaux et émergents devraient continuer d'accroître leur part du marché mondial

*Prévisions 2007-2026 : 11 200 avions (de 20 à 149 places)  
Revenus de 393 G\$*

*Prévisions 2008-2027 : 12 900 avions (de 20 à 149 places) Revenus de 528G\$*

\* Exclut le segment des avions très légers

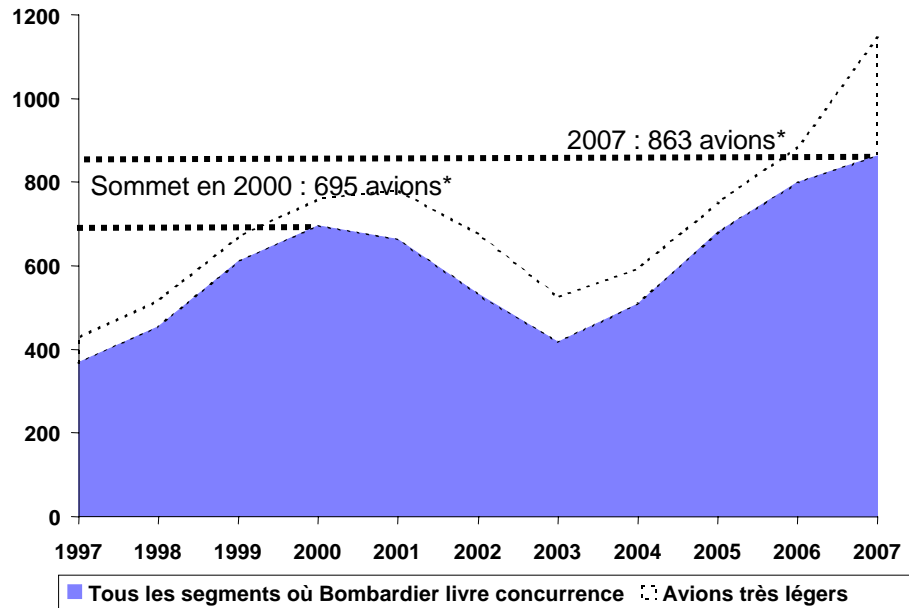
# Programme

- **Introduction**
  
- **Avions d'affaires**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Avions commerciaux**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Sommaire**

# Le carnet de commandes bien rempli de l'industrie au cours des dernières années a engendré des livraisons et revenus records en 2007

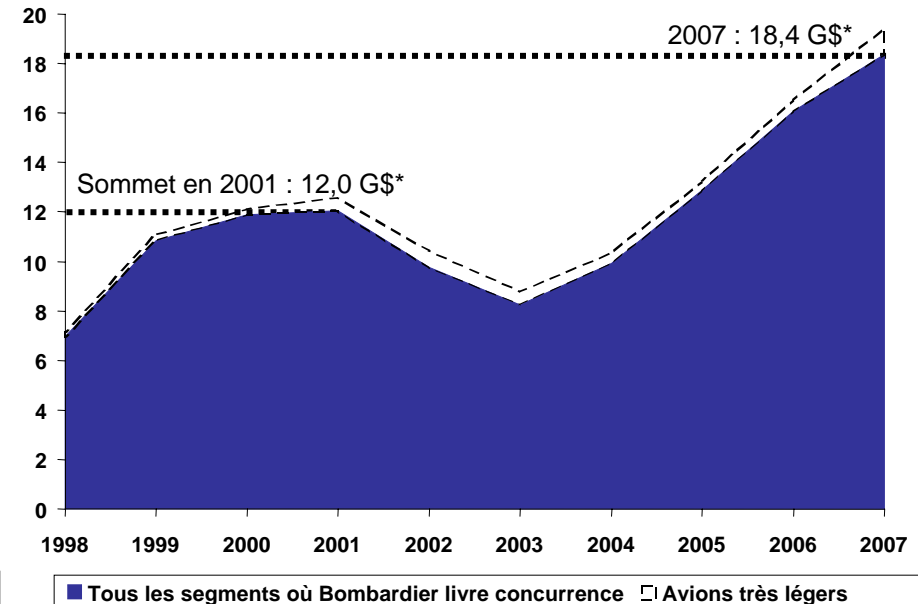
## LIVRAISONS D'AVIONS D'AFFAIRES

Avions, années civiles 1998-2007



## REVENUS DES AVIONS D'AFFAIRES

en milliards \$US, Années civiles 1998-2007









Source : Livraisons – GAMA (par année civile). Revenus estimés à partir des livraisons et des listes de prix de la B&CA. Les segments des avions très légers comprennent les Eclipse, Mustang, Phenom 100, CJ1+, CJ2+ et Premier 1.

