EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENT DE REFERENCE

COB

En application du Règlement 98-01 de la Commission des opérations de bourse, le présent document de référence a été enregistré en date du 12 mai 2000 sous le numéro R 00-223 auprès de la Commission des opérations de bourse.

Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des opérations de bourse.

Avertissement

La COB attire l'attention du public sur le fait que :

La société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. est une société de droit néerlandais dont la cotation sera demandée en France et en Allemagne. Compte tenu de cette spécificité, la réglementation qui lui sera applicable une fois la société admise sur ces deux places, en ce qui concerne l'information du public et la protection des investisseurs ainsi que les engagements pris par la Société vis-à-vis des autorités boursières et du marché sont décrits dans le présent document de référence.

Note **6**

Chapitre 1 : Responsables du document de référence et responsables du contrôle des comptes **9**

1.1 Personnes assumant la responsabilité du document de référence **9**
1.2 Attestations des responsables du document de référence **9**
1.3 Personnes responsables du contrôles des comptes **9**
1.4 Attestations des auditeurs **10**
1.5 Politique d'information **14**
1.6 Engagements de la société en matière d'information **14**
1.7 Taux de change **14**

Chapitre 2 : Renseignements relatifs aux titres émis **15**

Chapitre 3 : Renseignements de caractère général concernant la société et son capital **16**

3.1 Description générale de la société **16**

3.1.1 Dénomination et siège social 16
3.1.2 Forme juridique 16
3.1.3 Droit applicable-Réglementation néerlandaise 16
3.1.4 Date de constitution et durée de la société 18
3.1.5 Objet social 18
3.1.6 Registre du commerce et des sociétés 18
3.1.7 Consultation des documents juridiques 18
3.1.8 Exercice social 18
3.1.9 Répartition statutaire des bénéfices 19
3.1.10 Assemblées générales 19
3.1.11 Déclarations de franchissements de seuils et d'intention 20
3.1.12 Offre publique obligatoire 21

3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital social **22**

3.2.1 Modification du capital social ou des droits attachés aux actions 22
3.2.2 Capital social émis 22
3.2.3 Capital social autorisé 22
3.2.4 Titres donnant accès au capital social 23
3.2.5 Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société jusqu'à la Réalisation .. 23

3.3 Répartition du capital et des droits de vote **23**

3.3.1 Répartition du capital à l'issue des Opérations 23
3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires 24
3.3.3 Forme des actions 30
3.3.4 Modification de la répartition du capital de la Société depuis sa constitution 30
3.3.5 Personnes exerçant le contrôle de la Société 30
3.3.6 Organigramme simplifié du groupe 31
3.3.7 Rachat de la Société de ses propres actions 31

3.4 Informations boursières **32**

3.5 Dividendes **32**

3.5.1 Dividendes payés au cours des cinq dernières années 32

3.5.2 Politique de distribution de dividendes d'EADS 32
3.5.3 Délai de prescription des dividendes 32
3.5.4 Régime fiscal 32

Chapitre 4 : Renseignements concernant l'activité du groupe 37

4.1 Présentation du groupe EADS 37

4.1.1 Historique et évolution 37
4.1.1.1 Historique 37
4.1.1.2 Stratégie 37
4.1.1.3 Description des accords relatifs à la création d'EADS 40

4.1.2 Description des principales activités du groupe 44

4.1.2.1 Airbus 45
4.1.2.1.A Introduction et présentation 45
4.1.2.1.B Stratégie 45
4.1.2.1.C Marché 46
4.1.2.1.D Produits et services 49
4.1.2.1.E Organisation d'Airbus Industrie 54
4.1.2.1.F Production 55

4.1.2.2 Aviation militaire de transport 57

4.1.2.3 Aéronautique 61
4.1.2.3.A Introduction et présentation 61
4.1.2.3.B Stratégie 61
4.1.2.3.C Eurocopter 62
4.1.2.3.D Aviation militaire — Eurofighter 66
4.1.2.3.E Aviation militaire — Avions d'entraînement et de combat légers 68
4.1.2.3.F Aviation régionale — ATR 69
4.1.2.3.G Aviation légère 71
4.1.2.3.H Reconversion et maintenance des avions 71

4.1.2.4 Espace 75
4.1.2.4.A Introduction et présentation 75
4.1.2.4.B Stratégie 75
4.1.2.4.C Satellites 76
4.1.2.4.D Infrastructures orbitales 78
4.1.2.4.E Lanceurs et services de lancement 79
4.1.2.4.F Activités et services 81

4.1.2.5 Systèmes de défense et systèmes civils 82
4.1.2.5.A Introduction et présentation 82
4.1.2.5.B Stratégie 82
4.1.2.5.C Missiles et systèmes de missiles 83
4.1.2.5.D Electronique de défense 86
4.1.2.5.E Télécommunications 88
4.1.2.5.F Services 91

4.1.2.6 Participations 93

4.2 Propriété intellectuelle **94**

4.2.1 EADS 94
4.2.2 Aerospatiale Matra 94
4.2.3 DASA 95
4.2.4 CASA 95

4.3 Faits exceptionnels et litiges **95**

4.4 Effectif **95**

4.4.1 Aerospatiale Matra 95
4.4.2 DASA 97
4.4.3 CASA 98
4.4.4 EADS 98

4.5 Politique d'investissement **99**
4.5.1 Recherche et Développement 99

4.6 Assurance **101**
4.6.1 EADS 101
4.6.2 Aerospatiale Matra 101
4.6.3 DASA 101
4.6.4 CASA 101

4.7 Environnement **102**
4.7.1 EADS 102
4.7.2 Aerospatiale Matra 102
4.7.3 DASA 103
4.7.4 CASA 103

4.8 Eléments à prendre en compte dans le cadre de l'opération **104**

Chapitre 5 : Actif net – Situation financière – Résultats **108**

5.1 Informations sur les Comptes Combinés Proforma non Audités **108**

5.1.1 Vue d'ensemble 108
5.1.2 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités 117
5.1.3 Rapprochements non audités entre les PCGA français, américains et espagnols et les normes IAS 138
5.1.3.1 Aerospatiale Matra 138
5.1.3.2 DASA 140
5.1.3.3 CASA 141

5.2 Comptes pro forma et comptes **142**
5.2.1 Comptes pro forma 142
5.2.2 Comptes 142
5.2.2.1 Comptes Aerospatiale Matra 142
5.2.2.2 Comptes Matra Hautes Technologies 142
5.2.2.3 Comptes DASA 142
5.2.2.4 Comptes CASA 142

Chapitre 6 : Organes d'administration, de direction et de contrôle de la société **143**

6.1 Administration, direction et contrôle **143**
6.1.1 Conseil d'administration – Présidents et *Chief Executive Officers* 143
6.1.2 Comité d'audit 144
6.1.3 Comité du personnel 144
6.1.4 Comité exécutif 145

6.2 Intérêts des dirigeants **145**
6.2.1 Rémunérations accordées en 1999 aux administrateurs et dirigeants 145
6.2.2 Options consenties aux administrateurs et principaux dirigeants sur les actions de la société 145
6.2.3 Opérations conclues avec les membres des organes d'administration 145
6.2.4 Prêts et garanties 146

6.3 Participation et intéressement **146**
6.3.1 Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés 146
6.3.1.1 Aerospatiale Matra 146
6.3.1.2 DASA 146
6.3.1.3 CASA 146
6.3.1.4 EADS 146

6.3.2 Options consenties aux salariés 146
6.3.2.1 Aerospatiale Matra 146
6.3.2.2 DASA 146
6.3.2.3 CASA 146
6.3.2.4 EADS 146

Chapitre 7 : Evolution récente et perspectives d'avenir **147**

7.1 Evolution récente **147**
7.2 Perspectives d'avenir **147**

ANNEXES FINANCIERES **F-1**

Note

Création et présentation d'EADS

A la date du présent document, les sociétés Aerospatiale Matra (''**Aerospatiale Matra**'' ou ''**ASM**''), DaimlerChrysler Aerospace AG (''**DASA**'') et Construcciones Aeronauticas SA (''**CASA**'') sont des entités distinctes et indépendantes (sous réserve d'une participation de 0,71 % détenue par DASA dans le capital de CASA).

Les actions de la société Aerospatiale Matra sont actuellement admises aux négociations du Premier Marché (Marché à règlement mensuel) de ParisBourse^{SBF} SA (la ''**Bourse de Paris**'') et font partie de l'indice CAC 40. Le capital d'Aerospatiale Matra est actuellement détenu directement et indirectement par la République française (ci-après l''**Etat**'') (48 %) et par la société Lagardère SCA (''**Lagardère**'') (33 %), les 19 % restants étant détenus par les salariés et anciens salariés du groupe Aerospatiale Matra (2 %) et par le public (17 %). DASA est une filiale à 100 % de DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (''**DCLRH**''), elle-même filiale à 93,83 % de la société DaimlerChrysler AG (''**DaimlerChrysler**''). CASA est une filiale à 99,29 % de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (''**SEPI**'') (société holding appartenant à l'Etat espagnol).

DASA, DCLRH, Lagardère et la Société de Gestion de Participations Aéronautiques (''**SOGEPA**'') (société holding appartenant à l'Etat) ont conclu un accord en vue du regroupement des activités des sociétés Aerospatiale Matra et DASA (à l'exception de certains actifs et passifs de DASA) au sein de la société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (ci-après la ''**Société**'' ou ''**EADS**''), société anonyme de droit néerlandais (*naamloze vennootschap*). Les mêmes parties, ainsi qu'Aerospatiale Matra et SEPI, ont conclu un autre accord en vue de l'intégration de CASA dans EADS (ces deux accords, tels que modifiés, étant ci-après désignés les ''***Business Combination Agreements***'').

Les opérations suivantes ont été ou seront effectuées afin de mettre en œuvre les *Business Combination Agreements* et de réorganiser les activités d'Aerospatiale Matra et de DASA de façon à refléter autant que possible la structure organisationnelle du groupe EADS :

(i) une assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra a été convoquée pour le 29 mai 2000 en vue de l'approbation de diverses opérations relatives à la création d'EADS et notamment (a) l'apport par Aerospatiale Matra de l'ensemble de ses actifs et passifs à certaines de ses filiales; (b) l'apport par Aerospatiale Matra à EADS de l'intégralité de ses participations dans ces filiales en échange d'actions à émettre par EADS ; (c) la dissolution et (d) l'ouverture de la liquidation d'Aerospatiale Matra. L'approbation de la résolution de l'assemblée générale des actionnaires relative à l'étape décrite au (b) sera sous condition suspensive de (e) la décision du conseil d'administration d'EADS d'émettre des actions en rémunération des apports devant être effectués par Aerospatiale Matra et DASA (voir (ii) ci-dessous) et (f) l'approbation de la résolution relative aux comptes de liquidation d'Aerospatiale Matra lors d'une autre assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra qui doit se tenir au cours de la première moitié du mois de juillet 2000. Il sera également demandé à cette dernière assemblée générale d'approuver la clôture de la liquidation d'Aerospatiale Matra ainsi que la distribution par Aerospatiale Matra (par voie de remboursement du capital et de distribution de réserves) à ses actionnaires de l'ensemble des actions EADS reçues en rémunération des apports effectués à EADS, sur la base d'une action EADS pour une action Aerospatiale Matra;

(ii) l'ensemble des actifs et passifs de DASA, à l'exception des Actifs Exclus de DASA (tels que définis au paragraphe 4.1.1.3) qui devront faire l'objet d'un apport à EADS, ont été apportés à diverses filiales de DASA. Les actions de ces filiales et de CASA détenues par DASA seront apportées à EADS en échange d'actions EADS. Les actions de la société Eurocopter Holding détenues par EADS Deutschland GmbH seront cédées à EADS ;

(iii) SEPI apportera à EADS l'ensemble des actions qu'elle détient dans CASA en échange d'actions EADS.

