



RÉSULTATS  
FINANCIERS DU  
QUATRIÈME  
TRIMESTRE ET DE  
L'EXERCICE CLOS LE  
31 DÉCEMBRE 2012

PRÉSENTATION AUX  
INVESTISSEURS,  
ANALYSTES FINANCIERS  
ET MÉDIAS

21 FÉVRIER 2013

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité

# ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Cette présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos estimations et nos 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 ou la performance; 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; notre position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités. 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 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 à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective des sections Sommaire, Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

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 (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 notre 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, au crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, au 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 de la section Autres du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2012. 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 que nous n'y soyons tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions 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 IFRS et des mesures non conformes aux PCGR, dont certaines sont aussi présentées sur une base pro forma pour tenir compte de l'incidence de notre émission de dette réalisée en janvier 2013. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS est donné. Voir la Mise en garde relative aux mesures de calcul des résultats non définies par les PCGR à la fin de cette présentation.

# DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2012 NON REPRÉSENTATIFS DE NOTRE POTENTIEL

## REVENUS

16,8 G\$

## RPA AJUSTÉ<sup>1</sup>

0,38 \$

- RAI avant éléments spéciaux<sup>1</sup> de 835 millions \$, ou 5,0 % des revenus
- RAI de 695 millions \$, ou 4,1 % des revenus
- Résultat net de 598 millions \$ (RPA de 0,32 \$); résultat net ajusté<sup>1</sup> de 692 millions \$ (RPA ajusté<sup>1</sup> de 0,38 \$)
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>1</sup> de 741 million \$
- Solides liquidités de 6,3 milliards \$ sur une base pro forma, compte tenu de l'émission de dette réalisée en janvier 2013
- Robuste niveau de nouvelles commandes pour les deux groupes avec des ratios<sup>2</sup> de 2,1 pour Aéronautique et 1,2 pour Transport
- Carnets de commandes record totalisant 66,6 milliards \$ au 31 décembre 2012

<sup>1</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures financières non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

<sup>2</sup> Ratio de nouvelles commandes sur livraisons (en unités) pour Aéronautique et ratio de nouvelles commandes sur revenus (en dollars) pour Transport

# RÉSULTATS SECTORIELS

## TRIMESTRES CLOS LES

## EXERCICES CLOS LES

(en millions de dollars)	TRIMESTRES CLOS LES				EXERCICES CLOS LES			
	31 DÉCEMBRE 2012		31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>		31 DÉCEMBRE 2012		31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>	
REVENUS								
AÉRONAUTIQUE	2 597		2 016		8 628		8 594	
TRANSPORT	2 158		2 300		8 140		9 753	
<b>TOTAL – REVENUS</b>	<b>4 755</b>		<b>4 316</b>		<b>16 768</b>		<b>18 347</b>	
RAIL								
AÉRONAUTIQUE	89	3,4%	127	6,3%	405	4,7%	502	5,8%
TRANSPORT	(77)	(3,6%)	166	7,2%	290	3,6%	700	7,2%
<b>TOTAL – RAIL</b>	<b>12</b>	<b>0,3%</b>	<b>293</b>	<b>6,8%</b>	<b>695</b>	<b>4,1%</b>	<b>1 202</b>	<b>6,6%</b>
RAIL avant éléments spéciaux <sup>2</sup>								
AÉRONAUTIQUE	89	3,4%	127	6,3%	382	4,4%	502	5,8%
TRANSPORT	86	4,0%	166	7,2%	453	5,6%	700	7,2%
<b>TOTAL – RAIL avant éléments spéciaux</b>	<b>175</b>	<b>3,7%</b>	<b>293</b>	<b>6,8%</b>	<b>835</b>	<b>5,0%</b>	<b>1 202</b>	<b>6,6%</b>

<sup>1</sup> Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT

<sup>2</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures financières non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