\* Exclut le segment des avions très légers

# Le marché américain devrait ralentir, mais la croissance des marchés internationaux devrait soutenir le marché total des avions d'affaires

## PERSPECTIVES DES FACTEURS PROPICES DU MARCHÉ SUR 3 ANS

Facteurs propices du marché	Tendance	Justification
Conjoncture économique aux États-Unis		D'après un sondage du <i>Wall Street Journal</i> , 71 % des grands économistes estiment que les États-Unis sont maintenant en récession. Cependant, la croissance du PIB réel des États-Unis devrait reprendre après cette année et atteindre 3,0 %* d'ici l'année civile 2010, comparativement à 2,2 % pour l'année civile 2007.
Conjoncture économique internationale		Avec la vague de commandes internationales, l'industrie est moins dépendante de l'économie américaine. La croissance moyenne du PIB réel sur les marchés émergents et dans les économies en développement devrait demeurer supérieure à la moyenne mondiale pendant les trois prochaines années civiles* et la croissance la plus rapide de la richesse financière des personnes à valeur nette élevée viendra du Moyen-Orient, de l'Amérique latine et de l'Asie-Pacifique**.
Carnet de commandes de l'ensemble de l'industrie		Le carnet de commandes de l'ensemble de l'industrie équivaut à 2,5 années de production (2 571 avions, d'une valeur de 63 milliards \$).
Niveau des stocks du marché des avions d'occasion et valeurs marchandes		Il n'existe aucun signe de faiblesse sur le marché des avions d'affaires d'occasion à l'heure actuelle. Les stocks d'avions d'occasion en pourcentage de la flotte totale ont fléchi de 1 % pour s'établir à 10,9 % en 2007. Cependant, l'augmentation des livraisons d'avions neufs pourrait imposer une pression à la baisse sur la valeur marchande des avions d'occasion au cours des prochaines années.
Nouveaux programmes d'avions		Plus de 20 modèles en développement chez les équipementiers d'origine en vue d'une entrée en service possible d'ici dix ans
Demande non classique		Le demande d'avions en multipropriété devrait rester stable à plus de 10 à 15 % des livraisons annuelles

