

RÉSULTATS
FINANCIERS DU
QUATRIÈME
TRIMESTRE ET DE
L'EXERCICE CLOS LE
31 DÉCEMBRE 2014

Présentation aux
investisseurs, analystes
financiers et médias

12 février 2015

Énoncés prospectifs

Cette présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de la Société, sa situation financière, ses croyances, ses perspectives, ses plans, ses attentes, ses estimations et ses intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; sa position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur la Société et ses activités; les actifs liquides disponibles de la Société et le plan de mobilisation de capitaux de la Société. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la direction juge ces 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 à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective sections Sommaire, Aéronautique et Transport du rapport de gestion du rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, mais sans qu'ils s'y limitent, les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres. 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 direction à la date de cette présentation et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être 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. Les énoncés prospectifs contenus dans cette présentation sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Tous les montants de cette présentation sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire

Cette présentation contient à la fois des mesures conformes aux PCGR (IFRS) et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans notre rapport de gestion. Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

Nous avons atteint d'importants jalons dans nos programmes en développement



Global 7000/8000

- L'assemblage du premier véhicule d'essais en vol (FTV) **Global 7000** progresse bien



CSeries

- Le programme d'essais en vol de l'avion **CSeries** a accumulé près de 1 000 heures de vol et les performances de l'avion répondent ou excèdent nos attentes¹
- Le premier FTV **CS300** a rejoint le programme d'essais en vol et devrait accomplir son vol inaugural d'ici la fin du premier trimestre



ZEFIRO 380

- Après avoir réalisé les 600 000 km d'essais obligatoires, le train à très grande vitesse **ZEFIRO 380** a été homologué et les premières livraisons devraient se faire au cours des prochaines semaines

Note : Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Aéronautique et Transport du rapport de gestion du rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 pour les détails sur les énoncés prospectifs et les hypothèses sur lesquelles ils reposent

¹ En cours de développement. Se reporter à la Mise en garde relative aux programmes en développement à la fin de cette présentation. Toutes les spécifications et données sont des estimations susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité et aux performances durant la conception, la fabrication et le processus de certification (basé sur des vols de 500 NM)

Faits saillants financiers 2014

REVENUS

20,1 G\$

**RPA
AJUSTÉ¹**

0,35 \$

- Revenus de 20,1 milliards \$, une hausse de 11 % par rapport à 2013
- RAI avant éléments spéciaux de 923 millions \$, comparativement à 893 millions \$ pour 2013
- Résultat net ajusté¹ de 648 millions \$, comparativement à 608 millions \$ pour 2013
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles¹ de 1,1 milliard \$, comparativement à une utilisation de 907 millions \$ pour 2013
- Source de financement disponibles à court-terme de 3,8 milliards \$²
- Carnet de commandes de 69,1 milliards \$²

1 Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

2 Au 31 décembre 2014

Information sectorielle

(en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2014		2013		2014		2013	
Revenus								
Aéronautique	3 326		2 873		10 499		9 385	
Transport	2 634		2 451		9 612		8 766	
Total – Revenus	5 960		5 324		20 111		18 151	
RAII avant éléments spéciaux ¹								
Aéronautique	54	1,6 %	94	3,3 %	437	4,2 %	388	4,1 %
Transport	102	3,9 %	92	3,8 %	486	5,1 %	505	5,8 %
Total – RAII avant éléments spéciaux¹	156	2,6 %	186	3,5 %	923	4,6 %	893	4,9 %
RAII								
Aéronautique	(1 303)	(39,2) %	93	3,2 %	(995)	(9,5) %	418	4,5 %
Transport	102	3,9 %	92	3,8 %	429	4,5 %	505	5,8 %
Total – RAII	(1 201)	(20,2) %	185	3,5 %	(566)	(2,8) %	923	5,1 %

¹ Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

Sommaire des résultats financiers

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus	5 960	5 324	20 111	18 151
RAII avant éléments spéciaux ¹	156	186	923	893
Éléments spéciaux	1 357	1	1 489	(30)
RAII	(1 201)	185	(566)	923
Charges nettes de financement	48	45	174	152
RAI	(1 249)	140	(740)	771
Impôts sur le résultat	341	43	506	199
Résultat net	(1 590)	97	(1 246)	572
RPA dilué	(0,92)	0,05	(0,74)	0,31
Résultat net ajusté¹	83	129	648	608
RPA ajusté¹	0,04	0,07	0,35	0,33