# SOMMAIRE DES RÉSULTATS FINANCIERS

## TRIMESTRES CLOS LES

## EXERCICES CLOS LES

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	31 DÉCEMBRE 2012	31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>	31 DÉCEMBRE 2012	31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>
REVENUS	4 755	4 316	16 768	18 347
RAII avant éléments spéciaux <sup>2</sup>	175	293	835	1 202
Éléments spéciaux <sup>3</sup>	163	-	140	-
RAII	12	293	695	1 202
CHARGES NETTES DE FINANCEMENT (REVENUS)	33	33	(3)	162
RAI	(21)	260	698	1 040
IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	(35)	46	100	203
RÉSULTAT NET	14	214	598	837
RPA dilué (en dollars)	-	0,12	0,32	0,47
<b>RÉSULTAT NET AJUSTÉ <sup>2</sup></b>	<b>188</b>	<b>227</b>	<b>692</b>	<b>865</b>
<b>RPA dilué AJUSTÉ <sup>2</sup> (en dollars)</b>	<b>0,10</b>	<b>0,13</b>	<b>0,38</b>	<b>0,48</b>

<sup>1</sup> Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT

<sup>2</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures financières non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

<sup>3</sup> Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ (BT), une perte de 19 millions \$ liée à des inondations (BT), et une perte de couverture de change de 25 millions \$ (BT). De plus, pour l'exercice 2012, ils incluent un gain de 23 millions \$ sur résolution d'un litige lié aux impôts des grandes sociétés (BA).

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité

# FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

(en millions de dollars)	TRIMESTRES CLOS LES		EXERCICES CLOS LES	
	31 DÉCEMBRE 2012	31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>	31 DÉCEMBRE 2012	31 DÉCEMBRE 2011 <sup>1</sup>
<b>AÉRONAUTIQUE</b>				
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	852	442	1 104	867
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(575)	(332)	(1 971)	(1 320)
<b>TOTAL AÉRONAUTIQUE</b>	<b>277</b>	<b>110</b>	<b>(867)</b>	<b>(453)</b>
<b>TRANSPORT</b>	<b>673</b>	<b>564</b>	<b>386</b>	<b>(424)</b>
<b>INTÉRÊTS ET IMPÔTS</b>	<b>(100)</b>	<b>(84)</b>	<b>(260)</b>	<b>(355)</b>
<b>FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES (UTILISATION) <sup>2</sup></b>	<b>850</b>	<b>590</b>	<b>(741)</b>	<b>(1 232)</b>

<sup>1</sup> Notre quatrième trimestre et notre exercice clos le 31 décembre 2011 comptent deux mois et 11 mois de résultats de BA et trois mois et 12 mois de résultats de BT

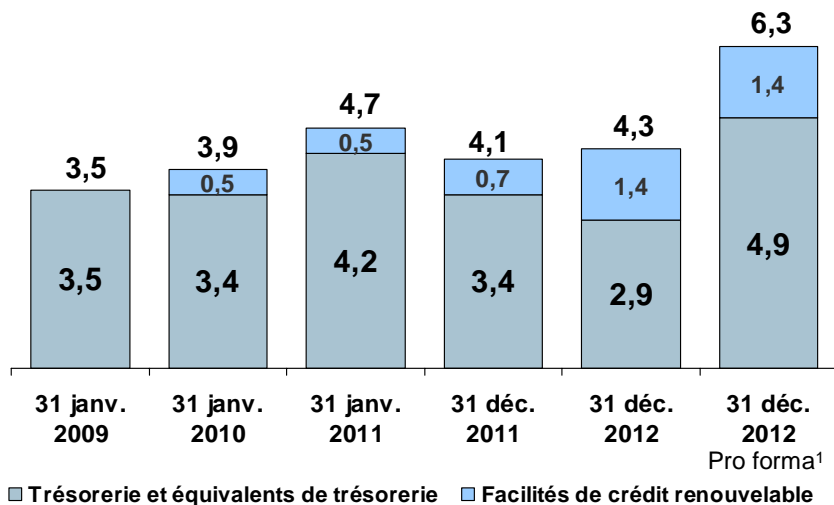
<sup>2</sup> Voir la Mise en garde relative aux mesures financières non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation

# NOUS GÉRONNS ACTIVEMENT NOS LIQUIDITÉS

## Solides liquidités

### Sources de fonds à court terme

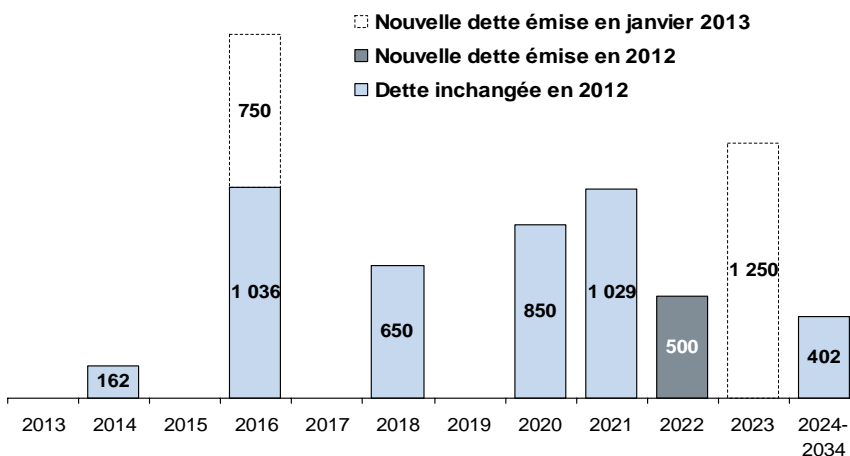
(aux; en milliards de dollars)



## Aucune échéance de dette importante avant 2016

### Profil d'échéances de la dette (montant nominal)

(pour les années civiles; en millions de dollars; sur une base pro forma)



**Nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et nos solides liquidités nous assurent la flexibilité nécessaire au développement de nos programmes**

# PERSPECTIVES



## Aéronautique

- Solide croissance des revenus découlant d'un carnet de commandes record et de nouveaux produits entrant en service en 2014
- Marge RAll de 6 % d'ici 2014, compte tenu de l'incidence dilutive prévue de 2 % découlant de la mise en service de l'avion *CSeries*.
- Diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 500 millions \$ en 2014 et d'un autre 500 millions \$ en 2015



## Transport

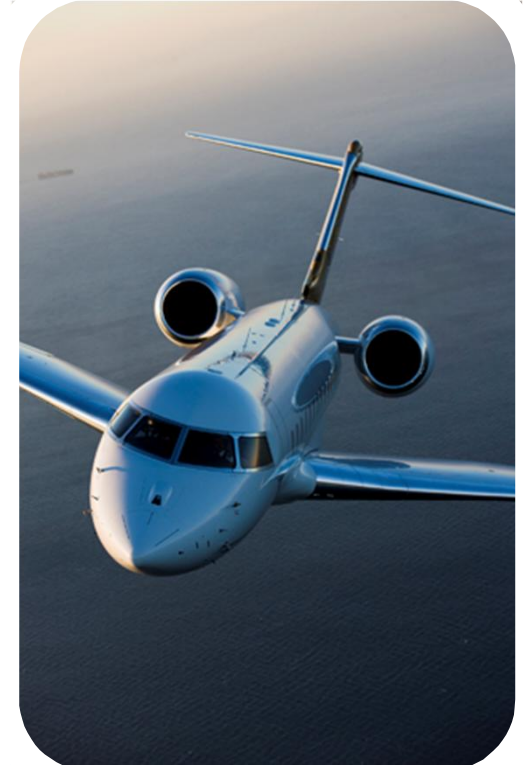
- Les revenus de 2013 devraient être plus élevés avec une croissance légèrement sous la barre de 10 % (à l'exclusion des taux de change)
- Marge RAll de 8 % d'ici 2014
- Flux de trésorerie disponibles prévus alignés sur la rentabilité

Note : Voir les énoncés prospectifs à la page 2 de cette présentation



# CES FACTEURS PERMETTRONT UNE CROISSANCE DURABLE À LONG TERME

- **Notre très solide offre de produits et services illustrée par les carnets de commandes records des deux groupes – combinée aux nouveaux produits novateurs mis en service au cours des prochaines années**
- **Notre présence croissante dans des marchés clés de par le monde**
- **Notre renforcement de la satisfaction de la clientèle par une exécution sans faille de chaque commande**



# MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

## MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les normes financières internationales (IFRS) et inclut des mesures présentées sur une base pro forma pour tenir compte de l'incidence de l'émission de dette réalisée en janvier 2013. Toute référence aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) signifie IFRS, sauf indication contraire. Il repose également sur des mesures non conformes aux PCGR, dont le 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 directement des états financiers consolidés, 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 une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de notre entreprise. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés dans le rapport de gestion pour les définitions de ces mesures. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés, aux rubriques Analyse des résultats des sections Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport du rapport de gestion de la Société pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.