 **Tendance favorable pour les catégories de marché où BA livre concurrence.**

 **Tendance neutre pour les catégories de marché où BA livre concurrence.**

 **Tendance défavorable pour les catégories de marché où BA livre concurrence.**

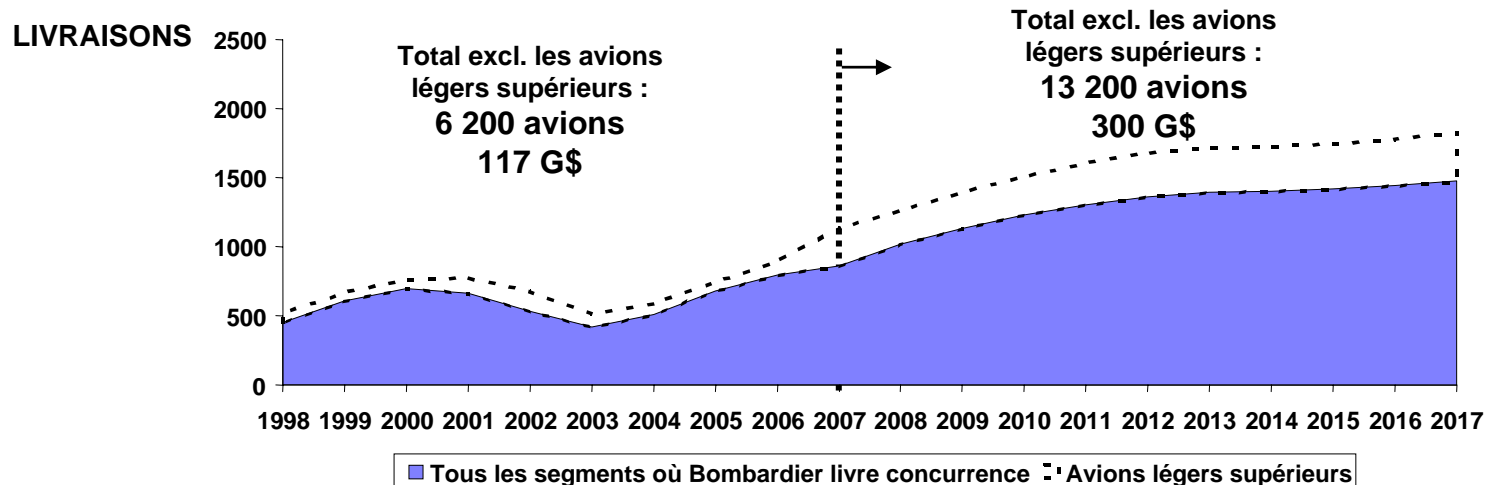
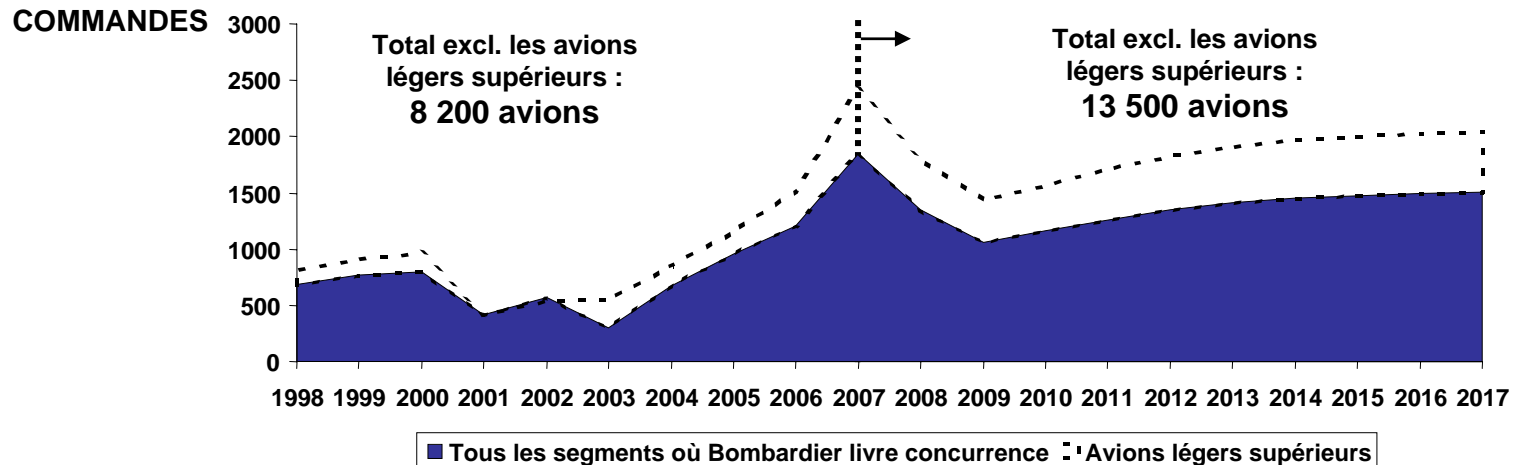
\*Global Insight, févr. 2008

\*\* World Wealth Report 2007, par Merrill Lynch et Cap Gemini

# Bombardier ne prévoit aucun ralentissement des livraisons, malgré la diminution des commandes pendant les deux prochaines années