¹ Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

Flux de trésorerie disponibles

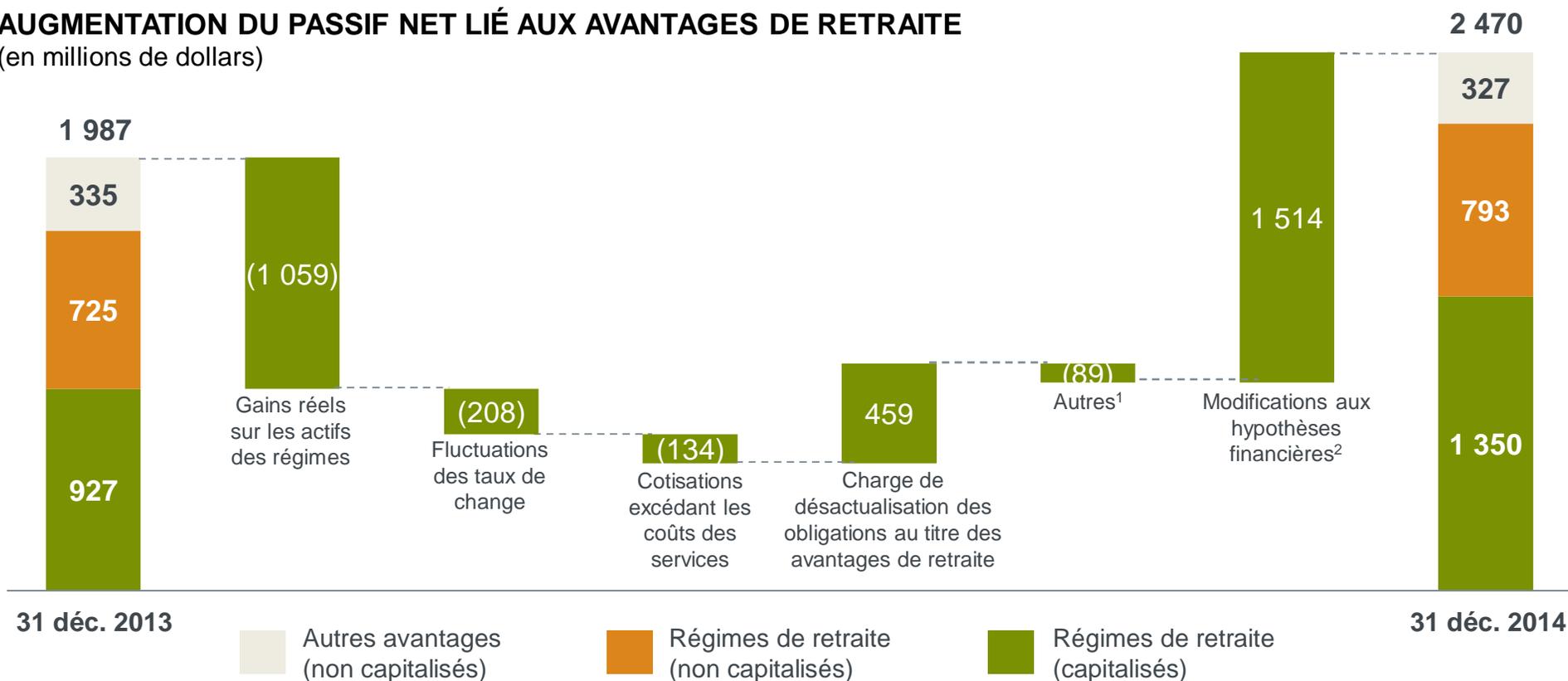
(en millions de dollars)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Aéronautique				
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	478	678	798	974
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(449)	(591)	(1 857)	(2 213)
Total Aéronautique	29	87	(1 059)	(1 239)
Transport	506	767	122	668
Intérêts et impôts	55	(83)	(180)	(336)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)¹	590	771	(1 117)	(907)
Au 31 décembre	2014	2013		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489	3 397		
Total – liquidités	3 846	4 837		

¹ Voir la Mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

Importants gains réels sur les actifs des régimes contrebalancés par des taux d'actualisation plus bas

AUGMENTATION DU PASSIF NET LIÉ AUX AVANTAGES DE RETRAITE

(en millions de dollars)