En rémunération des apports qui lui seront faits par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI, tels que résumés ci-dessus, EADS émettra des actions, toutes de même catégorie et auxquelles seront attachés des droits identiques, en faveur de chacune des sociétés Aerospatiale Matra, DASA et SEPI, sous réserve que les conditions suspensives stipulées aux traités d'apport devant être conclus entre EADS et Aerospatiale Matra, DASA et SEPI aient été réalisées. Les actions EADS émises en faveur d'Aerospatiale Matra seront distribuées par cette dernière à ses actionnaires concomitamment à la liquidation d'Aerospatiale Matra sur la base d'une action EADS pour une action Aerospatiale Matra (voir le paragraphe 4.1.1.3 pour une description détaillée de ces opérations).

Le présent document présente le groupe EADS tel qu'il sera après réalisation définitive des apports par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI à EADS (la ''Réalisation'') et après réalisation du placement envisagé

d'actions EADS auprès du public, des salariés du groupe EADS et d'investisseurs institutionnels par voie, d'une part, d'augmentation de capital et, d'autre part, de cessions sur le marché par Lagardère et par l'Etat d'actions EADS représentant respectivement 1,31 % et 3,33 % du capital d'EADS après l'augmentation de capital (l''Offre'') (l'ensemble de ces opérations étant ci-après dénommé les ''Opérations''). Par ailleurs, dans tous les cas où il est fait référence dans le présent document aux pourcentages de participation dans EADS à l'issue des Opérations, ces pourcentages ne constituent que des approximations, nécessairement fondées sur une série d'hypothèses, portant notamment sur les conditions et le résultat de l'Offre.

A l'issue des Opérations, Lagardère, SOGEPA ainsi que BNP-Paribas et AXA (les ''**Institutions Financières Françaises**'') détiendront conjointement 30 % du capital social d'EADS par l'intermédiaire d'une société holding de droit français (''**Topco**''). DASA, filiale indirecte de DaimlerChrysler, détiendra également 30 % du capital social d'EADS (dans l'ensemble du présent document, les participations que DASA détiendra dans EADS sont décrites comme étant des participations détenues par DaimlerChrysler). 60 % du capital social d'EADS sera ainsi détenu à parité par Topco et DaimlerChrysler qui assureront le contrôle conjoint d'EADS au travers d'un *Contractual Partnership* de droit néerlandais (le ''***Contractual Partnership***''). SEPI, également associée du *Contractual Partnership*, détiendra 5,42 % du capital social d'EADS.

Le public (y compris les salariés d'EADS) détiendra directement 27,35 % du capital social d'EADS. Lagardère, l'Etat et DaimlerChrysler détiendront directement respectivement 3,75 %, 1,13 % et 2,35 % de celui-ci (certaines dispositions particulières s'appliquent auxdites participations — voir paragraphes 3.3.1 et 3.3.2).

Le déroulement de l'Offre devrait en principe coïncider avec la Réalisation. Cependant, au cas où l'Offre ne serait pas concomitante à la Réalisation, les pourcentages relatifs à la répartition du capital social d'EADS à l'issue de la Réalisation seraient sensiblement différents de ce qui est indiqué ci-dessus, à savoir : 75,41 % du capital social d'EADS serait détenu, au travers du *Contractual Partnership*, par DaimlerChrysler (34,58 %), Topco (34,58 %) et SEPI (6,25 %). Le public (y compris les salariés d'EADS) détiendrait directement 10,92 % du capital social d'EADS, tandis que Lagardère, l'Etat et DaimlerChrysler détiendraient directement respectivement 5,83 %, 5,13 % et 2,71 % de celui-ci.

Le *Contractual Partnership* devant être constitué entre DaimlerChrysler, Topco, SEPI et EADS Participations B.V. (société à responsabilité limitée de droit néerlandais (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) intervenant en qualité de gérant (*Managing Partner*) du *Contractual Partnership*) est une structure de contrôle dont l'objet est l'exercice de l'ensemble des droits de vote attachés aux actions EADS détenues par les actionnaires fondateurs (DaimlerChrysler, SEPI et Topco).

Par ailleurs, à la date de la Réalisation, les sociétés DaimlerChrysler, DASA, Lagardère, SOGEPA, Topco et SEPI concluront un pacte (le ''***Participation Agreement***'') afin de régir leurs relations et droits respectifs relatifs à la gestion, au contrôle et aux modifications de leurs participations respectives dans EADS (voir paragraphe 3.3.2 ci-dessous). Dans tout ce document, les droits ou obligations que DASA détiendra aux termes des accords d'actionnaires qui y sont résumés sont décrits comme étant des droits ou obligations de DaimlerChrysler. A la date de la Réalisation, SOGEPA et Lagardère concluront un pacte d'actionnaires afin d'organiser leurs relations au sein de Topco (le ''**Pacte d'Actionnaires Topco**'').

EADS demandera l'admission de ses actions à la cote du Premier Marché de la Bourse de Paris et à la Bourse de Francfort. Le Conseil scientifique de ParisBourse^{SBF} SA a annoncé le 7 avril 2000 que, sous réserve de l'accord des autorités compétentes, les titres EADS se substitueront aux titres Aerospatiale Matra dans l'indice CAC 40.

La Société demandera également l'admission de ses actions au Système de Cotation Automatisé des Bourses espagnoles, sous réserve de l'accord des autorités boursières espagnoles quant à la réglementation applicable à EADS.

EADS, ayant son siège social aux Pays-Bas, est régie par le droit néerlandais et par ses statuts (les ''**Statuts**''). A compter de la cotation de ses actions en France et en Allemagne, EADS sera également soumise à des lois et règlements de ces deux pays.

Les comptes combinés pro forma non audités d'EADS comprenant les notes qui leur sont annexées sont présentés dans ce document de référence afin de décrire la Société telle qu'elle devrait exister après la Réalisation. L'ensemble des informations financières décrites comme étant ''pro forma'' ont été établies sur une base pro forma combinée, en anticipant la constitution d'EADS comme si la Réalisation avait pris effet au 1er janvier 1997 pour les besoins des comptes de résultat, au 31 décembre 1999 pour les besoins des bilans et au 1er janvier 1999 pour les besoins du tableau des flux de trésorerie. **Les informations financières pro forma ne sont fournies qu'à titre indicatif, et il est possible qu'elles ne puissent être comparées directement avec les**

informations financières historiques figurant dans le présent document. Ces informations financières pro forma n'ont pas été auditées et il ne peut être donné aucune garantie que les résultats d'EADS auraient en fait correspondu à ces montants si la Réalisation avait pris effet à ces dates. Les comptes combinés pro forma non audités d'EADS n'intègrent pas les fonds qui seraient levés à l'occasion de l'Offre.

A l'attention des résidents des Etats-Unis d'Amérique (les ''Etats-Unis'')

Les Opérations résultent en l'émission de titres d'une société de droit néerlandais. Les Opérations sont soumises à des règles d'information différentes de celles applicables aux Etats-Unis. Les documents financiers figurant dans le présent document de référence ont été établis conformément à des règles comptables étrangères pouvant ne pas être comparables aux règles comptables applicables aux sociétés des Etats-Unis.

Il peut être difficile pour les résidents des Etats-Unis de faire valoir leurs droits ou toute demande les concernant en application des lois boursières des Etats-Unis dans la mesure où la Société est sise dans un pays étranger et l'ensemble ou la plupart de ses dirigeants ou administrateurs sont non résidents des Etats-Unis. Les résidents des Etats-Unis peuvent également ne pas être en mesure de poursuivre la Société ou ses dirigeants ou administrateurs dans des juridictions sises en dehors des Etats-Unis pour une infraction aux lois boursières des Etats-Unis. Il peut également être difficile d'obtenir l'exécution d'une décision d'une juridiction des Etats-Unis à l'encontre d'une société étrangère, les sociétés de son groupe et ses dirigeants ou administrateurs étrangers.

Les résidents des Etats-Unis doivent également être informés que la Société pourrait acquérir ses propres titres, en dehors du cadre des Opérations, par achats sur le marché ou de gré à gré.

CHAPITRE 1 — RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET RESPONSABLES DU CONTRÔLE DES COMPTES

1.1 Personnes assumant la responsabilité du document de référence

MM. Philippe Camus et Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* d'EADS.

1.2 Attestation des responsables du document de référence

A notre connaissance, les données du présent document de référence relatives à EADS sont conformes à la réalité. Elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs, pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives d'EADS ; elles ne comprennent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

Philippe Camus *Chief Executive Officer*	Rainer Hertrich *Chief Executive Officer*

1.3 Personnes responsables du contrôle des comptes

1.3.1 Responsables de la revue des comptes d'EADS

	Date de première nomination	Expiration du mandat actuel
KPMG Accountants N.V. ..... Churchill Plein 6 2517 JW La Haye, Pays-Bas Représenté par M. E. Paul Medema	10 mai 2000	30 juin 2001
Arthur Andersen Accountants N.V. ..... Prof. W. H. Keesomlaan, 8 1183 DJ Amstelveen, Pays-Bas Représenté par M. Sytze A. E. Veenendaal	10 mai 2000	30 juin 2001

1.3.2 Responsables du contrôle des comptes d'Aerospatiale Matra

	Date de première nomination	Expiration du mandat actuel
Commissaires aux comptes titulaires :		
Cabinet Mazars & Guérard ..... Tour Framatome 92084 Paris La Défense Cedex représenté par MM. Bernard España et Alain Vermont	30 octobre 1974	30 juin 2004
Ernst & Young Audit ..... 4, rue Auber 75009 Paris représenté par M. Jean-Marc Montserrat	30 octobre 1974	30 juin 2004
Commissaires aux comptes suppléants :		
M. Patrick de Cambourg ..... Tour Framatome 92084 Paris La Défense Cedex	26 mai 1988	30 juin 2004
M. Antoine Bracchi ..... 16, boulevard du Parc 92200 Neuilly sur Seine	28 avril 1988	30 juin 2004

1.3.3 Responsables du contrôle des comptes de DASA

	Date de première nomination	Expiration du mandat actuel
KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Elektrastrasse, 6 81925 Munich représenté par M. Bernd Schmid et le Dr. Gerhard Dauner	19 mai 1989	30 juin 2000

1.3.4 Responsables du contrôle des comptes de CASA

	Date de première nomination	Expiration du mandat actuel
Arthur Andersen y Cia, S.Com. Raimundo Fernandez Villaverde, 65 28003 Madrid représenté par D. Manuel del Olmo	12 juin 1990	31 décembre 2000

1.4 Attestation des auditeurs

1.4.1 EADS

Rapport des commissaires aux comptes aux membres du conseil d'administration d'EADS sur les comptes combinés pro forma non audités

A votre demande, nous avons mis en oeuvre certaines procédures convenues et décrites ci-après sur les comptes de résultat combinés pro forma non audités d'EADS pour les exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997, sur les bilans combinés pro forma non audités d'EADS au 31 décembre 1999 et 1998 et sur le tableau des flux de trésorerie combiné pro forma non audité pour l'exercice clos le 31 décembre 1999 (les '' **Comptes Combinés Proforma non Audités** '').