## PERSPECTIVES DU SECTEUR DES AVIONS D'AFFAIRES SUR 10 ANS

Commandes et livraisons d'avions, années civiles 1998-2017

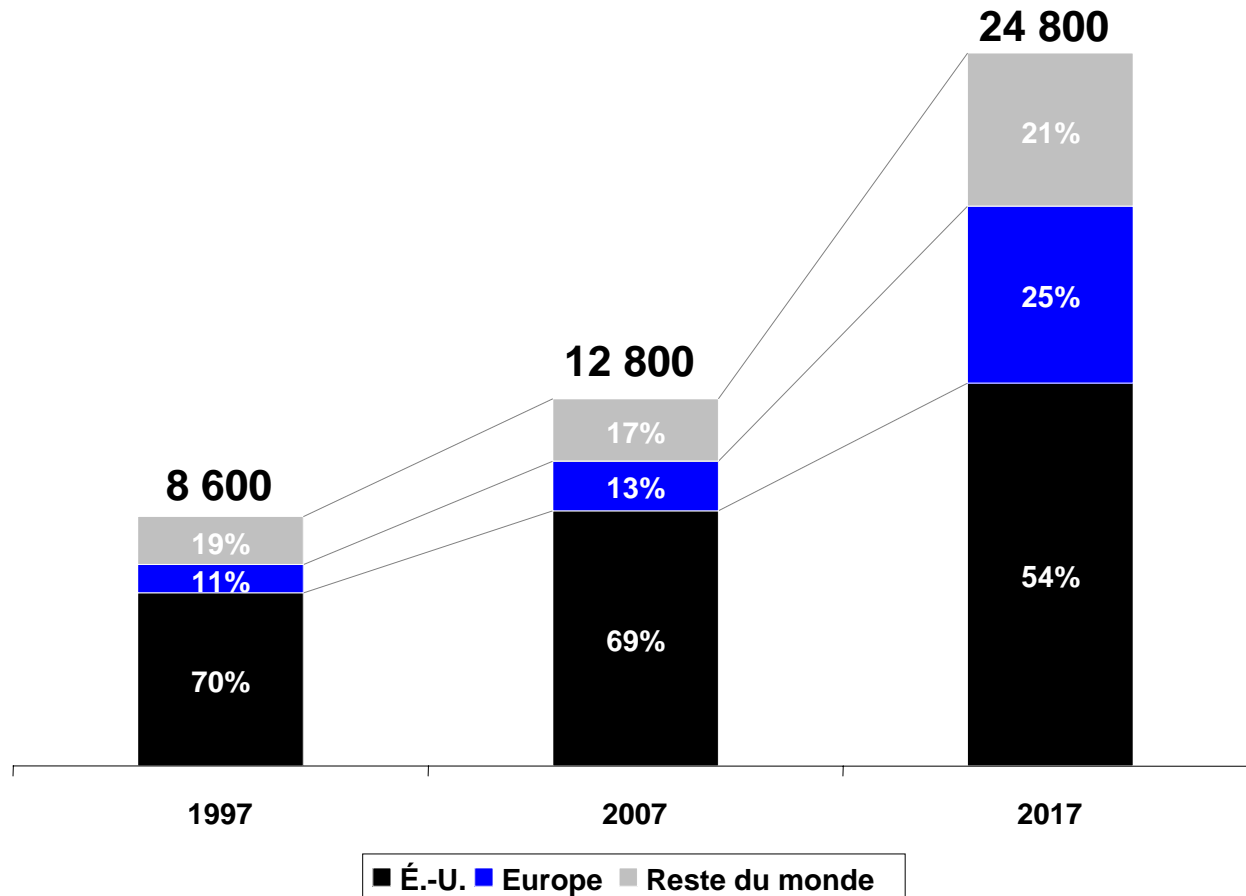




# Basé sur les marchés internationaux, la flotte mondiale d'avions d'affaires devrait presque doubler de taille d'ici 10 ans

## PRÉVISION DE LA FLOTTE MONDIALE DES AVIONS D'AFFAIRES

Segmentée par région, avions, excluant la catégorie des avions très légers, 1997, 2007 et 2017



Source : Modèle de prévision du marché des avions d'affaires. La catégorie des avions très légers inclut Eclipse, Mustang, Phenom 100, CJ1+, CJ2+ and Premier 1.

**BOMBARDIER**

# Programme

- **Introduction**
  
- **Avions d'affaires**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Avions commerciaux**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Sommaire**

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

## GAMME LEARJET



*Learjet 40 XR*



*Learjet 45 XR*



*Learjet 60 XR*



*Learjet 85*

## GAMME CHALLENGER



*Challenger 300*



*Challenger 605*



*Challenger 850*

## GAMME GLOBAL



*Global 5000*



*Global Express XRS*

*Learjet, Learjet 40 XR, Learjet 45 XR, Learjet 60 XR, Learjet 85, Challenger, Challenger 300, Challenger 605, Challenger 850, Global, Bombardier Global 5000, et Global Express XRS sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.*