31 déc. 2013

31 déc. 2014

Autres avantages (non capitalisés)

Régimes de retraite (non capitalisés)

Régimes de retraite (capitalisés)

(Pour les exercices, en millions de dollars)	2015 Prévu	2014	2013
Coûts des régimes à prestations définies	416	330	409
Coûts des régimes à cotisations définies	91	90	87
Total des coûts au titre d'avantages de retraite	507	420	496
Cotisations aux régimes d'avantages de retraite	428	476	568

8

1 Autres comprend principalement les modifications des autres hypothèses actuarielles

2 Comprend principalement les variations des taux d'actualisation

BOMBARDIER

l'évolution de la mobilité

Prévisions pour 2015¹

	Rentabilité	Liquidités	Livraisons / Croissance et nouvelles commandes
Avions d'affaires	Marge RAI d'environ 7 %, une amélioration d'environ 1 % par rapport à celle de 2014	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,0 milliard \$ et 1,4 milliard \$. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 1,0 milliard \$	Environ 210 livraisons
Avions commerciaux	RAI négatif d'environ 200 millions \$ ²	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 900 millions \$	Environ 80 livraisons
Aérostructures et Services d'ingénierie	Marge RAI d'environ 4 %	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 100 millions \$	Revenus d'environ 1,8 milliard \$ tirés principalement des secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux
Transport	Légère amélioration de la marge RAI par rapport à celle de 2014	Amélioration marquée des flux de trésorerie disponibles ³ par rapport à ceux de 2014, même s'ils devraient demeurer inférieurs au RAI	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus en 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, avec une croissance inférieure à 5 %. Ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0

1 Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Aéronautique et Transport du rapport de gestion du rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 pour les détails sur les énoncés prospectifs et les hypothèses sur lesquelles ils reposent

2 Comprend l'incidence dilutive du programme CSeries, y compris la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme

3 Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs

Plan de financement

Le 12 février 2015, parallèlement à la publication de ses résultats du quatrième trimestre, Bombardier Inc. (« Bombardier », ou la « Société »), a annoncé qu'elle prend l'initiative de lancer un plan de financement visant à doter la Société d'un profil financier souple et robuste

Bilan

- Intention de mobiliser environ 600 millions \$ de nouveaux capitaux propres, selon la conjoncture des marchés
- Intention de mobiliser jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de nouveaux capitaux d'emprunt, selon la conjoncture des marchés
- La Société a déposé un prospectus préalable de base simplifié provisoire

Dividendes

- Suspension des dividendes sur les actions de classe A et classe B

Mesures stratégiques

- La Société étudiera d'autres mesures, comme la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin de réduire sa dette

Notre fort potentiel de croissance prend forme

- Nos nouveaux produits en développement, combinés avec notre portefeuille existant, nous mèneront sur de nouveaux marchés prometteurs
- Nous mettons en place les conditions nécessaires pour générer une croissance rentable
- Notre carnet de commandes de 69,1 milliards \$ au 31 décembre 2014 inclut plus de trois ans de revenus de fabrication et offre une base stable sur laquelle exécuter



MISE EN GARDE RELATIVE AUX PROGRAMMES EN DÉVELOPPEMENT

L'avion *Challenger 650*, les avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme de la gamme d'avions *CSeries* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les normes internationales d'information financière (IFRS). Toute référence aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) signifie IFRS, sauf indication contraire. Elle repose également sur des mesures non conformes aux PCGR, dont le RAI avant éléments spéciaux, la marge RAI avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté, le résultat par action ajusté et les flux de trésorerie disponibles. Ces mesures, non définies par les PCGR, découlent principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. La direction croit que fournir certaines mesures de performance non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de nos états financiers consolidés intermédiaires une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de notre entreprise. Pour les définitions de ces mesures et les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS, se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et à la rubrique Liquidités et sources de financement dans le rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Cette présentation ne constitue pas une offre de vente ni la sollicitation d'une offre d'achat de titres dans quelque territoire que ce soit. Les titres qui y sont mentionnés n'ont pas été ni ne seront inscrits en vertu de la *Securities Act* of 1933 des États-Unis, en sa version modifiée, et ne peuvent être offerts ni vendus aux États-Unis en l'absence d'une inscription ou d'une dispense applicable des exigences d'inscription.

BOMBARDIER

l'évolution de la mobilité