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ont été préparés sous la responsabilité du conseil d'administration d'EADS, sur la base suivante :

- Les comptes combinés audités de DASA et les comptes audités de CASA pour les exercices 1997, 1998 et 1999, et les comptes audités d'ASM pour l'exercice 1999 (les '' **Comptes Audités** '') ;
- Les comptes pro forma non audités d'ASM pour les exercices 1997 et 1998 (les '' **Comptes Proforma non Audités ASM** '') ;
- Le rapprochement des Comptes Audités et des Comptes Proforma non Audités ASM avec les normes comptables internationales (IAS) telles qu'adoptées par EADS (les '' **Rapprochements IAS** '') ;
- Les retraitements pro forma des Comptes Combinés Proforma non Audités ;
- Les éliminations à enregistrer dans les Comptes Combinés Proforma non Audités.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ont été préparés pour les besoins de la création envisagée d'EADS, à laquelle seront apportées les activités d'ASM, de DASA et de CASA. La nature et l'étendue des procédures d'examen des Comptes Combinés Proforma non Audités ont été convenues avec la direction d'EADS et sont décrites ci-dessous avec nos conclusions.

Les principes comptables appliqués par la direction d'EADS pour établir les Comptes Combinés Proforma non Audités sont conformes aux normes IAS en vigueur au 1er janvier 1999, à l'exception des coûts de développement comptabilisés en charges durant la période au cours de laquelle ils ont été encourus. Les normes IAS requièrent sous certaines conditions que les coûts de développement soient immobilisés, alors que selon les principes comptables adoptés par EADS, ces coûts de développement sont comptabilisés en charges durant l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

1. Pour l'information financière concernant ASM, nous nous sommes appuyés sur les travaux effectués par Ernst & Young Audit et Mazars & Guérard, les commissaires aux comptes d'ASM.

   Ernst & Young Audit et Mazars & Guérard ont émis en date du 11 mai 2000 un rapport sur les informations financières pro forma d'ASM incluses dans les informations financières combinées pro forma non auditées

d'EADS et sur le rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS-ASM, rapport qui est joint au présent document de référence et dans lequel ils indiquent avoir effectué les procédures convenues suivantes :

- Un audit des comptes consolidés 1999 d'ASM, présentés en francs, à l'issue duquel les commissaires aux comptes ont émis une opinion d'audit sans réserve ;
- Pour les Comptes Proforma non Audités ASM relatifs aux exercices 1997 et 1998, une comparaison avec les données financières historiques en euros pour respectivement Aerospatiale, MHT et Dassault Aviation, après prise en compte des reclassements nécessaires pour la présentation d'un compte de résultat par destination, ainsi qu'avec les analyses comptables préparées par ASM ;
- En relation avec la description des principales différences entre les principes comptables appliqués par ASM et les normes IAS, une analyse chiffrée avec la direction d'ASM quant à l'exhaustivité de ces différences ;
- Une vérification arithmétique des montants en euros par rapport aux montants présentés dans les états financiers historiques d'Aerospatiale, de MHT, et de Dassault Aviation, respectivement.

Ernst & Young Audit et Mazars et Guérard n'ont pas fait de commentaire particulier à l'issue de ces travaux.

2. Pour l'information financière concernant DASA, nous nous sommes appuyés sur les travaux réalisés par KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft, les auditeurs de DASA.

   KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft a émis une opinion d'audit avec réserve sur les états financiers combinés de DASA, présentés en euros et préparés selon les principes comptables généralement admis aux États-Unis d'Amérique. La réserve portait sur la comptabilisation par DASA de certaines sociétés communes selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Les principes comptables américains tels que les appliquent DASA, y compris l'utilisation de la méthode de comptabilisation par intégration proportionnelle, sont conformes dans tous leurs aspects significatifs avec les principes comptables IAS adoptés par EADS.

3. Pour l'information financière concernant CASA, nous nous sommes appuyés sur les travaux réalisés par Arthur Andersen y Cia, les commissaires aux comptes de CASA.

   Arthur Andersen y Cia ont émis en date du 28 avril 2000 un rapport sur les informations de CASA incluses dans les informations financières combinées pro forma non auditées d'EADS et sur le rapprochement non audité entre les comptes historiques établis selon les PCGA espagnols et les normes IAS, rapport qui est joint au présent document de référence et dans lequel ils indiquent avoir effectué les procédures convenues suivantes :

   - Un audit des comptes de CASA pour chacun des exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997, établis en pesetas, à l'issue desquels les auditeurs ont émis des opinions d'audit sans réserve ;
   - En relation avec la description des principales différences entre les principes comptables appliqués par CASA et les normes IAS, une analyse chiffrée avec la direction de CASA quant à l'exhaustivité de ces différences ;
   - Une vérification arithmétique des montants en euros par rapport aux montants historiques présentés dans les états financiers de CASA.

   Arthur Andersen y Cia n'ont pas fait de commentaire particulier à l'issue de ces travaux.

4. Pour ce qui est des écritures pro forma de retraitement et d'élimination, nous avons cherché à apprécier :

   - Les procédures mises en œuvre pour déterminer les hypothèses applicables aux comptes pro forma et pour préparer chacune des écritures d'ajustement pro forma ;
   - Si les hypothèses sous-tendant les retraitements pro forma donnent une base raisonnable de présentation des effets significatifs relatifs aux transactions ou aux événements pro forma ;
   - Si les retraitements pro forma reflètent effectivement les effets de ces hypothèses.

   Nous avons également réalisé les procédures convenues suivantes sur les écritures de retraitement ou d'élimination pro forma :

   - Discussion avec la direction d'EADS sur les différents sujets techniques afin de comprendre la logique des écritures de retraitement ;
   - Vérification technique de chaque écriture de retraitement pro forma, notamment dans le cadre des méthodes de combinaison des comptes utilisées respectivement par ASM, DASA et CASA ;

- Vérification de l'exactitude arithmétique des retraitement pro forma dans le cadre de l'homogénéisation des méthodes de combinaison ;
- Discussion avec la direction d'EADS des hypothèses retenues pour l'appréciation de la valeur réelle des apports de DASA et CASA ;
- Justification, par des documents internes, de la confirmation des soldes intragroupe retenus pour les écritures d'élimination.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ont vocation à traduire l'effet sur des informations financières historiques de la réalisation, à une date antérieure à sa survenance réelle ou raisonnablement envisagée, d'une opération ou d'un événement donné. Ils ne sont toutefois pas nécessairement représentatifs de la situation financière ou des performances qui auraient été constatées si l'opération ou l'événement était survenu à une date antérieure à celle de sa survenance réelle ou envisagée.

Sur la base des procédures convenues décrites ci-dessus, nous n'avons pas de commentaires particuliers à formuler sur les Comptes Combinés Proforma non Audités.

A titre de rappel, les procédures convenues décrites précédemment ne constituent pas un audit ou un examen limité selon les normes d'audit généralement admises au plan international et en conséquence, nous n'exprimons aucune opinion d'audit sur les Comptes Combinés Proforma non Audités d'EADS.

Ce rapport, établi en langue française, a été préparé à la demande expresse de la Commission des opérations de bourse pour être intégré spécifiquement dans le document de référence EADS. Ce rapport ne saurait être utilisé dans un autre contexte ou reproduit dans un quelconque autre document.

La Haye et Amsterdam, Pays-Bas le 11 mai 2000

KPMG Accountants Arthur Andersen

Attestation particulière sur les informations présentées dans les traductions

Dans le cadre du présent document, nous avons revu la traduction française des comptes combinés pro forma non audités du groupe EADS et des notes annexes qui les accompagnent, établis à l'origine en langue anglaise. Cette traduction est présentée en annexe au présent document de référence.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités, comprenant des comptes de résultat combinés pro forma non audités pour les exercices 1997, 1998 et 1999, des bilans combinés pro forma non audités au 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1999, et un tableau des flux de trésorerie combiné pro forma non audité pour l'exercice 1999, ont fait l'objet d'un examen, strictement limité à certaines procédures convenues décrites dans leur rapport, par KPMG Accountants N.V. et Arthur Andersen, qui n'ont pas formulé d'observation autre que celle indiquée au paragraphe ci-dessous.

Les comptes combinés pro forma non audités du groupe EADS ont été établis conformément aux normes comptables internationales (IAS) à l'exception des coûts de développement comptabilisés en charges durant l'exercice où ils sont encourus, et sur la base des états financiers de chacune des entités combinées, retraités selon les normes IAS et présentés au chapitre 5 du présent document de référence.

Nous avons également revu la traduction française des comptes combinés de DASA présentée en annexe du présent document de référence établis originellement en langue anglaise ainsi que la traduction française des comptes de CASA présentée en annexe du présent document de référence établis originellement en langue espagnole.

Sur la base de notre revue, les Comptes Combinés Proforma non Audités, et l'attestation des auditeurs s'y rapportant, devraient permettre au lecteur français d'apprécier la situation financière pro forma non auditée du groupe EADS constitué a posteriori, ainsi que les résultats pro forma non audités et les flux de trésorerie pro forma non audités du même groupe, aux dates et pour les périodes comptables mentionnées ci-dessus, compte tenu des notes annexes expliquant les principes comptables retenus et les effets pro forma des opérations de rapprochement proposées, détaillées par ailleurs dans le présent document de référence. Comme indiqué au chapitre 5 du présent document, les données financières combinées pro forma non auditées d'EADS sont fournies uniquement à titre d'illustration et ne sont pas nécessairement représentatives de ce qu'auraient été réellement la situation financière, le résultat des activités ou la situation de trésorerie d'EADS si le rapprochement avait

effectivement eu lieu aux dates indiquées, ni de projeter la situation financière, le résultat d'exploitation ou la situation de trésorerie combinés à une date ou période future.