# Bombardier est bien placée dans le marché des avions d'affaires car sa gamme de produits couvre 95 % des revenus

	Très légers	Légers	Super légers	Moyens	Moyens supérieurs	Grands	Super grands	Très long courriers	Avions de ligne convertis
Bombardier		L40XR	L45XR	L60XR	CL-300	CL-605	G5000	GEX-XRS	CL-800 Series
				L85			Global Vision		
Cessna	Mustang	CJ3	XLS / +	Sovereign	CX	Columbus			
	CJ1+	CJ4							
	CJ2+	Encore+							
Dassault						F2000DX	F900DX	F7X	
						F2000EX / LX	F900EX		
Gulfstream				G150	G200	G350	G450	G500	
								G550	
								G650	
Hawker Beechcraft	Premier 1	H400XP	H750	H850XP	H4000				
				H900XP					
Embraer		P300	MLJ	MSJ					Legacy
									Lineage
Autres	Eclipse	SJ30-2							BBJ
	HondaJet	Grob							ACJ
	PiperJet	Freedom							
	D-Jet								
	Independ.								

95% des revenus du marché

\*La segmentation est en grande partie déterminée à la fois par le volume de cabine, le rayon d'action et le prix.

**BOMBARDIER**

En prod

En dév

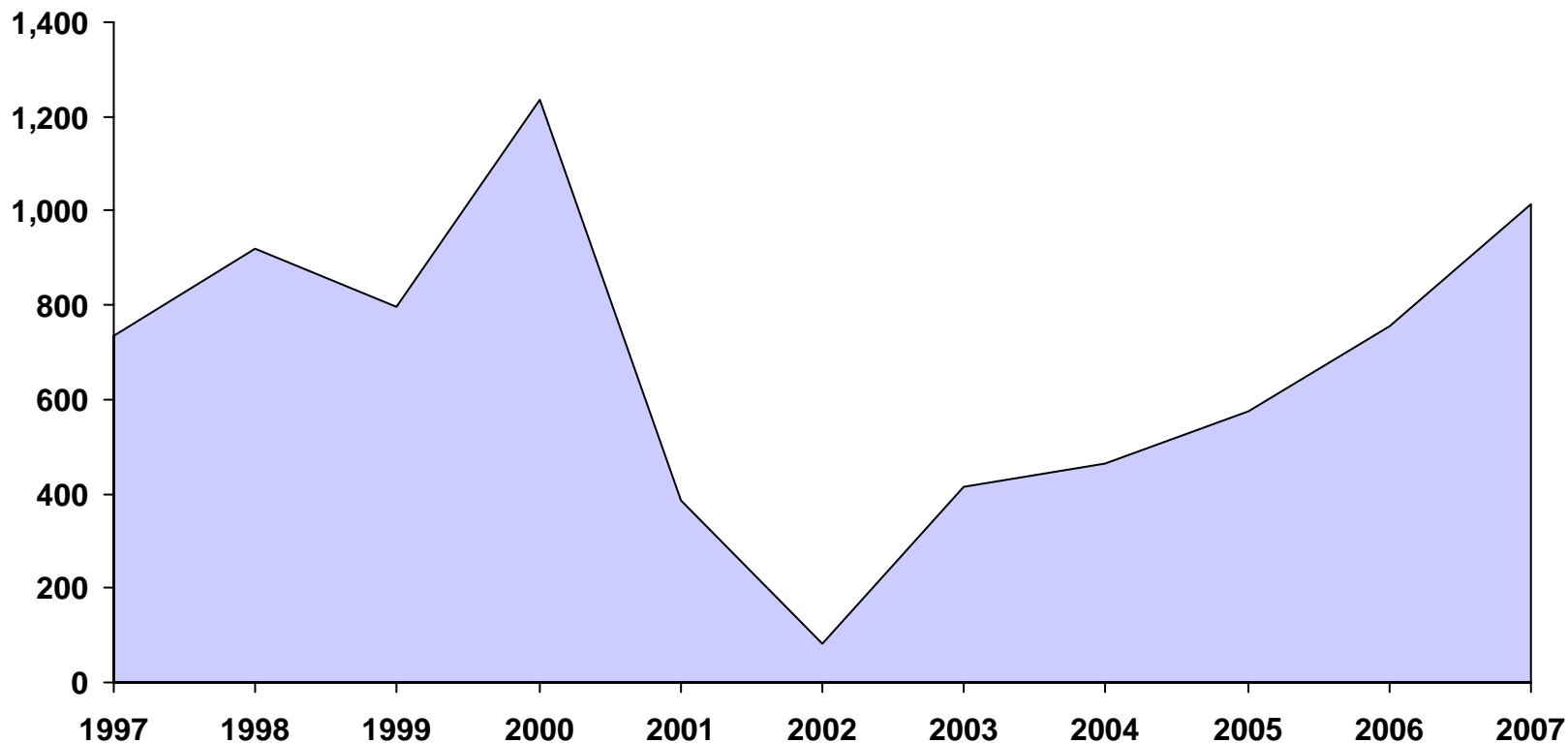
# Programme

- **Introduction**
  
- **Avions d'affaires**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Avions commerciaux**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- **Sommaire**

# Le marché des avions commerciaux de 20 à 149 places revient aux niveaux des commandes d'avant 2001






## COMMANDES NETTES D'AVIONS COMMERCIAUX DE 20 À 149 PLACES

Commandes nettes, avions, segment des avions de 20 à 149 places, années civiles 1997-2007



# La demande accrue pour le transport aérien, notamment dans les marchés émergents engendre une meilleure prévision

## PERSPECTIVES DES FACTEURS PROPICES DU MARCHÉ SUR 3 ANS

Facteurs propices du marché	Tendance	Justification
Conjoncture économique		La croissance économique mondiale moyenne devrait atteindre 3,5 % d'ici trois ans, les marchés en développement affichant les taux de croissance les plus élevés*. L'IATA prévoit que les bénéfices nets totaux de l'industrie du transport aérien devraient demeurer positifs, à 4,5 milliards \$ pour l'année civile 2008**.
Prix du carburant et réglementation environnementale		Le carburant est une importante variable de la rentabilité des transporteurs, mais aussi un facteur favorable pour les biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux plus grands et plus efficaces. L'IATA prévoit que les coûts de carburant représenteront 32 % des coûts totaux des sociétés aériennes d'ici la fin de l'année civile 2008**, en hausse de 14 % au cours de l'année civile 2003. L'IATA prévoit également des prix plus élevés du carburant, du moins pour l'année civile 2008.
Demande de transport aérien		La demande passagers sur les marchés intérieurs devrait croître de 5,3 % par année entre les années civiles 2007 et 2011, comparativement à un taux moyen de 4,4 % entre les années civiles 2002 et 2006***. La demande d'avions régionaux à plus grande capacité est stimulée par cette croissance et continuera de pousser les exigences des transporteurs régionaux vers des avions à plus grande capacité.
Financement des avions		Bien que le financement des avions régionaux demeure difficile, les transporteurs régionaux devraient continuer d'avoir accès aux marchés de prêts et de location-exploitation dans un avenir rapproché. Cependant, les turbulences actuelles sur les marchés de crédit mondiaux pourraient réduire l'aptitude des transporteurs à obtenir du financement permanent.
Clauses de distance franchissable		À moyen terme, l'assouplissement des clauses de distance franchissable dans les conventions collectives des pilotes semblent amorcer une tendance des avions de 50 places aux avions de 100 places. Ces changements influenceront progressivement sur le secteur du transport aérien régional au cours des prochaines années.

 Tendence favorable pour les catégories de marché où BA livre concurrence.

 Tendence neutre pour les catégories de marché où BA livre concurrence.

 Tendence défavorable pour les catégories de marché où BA livre concurrence.

\*Global Insight, févr. 2008

\*\* Prévisions financières de l'IATA datées de mars 2008

\*\*\* Aperçu économique de l'IATA daté d'octobre 2007

# Les prévisions de Bombardier relatives aux avions commerciaux sur 20 ans continuent de témoigner de la réorientation de la tendance vers des avions de plus grande capacité

## PRÉVISIONS DU MARCHÉ DES AVIONS COMMERCIAUX

Nombre d'avions de 20 à 149 places, années civiles 2008-2027

Catégorie d'avions	2008 – 2027
De 20 à 59 places	500
De 60 à 99 places	6 100
De 100 à 149 places	6 300
<b>Total</b>	<b>12 900</b>