Paris le 11 mai 2000

KPMG Audit *Département de KPMG SA*	Barbier Frinault & Associés Arthur Andersen
Jean-Paul Thill *Associé*	René Proglio *Associé*

1.4.2 Aerospatiale Matra

Nous avons procédé à la vérification des informations financières et comptables relatives au groupe Aerospatiale Matra données dans le présent document de référence en effectuant les diligences que nous avons estimé nécessaires selon les normes de la profession applicables en France.

Les comptes annuels et consolidés du groupe Aerospatiale Matra au titre de l'exercice clos le 31 décembre 1999 et du groupe Aerospatiale au titre des exercices clos les 31 décembre 1998 et 31 décembre 1997, établis conformément aux principes comptables généralement admis en France, ont fait l'objet d'un audit par nos soins.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations financières et comptables présentées concernant le groupe Aerospatiale Matra et Aerospatiale.

Les informations financières et comptables relatives aux groupes Matra Hautes Technologies, Construcciones Aeronauticas, S.A., Dasa et European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. ont été vérifiées par les commissaires aux comptes et auditeurs de ces groupes.

Les informations financières pro forma d'Aerospatiale Matra incluses dans les informations financières pro forma non auditées d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. et sur le rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS-ASM font l'objet d'un rapport distinct de notre part inséré dans le présent document de référence.

Paris, le 11 mai 2000

Les commissaires aux comptes

Mazars & Guérard		Ernst & Young Audit
Bernard España	Alain Vermont	Jean-Marc Montserrat

1.4.3 DASA

Rapport des auditeurs indépendants de DASA (traduction française du rapport original rédigé en anglais — seule la version originale fait foi)

Nous avons audité les comptes combinés de DASA aux 31 décembre 1999 et 1998 et pour les exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997, tels qu'ils sont présentés dans ce document. Nous avons effectué les diligences que nous avons jugé nécessaires en application des Normes d'audit généralement acceptées en Allemagne. Notre rapport est daté du 14 février 2000.

Dans notre rapport daté du 14 février 2000, nous certifions que les états financiers combinés de DASA présentés ci-joint donnent, à notre avis, pour tous leurs aspects significatifs, une image fidèle en conformité avec les principes comptables généralement acceptés aux Etats-Unis d'Amérique à l'exception de l'incidence de l'utilisation de la comptabilisation par intégration proportionnelle de certaines sociétés communes.

Nos diligences relatives au rapprochement du résultat net et de l'actif net de DASA selon les normes américaines (US GAAP) avec les montants établis selon les normes IAS pour l'établissement des comptes combinés pro forma non audités de EADS, et nos observations résultant de ces procédures, sont inclus dans des rapports distincts présentés par ailleurs dans le présent document.

Munich, le 11 mai 2000

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schmid Dr Dauner

1.4.4 CASA

Rapport des auditeurs indépendants de CASA (traduction française du rapport original rédigé en espagnol — seule la version originale fait foi)

Nous avons procédé à la vérification des informations financières et comptables relatives à CASA données dans le présent document de référence en effectuant les diligences que nous avons estimé nécessaires selon les normes d'audit généralement admises en Espagne.

Les comptes annuels de CASA au titre des exercices clos les 31 décembre 1997, 1998 et 1999, établis conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne, ont fait l'objet d'un audit par nos soins, qui nous a conduit à les certifier sans réserve ni observation.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations financières et comptables présentées concernant CASA.

Les informations financières de CASA dans les informations financières pro forma non auditées d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. et sur le rapprochement non audité entre les comptes historiques établis selon les PCGA espagnols et les normes IAS-CASA font l'objet d'un rapport distinct de notre part inséré dans le présent document de référence.

Madrid, le 11 mai 2000

Arthur Andersen
Manuel del Olmo

1.5 Politique d'information

Responsable de l'information

M. Marc Paganini
37, boulevard de Montmorency
75016 Paris
Téléphone: 01.42.24.24.24
marc.paganini@aeromatra.com

1.6 Engagements de la Société en matière d'information

Une fois que ses actions seront admises aux négociations sur un marché réglementé en France et en Allemagne, la Société sera soumise à des lois et règlements applicables dans ces pays, dont les principales dispositions sont résumées au paragraphe 3.1.3.

1.7 Taux de change

L'information financière présentée ci-après dans le présent document est exprimée en euros ou en dollars américains (sous réserve des données financières d'Aerospatiale Matra exprimées en francs français et de celles de CASA exprimées en pesetas).

CHAPITRE 2 — RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX TITRES EMIS

Sans objet.

CHAPITRE 3 — RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL

3.1 Description générale de la Société

3.1.1 Dénomination et siège social

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
Drentestraat 24, 1083 HK, Amsterdam, Pays-Bas
Siège statutaire (*statutaire zetel*) : Amsterdam

3.1.2 Forme juridique

La Société est une société anonyme de droit néerlandais (*naamloze vennootschap*).

3.1.3 Droit applicable — Réglementation néerlandaise

La Société est une société de droit néerlandais, régie par le Livre 2 du Code Civil néerlandais. Les actions de la Société ne sont admises aux négociations d'aucun marché réglementé aux Pays-Bas.

Le prospectus relatif à l'Offre ou à l'admission des actions EADS aux négociations d'un marché réglementé de l'Union Européenne fera l'objet d'une demande de reconnaissance mutuelle aux Pays-Bas conformément à la section 3 du Décret néerlandais de 1995 relatif au contrôle des marchés de valeurs mobilières (*Besluit toezicht effectenverkeer 1995*) (''**WTE**''). A défaut, les actions EADS ne pourront pas être placées lors de l'Offre ou après celle-ci, auprès de résidents des Pays-Bas.

Lorsque ledit prospectus aura fait l'objet d'une reconnaissance mutuelle aux Pays-Bas, la Société sera sujette à diverses dispositions légales de ce pays. Celles-ci sont résumées ci-dessous.

La Société sera tout d'abord sujette à diverses obligations d'information aux Pays-Bas en application de la section 5 du WTE. Celles-ci comprennent notamment :

— Le dépôt des comptes annuels et de l'attestation des commissaires aux comptes auprès du Registre de la Chambre de Commerce d'Amsterdam avec copie aux autorités boursières néerlandaises (*Stichting toezicht effecten verkeer*) (la ''**STE**'') ;

— Le dépôt des comptes semestriels selon les mêmes formes ;

— La publication de tous faits nouveaux concernant les activités de la Société n'ayant pas été publiés aux Pays-Bas, qui, s'ils étaient connus du public, seraient susceptibles d'avoir une incidence significative sur le cours des actions. Cette publication sera effectuée par le biais d'un communiqué de presse soumis à la STE.

Par ailleurs, en application de la section 46b du WTE, la Société et toutes ''personnes initiées'' (telles que définies ci-dessous) devront, sauf exemptions ou dérogations, notifier à la STE toute opération sur les titres de la Société admis aux négociations sur un marché réglementé (ou tout instrument financier ou titre dont la valeur dépend des titres ci-avant) si, et seulement si, ces opérations sont effectuées aux Pays-Bas ou à partir des Pays-Bas.

Les ''personnes initiées'' comprennent notamment les administrateurs de la Société et de ses filiales et participations (détenues à plus de 25 %) représentant individuellement plus de 10 % du chiffre d'affaires consolidé de la Société et toutes personnes détenant plus de 25 % du capital de la Société et, si ces dernières personnes sont des personnes morales, tous *Chief Executive Officers* et administrateurs de celle-ci. De même, les époux, ascendants ou descendants au premier degré et les personnes partageant un domicile commun avec les personnes physiques concernées sont sujets à cette obligation de notification.

Le non respect des dispositions du WTE constitue une infraction passible de sanctions pénales ou d'amendes administratives aux Pays-Bas.

Enfin, en application de ladite section 46b, la Société doit, sauf exemption, notifier à la STE toutes opérations d'émissions, annulations ou rachats de titres de la Société.

De plus, une fois que ses actions seront admises aux négociations d'un marché réglementé en France et en Allemagne, la Société sera soumise à des lois et règlements applicables dans ces deux pays. Les paragraphes ci-dessous résument les principales dispositions applicables à la Société dans ces deux pays en matière d'information du public.

3.1.3.1 Obligations d'information permanente

Réglementation française

Un émetteur étranger est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour permettre aux actionnaires d'assurer la gestion de leurs investissements, et d'exercer leurs droits. En application des Règlements n° 98-01 et n° 98-07 de la Commission des opérations de bourse (''**COB**'') :

(i) La Société sera tenue d'informer ses actionnaires : (i) de la tenue des assemblées générales ainsi que des moyens mis à leur disposition pour exercer leurs droits ; (ii) du paiement des dividendes ; et (iii) des opérations d'émission d'actions nouvelles, de souscription, d'attribution, de renonciation et de conversion ;

(ii) La Société sera également tenue : (i) d'informer le public de toute modification intervenue dans la répartition de son capital par rapport aux données publiées antérieurement ; (ii) de publier toutes informations pertinentes relatives à ses activités et à ses résultats du premier semestre de chaque exercice, dans un délai de quatre mois à compter de la fin dudit semestre ; (iii) de publier ses comptes annuels et consolidés et son rapport de gestion, dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice ; et (iv) d'informer le public de toutes modifications des droits attachés aux différentes catégories d'actions ;

(iii) La Société sera tenue d'informer la COB de tout projet de modification de ses Statuts ;

(iv) Par ailleurs, la Société devra assurer en France de manière simultanée une information identique à celle qu'elle donnera à l'étranger.

La Société pourra établir, comme les émetteurs français, un document de référence, ayant pour objet de fournir des informations de nature juridique et financière relatives à l'émetteur (actionnariat, activités, gestion, événements récents, évolution possible et autres informations financières) sans contenir toutefois aucune information relative à une émission de titres spécifique. En pratique, le rapport annuel de la Société peut être utilisé comme document de référence, sous réserve qu'il contienne toutes les informations requises.

Le document de référence doit être enregistré par la COB et mis à la disposition du public une fois enregistré.

Réglementation allemande

En application des §§ 53 et suivants et du § 65 de la loi boursière allemande, la Société sera tenue de communiquer sans délai ses comptes annuels et son rapport de gestion dès qu'ils seront disponibles, pour autant qu'ils ne fassent pas l'objet d'une publication sur le territoire national. Si la Société établit des comptes sociaux en plus de ses comptes consolidés, ceux-là devront également être rendus publics. L'autorité chargée d'admettre les sociétés à la cote pourra autoriser des publications sous forme résumée ou abrégée sous réserve que la fourniture d'informations suffisantes au public soit garantie.