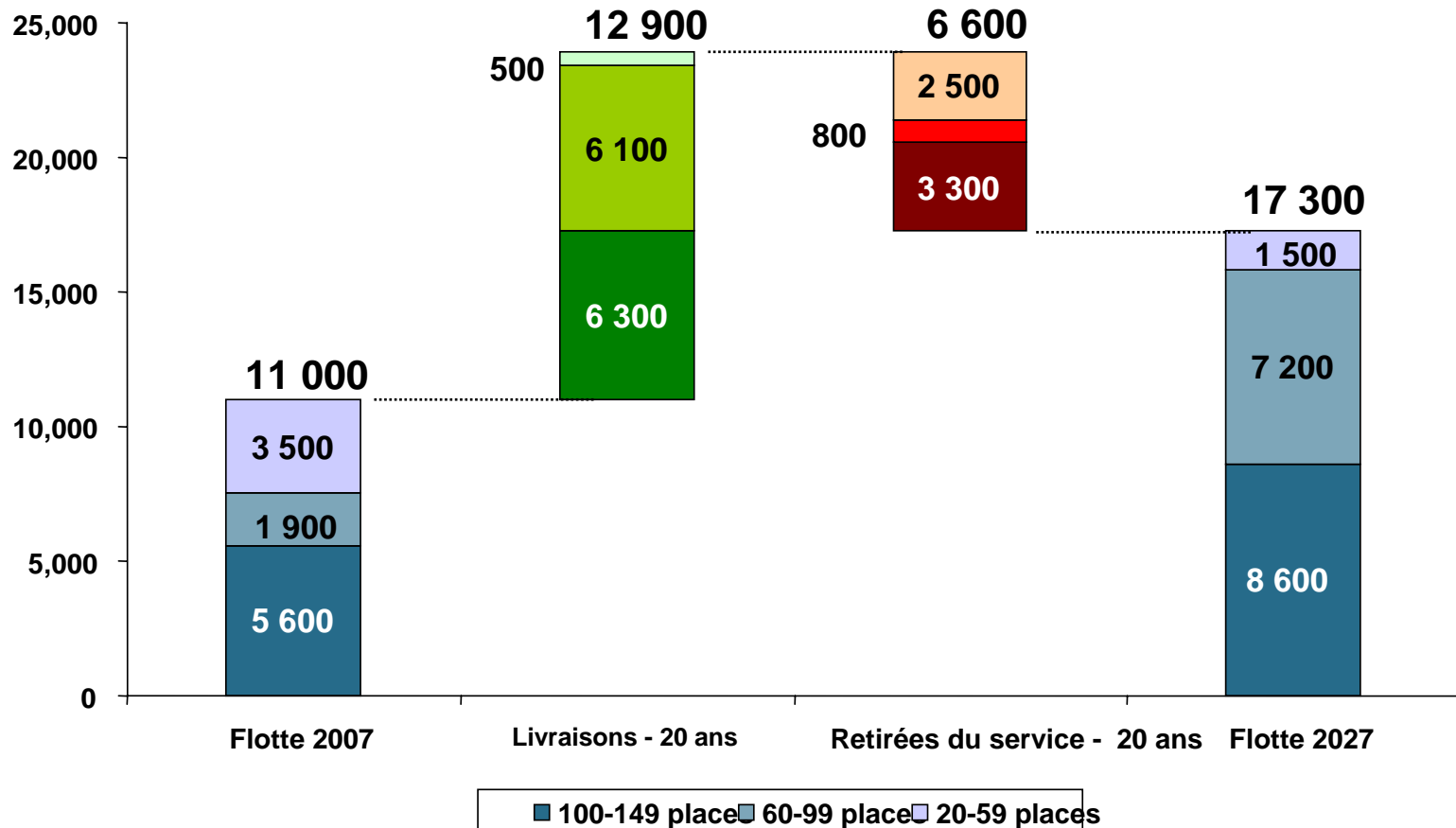
**Bombardier prévoit 12 900 livraisons de 2008 à 2027, estimées à 528 milliards \$**



# Le nombre d'avions de 20 à 149 places dans le monde devrait croître de 11 000 à 17 300 d'ici 2027

## PRÉVISIONS POUR LA FLOTTE DES AVIONS COMMERCIAUX

Nombre d'avions de 20 à 149 places, années civiles 2008-2027



# Programme

- **Introduction**
  
- **Avions d'affaires**
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- Avions commerciaux
  - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
  - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
- Sommaire

# Le portefeuille des avions commerciaux de Bombardier correspond aux tendances actuelles du marché favorisant les avions de plus grande capacité

## Avions turbopropulsés



*Q200\**



*Q300\**



*Q400 NextGen*

## Biréacteurs régionaux



*CRJ200\*\**



*CRJ700/705 NextGen*



*CRJ900 NextGen*



*CRJ1000 NextGen*

## Biréacteurs grands réseaux à couloir unique



*CSeries (110 et 130)\*\*\**

\* La production des avions Q200 et Q300 prendra fin à l'exercice 2009

\*\* La production des avions CRJ200 est maintenant convertie en production d'appareils Challenger 850

\*\*\* Le programme d'avions CSeries n'a pas encore été lancé. L'autorisation d'offrir ces appareils a été donnée le 22 février 2006

# Le leadership de Bombardier dans le marché des avions commerciaux accroîtera grâce à son portefeuille d'avions commerciaux de 20 à 149 places

Avions commerciaux <sup>1)</sup>								
Biréacteurs						Turbopropulseurs		
20-39 places	40-59 places	60-79 places	80-99 places	100-120 places	120-149 places	20-39 places	40-59 places	60-90 places
Bombardier	CRJ200 <sup>(2)</sup>	CRJ700	CRJ900	CSeries 110	CSeries 130	Q200 <sup>(2)</sup>	Q300 <sup>(2)</sup>	Q400
		CRJ705	CRJ1000					
ATR							ATR42	ATR72
Embraer	ERJ135 <sup>(3)</sup>	ERJ140 <sup>(3)</sup>	E170	E175	E190			
		ERJ145			E195			
AVIC-1				ARJ21-700				
Mitsubishi			MRJ-70	MRJ-90				
Sukhoi			SSJ100/75	SSJ100/95				
Airbus					A318	A319		
Boeing					737-600W	737-700W		
	Autorisation d'offres du CSeries			En développement		En Production		

- Notes :
- 1) Le classement reflète les configurations typiques d'appareils tel qu'annoncé par les équipementiers (la capacité dépend du siège au pas)
  - 2) La production d'avions CRJ200 maintenant converti en production d'appareils Challenger 850, la production des avions Q200 et Q300 arrêtera à l'exercice 2009
  - 3) Dernières livraisons de ERJ135 et ERJ140 en 2005

# Programme

- **Introduction**
  
  - **Avions d'affaires**
    - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
    - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
  
  - **Avions commerciaux**
    - **Prévisions de marché pour 2008-2017**
    - Pourquoi Bombardier est-elle bien placée pour réussir?
- **Sommaire**

# Les perspectives à long terme sont favorables tant pour les avions commerciaux que pour les avions d'affaires et s'améliorent pour une troisième année consécutive

## ▪ Avions d'affaires

- Malgré un ralentissement du marché américain, la croissance sur les marchés internationaux devrait soutenir le marché total des avions d'affaires pendant les trois prochaines années
- Bombardier ne prévoit aucun ralentissement des livraisons d'avions d'affaires, malgré la diminution des commandes pendant les deux prochaines années
- La force de Bombardier au sein de l'industrie et son portefeuille complet la positionnent bien pour profiter de la croissance future du marché

## ▪ Avions commerciaux

- La demande mondiale globale augmente et privilégie de plus en plus les avions à plus grande capacité et aux coûts d'exploitation plus faibles
- Un très grand nombre d'avions de types plus anciens seront à retirer du service ou à remplacer, surtout dans la catégorie des avions de 100 à 149 places
- Bombardier profitera de la réorientation du marché vers des avions de plus grande capacité grâce à ses gros biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et à sa stratégie en matière d'avions à réaction grands réseaux à couloir unique

**Bombardier dispose d'un solide portefeuille de produits qui lui permettra de renforcer sa position sur les marchés respectifs et de profiter de leur croissance**

Des questions?



BUILT ON **ingenuity**

# Prévisions du marché de Bombardier

## *Présentation aux médias avant Farnborough*



Mairead Lavery  
Vice-présidente, Stratégie et développement des affaires  
7 mai 2008

**BOMBARDIER**