Par ailleurs, la Société sera tenue de publier un rapport semestriel. Ce rapport doit informer les investisseurs et investisseurs potentiels de l'évolution des activités de la Société pendant les six premiers mois de l'exercice et doit également leur permettre de comparer cette évolution avec les résultats de l'exercice précédent. Le rapport semestriel devra être publié dans un délai de deux mois à compter de la fin du premier semestre, dans au moins un journal officiel de la bourse, dans le journal fédéral (*Bundesanzeiger*) ou dans un document d'information mis à la disposition du public sans frais et sur demande. Ce rapport devra également être transmis aux autorités boursières compétentes.

En application des §§ 63 et suivants de la loi boursière allemande, la Société sera tenue d'informer le public et les autorités boursières compétentes de toutes évolutions ou changements qui affecteraient la Société ou ses actions.

La Société sera également tenue d'informer le public de tous événements significatifs provenant de sa situation juridique ou ayant un incidence sur celle-ci. Pour cette raison, l'ensemble des annonces portant sur des événements susceptibles d'intéresser les actionnaires, comme la tenue d'une assemblée générale des actionnaires (*Hauptversammlung*), les annonces relatives à l'approbation et au paiement des dividendes, l'émission de nouvelles actions et l'exercice de droits de conversion ou de souscription, doivent être publiées dans un journal officiel de la bourse. Par ailleurs, la Société sera tenue de publier sans retard toute modification des droits attachés aux actions.

3.1.3.2 Obligation d'information spécifique

Réglementation française

En application du Règlement n° 98-07 de la COB, toute information qui serait susceptible d'avoir une incidence significative sur le cours des actions de la Société devra faire l'objet d'une information du public.

La COB pourra exiger que la Société ou tout tiers communique les informations qu'elle juge utiles à la protection des investisseurs et au bon fonctionnement du marché. S'il n'est pas fait droit à cette demande, la COB pourra elle-même publier ces informations.

La partie tenue de communiquer les informations concernées peut décider de ne pas les révéler si (i) elle est en mesure d'assurer la confidentialité de ces informations ; et (ii) elle considère que la confidentialité est nécessaire (a) si ladite partie est la Société, au motif que la confidentialité est nécessaire pour la protection de ses intérêts légitimes ; ou (b) si ladite partie est un tiers, au motif que la confidentialité est nécessaire afin de permettre la réalisation d'une opération.

Réglementation allemande

En application du § 15 de la loi boursière allemande, la Société sera tenue de publier promptement les informations qui sont en sa possession et qui ne sont pas encore connues du public, si ces informations, en raison de leur effet sur l'actionnariat, la situation financière ou les activités générales de la Société, sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur le cours de ses actions.

Avant de procéder à cette publication, la Société sera tenue de communiquer les informations en cause à l'Autorité fédérale de contrôle des opérations sur valeurs mobilières (*Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel*) ainsi qu'aux conseils d'administration des autorités supervisant les marchés réglementés sur lesquels les actions de la Société seront admises aux négociations.

3.1.4 Date de constitution et durée de la Société

La Société a été constituée le 29 décembre 1998 pour une durée indéterminée.

3.1.5 Objet social

Conformément à l'article 2 de ses Statuts, la Société a pour objet de détenir, de coordonner et de gérer des participations ou d'autres intérêts dans, et de financer et d'assumer des obligations, octroyer des sûretés et/ou de garantir les dettes d'entités juridiques, de groupements, d'associations à but commercial et d'entreprises impliqués dans :

(a) l'industrie aéronautique, de la défense, de l'espace et/ou des communications ; ou

(b) des activités qui sont complémentaires ou accessoires ou contribuent auxdites industries.

3.1.6 Registre du commerce et des sociétés

La Société est immatriculée auprès de la Chambre de commerce d'Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) sous le numéro 242 88945.

3.1.7 Consultation des documents juridiques

Les Statuts en langue néerlandaise peuvent être consultés auprès de la Chambre de commerce d'Amsterdam.

En application de l'article 57 du décret n° 84-406 du 30 mai 1984, une copie certifiée conforme de la traduction en français des Statuts sera déposée au greffe du Tribunal de commerce de Paris. Elle sera par ailleurs disponible au siège du principal établissement d'EADS en France (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, tél. : 01.42.24.24.24).

3.1.8 Exercice social

L'exercice social de la Société commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

3.1.9 Répartition statutaire des bénéfices

3.1.9.1 Dividendes

Le conseil d'administration détermine la part des bénéfices de la Société qui sera affectée aux réserves. Le solde du bénéfice distribuable sera à la disposition de l'assemblée générale des actionnaires pour être distribué aux actionnaires à proportion de leurs droits.

L'assemblée générale des actionnaires peut, sur proposition du conseil d'administration, décider qu'une distribution aux actionnaires sera effectuée en tout ou partie non pas en numéraire mais sous forme d'actions de la Société.

La décision de distribuer un dividende, un acompte sur dividende ou d'opérer une autre distribution au profit des actionnaires est portée à leur connaissance dans un délai de sept jours suivant cette décision. Les dividendes dont la distribution a été décidée doivent être versés dans un délai de quatre semaines suivant la date de la décision, à moins que le conseil d'administration ne propose que ce versement ait lieu un autre jour et que l'assemblée générale des actionnaires n'approuve cette proposition.

Les dividendes, acomptes sur dividendes et autres sommes distribuées sur des actions sont versés par voie de virement bancaire ou sur les comptes désignés par écrit à la Société par, ou pour le compte, des actionnaires au plus tard quatorze jours après leur annonce.

3.1.9.2 Liquidation

En cas de dissolution ou de liquidation de la Société, les actifs restant après paiement de l'ensemble des dettes et des dépenses liées à la liquidation seront répartis entre les détenteurs des actions en proportion de leurs droits respectifs dans le capital de la Société.

3.1.10 Assemblées générales

3.1.10.1 Convocation aux assemblées

Les actionnaires sont réunis en assemblée générale aussi souvent que le conseil d'administration le juge nécessaire ou à la demande d'actionnaires détenant individuellement ou collectivement 10 % au moins du capital social total émis de la Société.

Le conseil d'administration est tenu de publier la convocation à l'assemblée générale des actionnaires dans au moins un quotidien de diffusion nationale néerlandais, un quotidien de diffusion internationale et dans au moins un quotidien de diffusion nationale dans chacun des pays dans lesquels les actions de la Société sont admises à la cote. Cette publication doit être effectuée au moins quinze jours avant la date de l'assemblée et doit contenir l'ordre du jour des questions soumises à l'assemblée ou indiquer que l'ordre du jour peut être consulté par les actionnaires au siège de la Société ou en tout autre lieu mentionné dans la convocation.

L'assemblée générale annuelle de la Société se tient dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice social.

Les assemblées générales se tiennent à Amsterdam, La Haye, Rotterdam ou Haarlemmermeer (aéroport de Schiphol). Le conseil d'administration pourra décider qu'il sera possible de participer aux assemblées générales des actionnaires grâce à des moyens de communication électroniques ou vidéo à partir des lieux indiqués dans la convocation.

Le conseil d'administration est tenu d'annoncer la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires au moins deux mois avant la date de celle-ci. Toutes demandes émanant d'un ou plusieurs actionnaires représentant collectivement au moins trois pour cent (3 %) du capital social émis et visant à l'inscription de certains points à l'ordre du jour de l'assemblée générale annuelle des actionnaires doivent être satisfaites par le conseil d'administration si elles ont été soumises au conseil d'administration six (6) semaines au moins avant la date prévue pour l'assemblée sauf si, de l'avis du conseil d'administration, des intérêts importants de la Société prévalent sur l'inscription de ces points à l'ordre du jour.

3.1.10.2 Conditions de participation aux assemblées

Tout détenteur d'une ou plusieurs actions pourra participer aux assemblées générales des actionnaires, soit en personne soit moyennant une procuration écrite (le vote par correspondance n'étant pas reconnu par le droit néerlandais), ainsi qu'y prendre la parole et y voter conformément aux dispositions des Statuts (voir paragraphe 3.1.10.4 ci-dessous).

Un actionnaire ou une personne qui est en droit d'assister à une assemblée peut prendre le soin de se faire représenter par plus d'une personne, étant précisé qu'un seul détenteur de procuration peut être désigné pour chaque action.

En ce qui concerne les actionnaires détenant leurs actions sous la forme nominative, la convocation à une assemblée générale qui leur est adressée peut prévoir que les actionnaires autorisés à participer, prendre la parole et voter à ladite assemblée sont ceux apparaissant sur le registre d'actionnaires à une date (indiquée dans la convocation) antérieure à la date de l'assemblée et non à la date de l'assemblée elle-même.

Toute personne qui est en droit d'exercer les droits indiqués ci-dessus (soit en personne soit en vertu d'une procuration écrite) et qui assiste à l'assemblée à partir d'un autre lieu (voir 3.1.10.1 ci-dessus), de telle manière que la (les) personne(s) agissant en qualité de président(s) de l'assemblée soit(soient) convaincue(s) que cette personne participe correctement à l'assemblée, est réputée présente ou représentée à l'assemblée, est en droit de voter et est prise en compte dans le calcul du quorum.

Constitue une condition préalable à la participation à l'assemblée générale des actionnaires et au vote, le fait, pour les détenteurs d'actions au porteur et ceux qui tirent de ces actions les droits susmentionnés, de déposer leurs certificats d'actions ou les documents prouvant leurs droits, contre récépissé, dans les lieux déterminés par le conseil d'administration et indiqués dans la convocation.

Ladite convocation indique également le jour qui a été fixé comme dernier jour où peuvent être déposés les certificats d'actions et les documents prouvant les droits susmentionnés. Ce jour ne peut être antérieur de moins de cinq jours ouvrés, mais ne peut être en aucun cas antérieur au septième jour précédant l'assemblée.

En ce qui concerne les actions sous forme nominative, le conseil d'administration doit être informé par écrit dans le laps de temps indiqué aux deux phrases précédentes, de l'intention d'assister à l'assemblée.

3.1.10.3 Conditions de majorité et de quorum

Toutes les résolutions sont adoptées à la majorité simple des voix exprimées, hormis le cas où une majorité qualifiée est prescrite aux termes des Statuts ou de la loi. Aucun quorum n'est requis pour aucune assemblée générale d'actionnaires. La loi néerlandaise impose une majorité qualifiée pour l'adoption de certaines décisions, dont la réduction du capital, la suppression ou la limitation des droits préférentiels de souscription à l'occasion d'émission d'actions, les opérations de fusions ou scissions (ou toute délégation au conseil d'administration à cet effet, le cas échéant) ; l'adoption de telles résolutions requiert une majorité des deux tiers des votes émis dans l'hypothèse où le quorum de 50 % du capital ne serait pas atteint lors de l'assemblée ou une majorité simple dans le cas contraire. Par ailleurs, les Statuts prévoient que les résolutions tendant à modifier les Statuts ou à dissoudre la Société ne peuvent être adoptées que par une majorité d'au moins deux tiers des votes valablement émis lors d'une assemblée générale des actionnaires quel que soit le quorum atteint.

Les bénéficiaires d'un nantissement ayant pour objet des actions ainsi que les usufruitiers qui n'ont pas de droit de vote (voir ci-dessous), n'ont pas le droit d'assister aux assemblées générales ni d'y prendre la parole. Les détenteurs d'actions grevées d'un nantissement ainsi que les nu-propriétaires d'actions démembrées qui n'ont pas de droit de vote peuvent assister aux assemblées générales et y prendre la parole.

3.1.10.4 Conditions d'exercice du droit de vote

Lors de chaque assemblée générale, chaque actionnaire est titulaire d'une voix par action détenue.

Tout actionnaire dont les actions sont grevées d'un nantissement ainsi que tout nu-propriétaire d'actions démembrées disposera des droits de vote attachés à ces actions sauf exception prévue par la loi ou par les statuts ou, en cas d'action démembrée, si le nu-propriétaire a transmis ses droits de vote à l'usufruitier. Conformément aux Statuts et sous réserve de l'accord préalable du conseil d'administration, le bénéficiaire d'un nantissement ayant pour objet des actions pourra se voir reconnaître le droit de vote au titre desdites actions nanties.

3.1.11 Déclarations de franchissement de seuils et d'intention

Toute personne, agissant seule ou de concert (au sens de la loi néerlandaise sur la déclaration des participations, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996* (la ''**WMZ**'')), qui procède directement ou indirectement à l'acquisition ou à la cession d'une fraction du capital de la Société, ayant pour effet que la participation en capital ou en droits de vote de ladite personne dans la Société se trouve, à l'issue de ladite acquisition ou cession, dans une fourchette de participation différente de celle dans laquelle elle se trouvait avant cette acquisition ou cession, est tenue, conformément au droit néerlandais, de notifier cette participation promptement à la Société et à la STE. Les fourchettes de participations applicables aux termes de la WMZ sont

les suivantes : 0 % à 5 % ; 5 % à 10 % ; 10 % à 25 % ; 25 % à 50 % ; 50 % à 66⅔ % ; 66⅔ % et plus. La STE publie dans des quotidiens néerlandais de diffusion nationale l'ensemble des notifications qui lui sont faites. En outre, les Statuts imposent une obligation de notification dans les mêmes conditions en cas d'acquisition ou de cession d'une participation entraînant, pour toute personne agissant seule ou de concert, une entrée ou une sortie des fourchettes de participation de 25 % à 33⅓ % et de 33⅓ % à 50 % du capital ou des droits de vote.

Dès que ses actions auront été admises aux négociations sur un marché réglementé en France et en Allemagne, la Société informera le Conseil des marchés financiers (''**CMF**'') de toute notification qu'elle recevra en application des dispositions ci-dessus. Le CMF a indiqué qu'il publiera un avis relatif à toute notification ainsi reçue. La Société publiera en outre dans un journal financier allemand un avis relatif à cette notification.

Les Statuts imposent également à toute personne acquérant directement ou indirectement, seule ou avec des tiers avec lesquels elle agit de concert (au sens de la WMZ) plus d'un dixième du capital social émis ou des droits de vote de la Société d'informer la Société si elle envisage (i) de procéder à des achats ou à des cessions d'actions de la Société au cours des 12 prochains mois ; (ii) de continuer ou de cesser d'acquérir des actions ou des droits de vote de la Société ; (iii) d'acquérir le contrôle de la Société ; ou (iv) de demander la désignation d'un administrateur au conseil d'administration de la Société. Dés que les actions auront été admises aux négociations tel qu'il est dit ci-dessus, la Société communiquera au CMF les informations reçues dans ce cadre. Le CMF a indiqué qu'il publiera un avis relatif à toute communication ainsi transmise.

Le non respect de l'obligation légale de notification d'un changement de fourchette de participation, telle qu'imposée par la WMZ, est constitutif d'un délit en droit néerlandais et est passible de sanctions pénales et civiles, y compris la suspension des droits de vote.

3.1.12 Offre publique obligatoire

En application de l'article 15 des Statuts, dans l'hypothèse où une acquisition directe ou indirecte d'actions de la Société aurait pour effet d'amener une personne à détenir seule ou de concert (au sens de la WMZ), directement ou indirectement, une participation lui conférant le contrôle de 33⅓ % ou plus du capital social émis ou des droits de vote de la Société, cette personne ou ces personnes sera (seront) tenue(s) de lancer une offre publique inconditionnelle portant sur 100 % du capital de la Société, ou encore de faire en sorte qu'une telle offre soit lancée. Ladite offre devra être conforme à l'ensemble des exigences légales et réglementaires applicables dans chaque pays dans lequel les actions de la Société sont admises aux négociations.

Conformément à l'article 16 des Statuts, au cas où, dans un délai de deux mois à compter de la notification à la Société d'une participation supérieure ou égale à 33⅓ % du capital ou des droits de vote de la Société, une telle offre ne serait pas lancée (ou au cas où elle ne serait pas conforme aux exigences légales ou réglementaires applicables sur chacune des places de cotation) ou, à défaut d'une telle notification, dans un délai de quinze jours à compter de la réception d'une notification adressée par le conseil d'administration de la Société confirmant l'obligation de déposer l'offre publique, toute(s) personne(s) tenue(s) de déposer ladite offre devra(ont), dans le délai prescrit par la notification adressée par le conseil d'administration, procéder à l'échange du pourcentage des actions qu'elle détient au-delà de 33⅓ % du capital social émis ou des droits de vote d'EADS (le ''**Pourcentage Excédentaire**'') contre des certificats de dépôt à émettre par la *Stichting Administratiekantoor EADS* (la ''**Fondation**''). A compter de la date indiquée par le conseil d'administration, le droit de participer aux assemblées, d'y voter et de recevoir des dividendes sera suspendu en ce qui concerne les actions constitutives du Pourcentage Excédentaire. Si, dans un délai de quatorze jours à compter d'une nouvelle notification émanant du conseil d'administration, la personne tenue d'échanger contre des certificats de dépôts de la Fondation ses actions constitutives du Pourcentage Excédentaire n'a pas procédé audit échange, la Société sera irrévocablement autorisée à procéder à l'échange desdites actions contre des certificats de dépôt émis par la Fondation. Les statuts de la Fondation prévoient que cette dernière n'aura pas le droit d'assister en qualité d'actionnaire aux assemblées générales de la Société, d'y prendre la parole et d'y voter au titre des actions qu'elle détient, sauf dans la seule mesure où le conseil d'administration de la Société estimerait que cette participation est nécessaire afin d'assurer le respect des dispositions des Statuts relatives au dépôt d'une offre publique obligatoire.

L'obligation de lancer une offre publique ne trouve pas à s'appliquer dans les cas suivants :

(i) transfert d'actions à la Société elle-même ou à la Fondation ;

(ii) transfert à un dépositaire central de titres, à une chambre de compensation ou de règlement-livraison intervenant en cette qualité, étant entendu que les dispositions de l'Article 16 des Statuts décrites ci-dessus sont applicables, dans les cas où les actions sont détenues pour le compte de personnes agissant en violation des dispositions des articles 15 et 16 des Statuts décrites ci-dessus ;

(iii) transfert ou émission d'actions par la Société à l'occasion d'une fusion ou de l'acquisition par la Société d'une autre société ou d'actifs ;

(iv) cession d'actions entre parties à un accord tel que visé dans la définition donnée par la WMZ à la notion de 'parties de concert' dans les cas où ledit accord est conclu avant le 31 décembre 2000 (tel que modifié, complété ou remplacé par un nouveau contrat par admission d'une ou plusieurs nouvelles parties ou par exclusion d'une ou plusieurs parties) étant entendu que cette dérogation ne s'appliquera pas à une nouvelle partie qui, seule ou avec ses filiales et/ou des sociétés de son groupe, détiendrait au moins 33⅓ % des actions ou droits de vote de la Société ; cette dérogation vise à dispenser les parties au *Participation Agreement* (voir 3.3.2 ci-dessous) (tel que modifié, complété ou remplacé par un nouveau contrat, par voie d'admission ou d'exclusion d'une ou de plusieurs parties) de l'obligation de procéder à une offre obligatoire au cas où elles procéderaient à une cession d'actions entre elles ;

(v) transfert par un actionnaire en faveur d'une filiale dans laquelle il détient une participation supérieure à 50 % ou par un actionnaire en faveur d'une société qui détient plus de 50 % du capital dudit actionnaire cédant.

3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital social

3.2.1 Modification du capital social ou des droits attachés aux actions

Sauf limitation ou suppression par l'assemblée générale selon les modalités décrites ci-dessous, les actionnaires disposent d'un droit préférentiel de souscription proportionnel au nombre d'actions qu'ils détiennent leur permettant de souscrire à toute nouvelle émission d'actions, sauf en ce qui concerne les actions émises en échange d'un apport autre qu'en numéraire et les actions émises en faveur de salariés de la Société ou d'une société du groupe. Pour une description des dispositions contractuelles relatives aux droits de préemption, voir paragraphe 3.3.2 ci-dessous.

L'assemblée générale des actionnaires a le pouvoir d'émettre des actions. Toutes résolutions dans ce cadre devront recueillir l'approbation de deux tiers au moins des votes émis lors de l'assemblée générale des actionnaires dans l'hypothèse où moins de la moitié du capital émis est présent ou représenté à ladite assemblée. L'assemblée générale des actionnaires peut également autoriser le conseil d'administration, pour une période ne dépassant pas cinq ans, à émettre des actions et à fixer les modalités et conditions de ces émissions.

Lors de l'assemblée générale qui doit se tenir le 29 mai 2000, les actionnaires d'EADS autoriseront le conseil d'administration à émettre des actions, dans la limite du capital autorisé (voir paragraphe 3.2.3), pour une période allant jusque et y compris la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2001, et ce également dans le cas où les droits préférentiels de souscription pourraient être exercés après cette date, ainsi qu'à fixer les modalités et conditions de telles émissions.

L'assemblée générale des actionnaires dispose également du pouvoir de limiter ou de supprimer les droits préférentiels de souscription à l'occasion d'émissions d'actions nouvelles et peut autoriser le conseil d'administration à limiter ou supprimer de tels droits pour une période qui ne peut être supérieure à cinq ans.

L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui doit se tenir le 29 mai 2000 autorisera le conseil d'administration à supprimer ou limiter les droits préférentiels de souscription pour une période allant jusqu'à la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra en l'année 2001.

L'assemblée générale des actionnaires peut réduire le capital social émis par annulation des actions détenues par la Société ou par réduction de la valeur nominale des actions et modification corrélative des Statuts requérant dans ce dernier cas l'approbation de la décision par les deux tiers des votes.

3.2.2 Capital social émis

Après la Réalisation, le capital social émis s'élèvera à 715.053.828 euros, divisé en 715.053.828 actions d'une valeur nominale d'un euro chacune.

3.2.3 Capital social autorisé

A la date du présent document, le capital autorisé s'élève à 250.000 euros, divisé en 250.000 actions d'une valeur nominale d'un euro chacune. L'assemblée générale des actionnaires d'EADS du 10 mai 2000 a décidé d'augmenter le capital autorisé à 3.000.000.000 euros divisé en 3.000.000.000 actions d'une valeur nominale d'un euro chacune, cette augmentation ne prenant effet qu'à la date de la Réalisation, date à laquelle cette

autorisation sera utilisée à hauteur de 715.003.828 euros pour les besoins des apports devant être effectués par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI à EADS.

3.2.4 Titres donnant accès au capital social

Il n'existe, à la date du présent document, aucun autre titre donnant accès, immédiatement ou à terme, au capital social d'EADS.

3.2.5 Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société jusqu'à la Réalisation

Date	Nature de l'opération	Valeur nominale par action	Nombre d'actions émises	Prime d'émission	Nombre total d'actions émises à l'issue de l'opération	Montant total du capital social émis à l'issue de l'opération
29 décembre 1998	Constitution	1.000 NLG	100	—	100	100.000 NLG
3 avril 2000.....	Conversion en euros	1 euro	50.000	—	50.000	50.000 euros
Lors de la Réalisation	Emission d'actions en rémunération des apports à effectuer par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI	1 euro	715.003.828	1.512.798.902,18 euros	715.053.828	715.053.828 euros

Les conditions et modalités de l'augmentation de capital liée à l'Offre seront décrites dans la note d'opération relative à cette dernière.

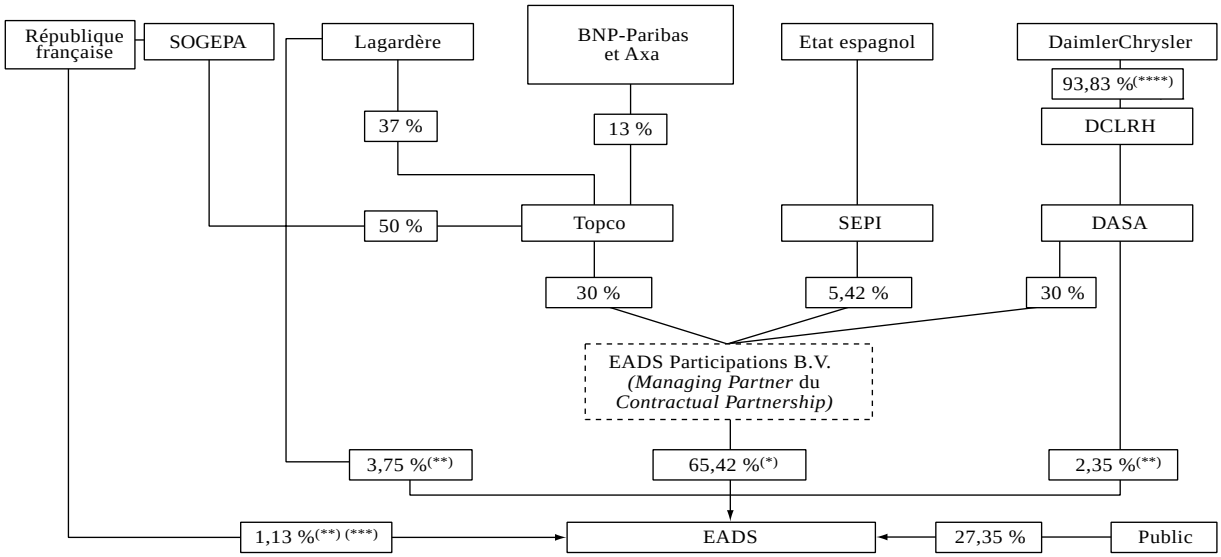
3.3 Répartition du capital et des droits de vote

3.3.1 Répartition du capital à l'issue des Opérations

EADS a été constituée afin de permettre le regroupement des activités d'Aerospatiale Matra, de DASA (à l'exception de certains actifs et passifs de cette dernière) et de CASA. Ce regroupement résultera d'une série d'opérations qui seront réalisées conformément aux *Business Combination Agreements*. Pour une description plus détaillée desdits accords, voir paragraphe 4.1.1.3.

A l'issue des Opérations, Lagardère, SOGEPA et les Institutions Financières Françaises détiendront ensemble 30 % du capital social d'EADS par l'intermédiaire de Topco. DaimlerChrysler détiendra également 30 % du capital social d'EADS. 60 % du capital social d'EADS seront ainsi détenus à parité par Topco et DaimlerChrysler qui assureront le contrôle conjoint d'EADS au travers du *Contractual Partnership*. SEPI, qui est également associée du *Contractual Partnership*, détiendra 5,42 % du capital social d'EADS. Le public (y compris les salariés d'EADS) détiendra directement 27,35 % du capital social d'EADS. Lagardère, l'Etat et DaimlerChrysler détiendront par ailleurs directement respectivement 3,75 %, 1,13 % et 2,35 % de celui-ci, ces participations étant soumises à certaines dispositions spécifiques (voir paragraphe 3.3.2 ci-dessous).

Le schéma ci-dessous décrit l'actionnariat d'EADS à l'issue des Opérations.



(*) EADS Participations B.V. se verra consentir un nantissement sur ces actions par Topco, DaimlerChrysler et SEPI (qui conserveront la propriété de ces actions) et exercera les droits de vote relatifs à ces actions.

(**) L'Etat, Lagardère et DaimlerChrysler exerceront les droits de vote relatifs à ces actions EADS (dans le cas de l'Etat et de Lagardère, ces actions étant placées auprès de la Caisse des dépôts et consignations) dans le même sens qu'EADS Participations B.V.

(***) Actions devant être distribuées gratuitement par l'Etat à certains anciens actionnaires d'Aerospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière en juin 1999.

(****) La quasi-totalité du solde est détenue par le Land de Hambourg.

3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires

Dans le présent document, l'expression ''**Actions Indirectes EADS**'' désigne les actions EADS devant être détenues par Topco, DaimlerChrysler et SEPI, pour lesquelles EADS Participations B.V. exercera l'ensemble des droits de vote y attachés, ainsi que, pour Lagardère, SOGEPA et les Institutions Financières Françaises (ou les sociétés de leur groupe) le nombre d'actions EADS détenues indirectement, par l'intermédiaire de Topco, et reflétant, par transparence, leur participation respective dans cette dernière.

Les principaux contrats régissant les relations entre les fondateurs d'EADS sont le *Participation Agreement*, ainsi qu'un contrat de droit néerlandais régissant le *Contractual Partnership* devant être conclu à la date de la Réalisation entre Topco, DASA, SEPI et EADS Participations B.V. (le ''***Contractual Partnership Agreement***'') et reprenant les principaux termes du *Participation Agreement*, ainsi qu'un certain nombre d'autres accords (et notamment le Pacte d'Actionnaires Topco et un accord entre l'Etat, DaimlerChrysler et DCLRH) régiront les relations entre les principaux actionnaires d'EADS. EADS Participations B.V. est une société à responsabilité limitée de droit néerlandais (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) qui intervient en qualité de gérant (*Managing Partner*) du *Contractual Partnership*. Les Actions Indirectes EADS détenues par Topco, DaimlerChrysler et SEPI seront nanties en faveur de la société EADS Participations B.V., qui se verra consentir le droit exclusif d'exercer les droits de vote se rapportant aux actions nanties (en ce compris le droit d'assister aux assemblées d'actionnaires et d'y prendre la parole) conformément aux dispositions du *Contractual Partnership Agreement*.

Les accords ci-dessus prévoient notamment des dispositions relatives :

— à la composition des conseils d'administration de Topco Gérance (gérant commandité de Topco), EADS Participations B.V. et EADS ;

— aux restrictions affectant le transfert des actions EADS et Topco ;

— aux droits de préemption et de sortie conjointe de DaimlerChrysler, Topco, SOGEPA et Lagardère ;

— aux défenses contre des prises de participations hostiles ;

— aux conséquences d'un changement de contrôle de DaimlerChrysler, Topco, Lagardère, SOGEPA ou SEPI ;

— à une promesse d'achat consentie par Topco en faveur de DaimlerChrysler portant sur les actions EADS détenues par cette dernière, exerçable dans certains cas ;

— à des droits spécifiques de l'Etat en ce qui concerne certaines décisions stratégiques relatives, notamment, à l'activité missiles balistiques d'EADS ;

— à certaines limitations relatives à la participation de l'Etat dans EADS.

L'un des principaux objectifs de ces dispositions est de mettre en place un groupe stable d'actionnaires de contrôle pour une période de trois ans au moins à compter de la Réalisation.

Les paragraphes ci-dessous fournissent une description des principales dispositions des accords entre les principaux actionnaires d'EADS.

Organisation de la société EADS Participations B.V.

Le conseil d'administration d'EADS Participations B.V. comprendra un nombre égal d'administrateurs désignés respectivement par DaimlerChrysler et par Topco (compte tenu des propositions faites par Lagardère en ce qui concerne les administrateurs désignés par Topco) ainsi qu'un administrateur désigné par SEPI. Sauf accord contraire, DaimlerChrysler et Topco désigneront chacune quatre administrateurs ainsi qu'un *Chairman* (Président) et un *Chief Executive Officer* parmi les administrateurs qu'elle a désignés. SEPI pourra — jusqu'au troisième anniversaire de la Réalisation ou jusqu'à la date à laquelle elle cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette dernière date est antérieure — désigner un administrateur au conseil d'administration d'EADS Participations B.V., la durée du mandat de ce dernier expirant au plus tard au troisième anniversaire de la Réalisation ou à la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette date est antérieure.

Cette structure donne à DaimlerChrysler et à Topco des droits égaux en matière de nomination de la majorité des administrateurs du conseil d'administration d'EADS Participations B.V.. L'ensemble des décisions du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. devra recueillir le vote favorable de six administrateurs au moins, sauf pour certaines questions qui sont soumises à l'accord préalable et unanime de DaimlerChrysler et de Topco. Jusqu'au troisième anniversaire de la Réalisation (ou jusqu'à la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette date est antérieure), l'administrateur désigné par SEPI au conseil d'administration d'EADS Participations B.V. pourra bloquer toute décision emportant une modification significative du Plan Industriel de CASA (tel que défini dans le *Business Combination Agreement CASA*) et/ou relative à la mise en oeuvre de celui-ci (les ''**Questions Relatives à CASA**'').

Transfert d'actions EADS

Pendant la période commençant à la date de la Réalisation et se terminant le 1er juillet 2003 (la ''**Période de Blocage**'') :

— DaimlerChrysler, Topco, SEPI, Lagardère et SOGEPA ainsi que l'Etat n'auront le droit, en principe, de procéder à l'acquisition d'aucune action EADS ;

— DaimlerChrysler, Lagardère et les Institutions Financières Françaises n'auront le droit de céder aucune Action Indirecte d'EADS ;

— SOGEPA et l'Etat seront tenus de céder l'ensemble de leurs actions EADS autres que leurs Actions Indirectes EADS (et les actions EADS détenues par l'Etat en vue des attributions à titre gratuit à d'anciens actionnaires d'Aerospatiale Matra — voir ci-dessous Droits et engagements spécifiques de l'Etat), soit dans le cadre de l'Offre soit, sous réserve de l'accord de SOGEPA, DaimlerChrysler et Lagardère, dans un délai de 18 mois à compter de l'Offre ;

— Lagardère devra céder sur le marché, soit dans le cadre de l'Offre, soit sous réserve de l'accord de Lagardère, de SOGEPA et de DaimlerChrysler, dans un délai de 18 mois à compter de l'Offre, la fraction de ses actions EADS (autres que ses Actions Indirectes EADS) représentant, à l'issue de l'Offre, plus de 3,75 % du capital d'EADS ;

— SOGEPA et SEPI auront le droit (mais non l'obligation) de céder sur le marché leurs Actions Indirectes EADS ;

— SEPI aura également le droit de céder tout ou partie de ses Actions Indirectes EADS par voie de cession de bloc à un tiers, (i) sous réserve d'un droit de préemption en faveur de DaimlerChrysler et de Topco dans les proportions respectives existant entre le nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par

chacune d'elles, sauf dans le cas où la vente envisagée est faite en faveur d'un investisseur privé espagnol (autre qu'un concurrent d'EADS, de DaimlerChrysler ou de Topco) et, (ii) dans le cas où la vente envisagée est en faveur d'un concurrent d'EADS, de DaimlerChrysler ou de Topco, sous réserve de l'accord écrit préalable respectivement de DaimlerChrysler et Topco agissant conjointement, de Topco ou de DaimlerChrysler. SEPI a l'intention (sans toutefois être tenu de le faire) de céder ses Actions Indirectes EADS dans un délai de trois ans à compter de la Réalisation. Dès qu'elle ne détiendra plus aucune Action Indirecte d'EADS, SEPI perdra ses principaux droits et obligations au titre du *Participation Agreement* et du *Contractual Partnership Agreement* ;

— la participation de 3,75 % détenue dans EADS par Lagardère ainsi que la participation de 2,35 % détenue par DaimlerChrysler à l'issue de l'Offre pourra être cédée sur le marché. Cependant, toute vente de ces actions sur le marché pendant la Période de Blocage devra être coordonnée avec SOGEPA, l'Etat et SEPI dans le cas où SOGEPA et/ou SEPI procéderaient à des cessions d'actions EADS à la même période. Dans ce cas, SOGEPA, l'Etat et SEPI pourront demander à Lagardère et à DaimlerChrysler de retarder ces cessions, si elles estiment de façon raisonnable que lesdites cessions auraient un effet négatif sur les cessions auxquelles SOGEPA et/ou SEPI procéderaient à cette même date.

A l'issue de la Période de Blocage, chacune des sociétés DaimlerChrysler, Topco, SEPI, Lagardère et SOGEPA ainsi que les Institutions Financières Françaises auront le droit de céder leurs actions EADS sur le marché, sous réserve de respecter les conditions suivantes :

— si l'une des parties entend céder l'une quelconque de ses actions EADS, elle sera tenue de céder en priorité ses actions autres que ses Actions Indirectes EADS avant d'exercer son droit de céder ses Actions Indirectes EADS dans le respect des dispositions indiquées ci-dessous ;

— en cas de cession d'Actions Indirectes EADS, DaimlerChrysler (dans le cas d'une cession par Topco), Topco (dans le cas d'une cession par DaimlerChrysler) ou Topco et DaimlerChrysler (dans le cas d'une cession par SEPI) pourront soit exercer un droit de préemption soit céder leurs Actions Indirectes EADS sur le marché dans les mêmes proportions que celles existant entre les Actions Indirectes EADS détenues par les parties concernées ;

— toute cession d'Actions Indirectes EADS par SOGEPA ou Lagardère est soumise à un droit de préemption en faveur de Lagardère ou SOGEPA, selon le cas. Au cas où ce droit ne serait pas exercé, les Actions Indirectes EADS pourront être cédées (a) à un tiers identifié sous réserve de l'accord de Lagardère ou de SOGEPA (selon le cas) ainsi que de DaimlerChrysler (b) si cet accord ne peut être obtenu, les Actions Indirectes EADS pourront être cédées sur le marché, sous réserve du droit de préemption de DaimlerChrysler visé ci-dessus ;

— Lagardère et SOGEPA disposeront respectivement d'un droit proportionnel de sortie conjointe en cas de cession de leurs Actions Indirectes EADS ;

— toute cession par les Institutions Financières Françaises d'Actions Indirectes EADS est (a) soumise à un droit de préemption en faveur de Lagardère, (b) subordonnée à l'accord écrit et préalable de SOGEPA en cas de cession à un tiers identifié (en ce compris Lagardère), ledit accord ne pouvant être déraisonnablement refusé, dans le cas où l'acquéreur serait un groupe financier ; et (c) subordonnée à l'accord de DaimlerChrysler en cas de cession à un groupe industriel.

Contrôle d'EADS

Dans l'hypothèse où un tiers à l'encontre duquel DaimlerChrysler où Topco formulerait des objections (un ''**Tiers Hostile**'') viendrait à détenir dans EADS une participation égale ou supérieure à 12,5 % du nombre d'actions EADS dont les droits de vote sont exercés dans le cadre du *Contractual Partnership* (une ''**Participation Qualifiée**'') et, sauf dans l'hypothèse où une Offre Hostile (telle que définie ci-dessous) aurait été effectuée par le Tiers Hostile ou jusqu'à ce que DaimlerChrysler et Topco soient convenus que le Tiers Hostile doit cesser d'être considéré comme tel ou jusqu'à ce que ledit Tiers Hostile ait cessé de détenir une Participation Qualifiée, les parties au *Participation Agreement* feront usage de tous leurs moyens de contrôle et d'influence dans EADS afin d'éviter que ledit Tiers Hostile n'accroisse ses droits ou pouvoirs au sein d'EADS.

Pendant la Période de Blocage, les parties au *Participation Agreement* ne pourront accepter une offre, qu'elle soit faite sous forme d'offre publique ou autrement, émanant d'un Tiers Hostile et qui ne serait pas acceptable par DaimlerChrysler ou par Topco (une ''**Offre Hostile**''). A l'issue de la Période de Blocage, les Offres Hostiles pourront être acceptées sous réserve du respect de dispositions imposant notamment à la partie désireuse d'accepter lesdites offres, d'offrir ses actions EADS à DaimlerChrysler et/ou Topco, auquel cas ces dernières

pourront exercer un droit de préemption sur tout ou partie des actions EADS détenues par la partie désireuse d'accepter l'Offre Hostile.

Après la Période de Blocage, toute cession d'actions EADS, autres que des Actions Indirectes EADS, par DaimlerChrysler, Topco ou Lagardère alors qu'un Tiers Hostile est actionnaire et acquéreur d'actions EADS sur le marché sera soumise au droit de préemption de, respectivement, Topco, DaimlerChrysler et SOGEPA. Dans le cas d'une cession par Lagardère, si SOGEPA n'exerce pas son droit de préemption, DaimlerChrysler aura à son tour un droit de préemption.

Dissolution du Contractual Partnership et d'EADS Participations B.V.

Le *Contractual Partnership* et EADS Participations B.V. seront dissoutes et mises en liquidation en cas de survenance de certains événements (chacun desdits événements étant dénommé un ''**Evénement de Résiliation**'') en ce compris :

(i) si le nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par Topco vient à représenter moins de 10 % du nombre total d'actions EADS, sauf dans le cas où la différence entre les participations de DaimlerChrysler et Topco (calculées en pourcentages représentés par le nombre d'Actions Indirectes EADS de chacune d'entre elles par rapport au nombre total d'actions EADS) est inférieure ou égale à 5 %, auquel cas la dissolution et la liquidation ne se produira que si les Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par Topco représentent 5 % ou moins du nombre total d'actions EADS ;

(ii) si, en cas de changement de contrôle de Lagardère, de SOGEPA, de Topco ou de DaimlerChrysler, aucune notification d'offre d'acquisition par un tiers des actions Topco ou des Actions Indirectes EADS détenues par la partie faisant l'objet du changement de contrôle (la ''**Partie Objet du Changement**'') (la Partie Objet du Changement entendant accepter ladite offre) n'a été effectuée conformément au *Participation Agreement* (voir ci-dessous ''Changement de contrôle'') dans un délai de 12 mois à compter de la survenance du changement de contrôle (l'absence de notification d'une offre d'acquisition par un tiers des Actions Indirectes EADS détenues par SEPI en cas de changement de contrôle de cette dernière ne donne pas lieu à une dissolution du *Contractual Partnership* ou d'EADS Participations B.V. mais entraîne la perte par SEPI de ses principaux droits ou obligations au titre du *Participation Agreement* ou du *Contractual Partnership Agreement*).

En cas de survenance d'un Evénement de Résiliation, il est fait interdiction à EADS Participations B.V. de continuer à exercer une quelconque activité, si ce n'est dans la mesure nécessaire à sa liquidation ou à la liquidation du *Contractual Partnership*.

Changement de contrôle

Le *Participation Agreement* prévoit notamment que si (a) Lagardère ou SOGEPA fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler en fait la demande ou (b) Topco fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler en fait la demande ou (c) DaimlerChrysler fait l'objet d'un changement de contrôle et Topco en fait la demande ou (d) SEPI fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler ou Topco en fait la demande :

(i) la partie faisant l'objet du changement de contrôle déploiera ses meilleurs efforts afin d'assurer la vente de ses actions Topco (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est Lagardère ou SOGEPA) ou de ses Actions Indirectes EADS (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est DaimlerChrysler, Topco ou SEPI) en faveur d'un tiers acquéreur à des conditions de marché. Lorsque la partie faisant l'objet du changement de contrôle est Lagardère ou SOGEPA, le tiers acquéreur sera nommé avec l'accord de DaimlerChrysler, accord qui ne pourra pas être indûment refusé ;

(ii) s'il est reçu une offre d'acquisition par un tiers des actions Topco détenues par Lagardère ou SOGEPA ou des Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler, Topco ou SEPI, selon le cas, et si la Partie Objet du Changement entend accepter cette offre, celle-ci sera immédiatement notifiée à (a) DaimlerChrysler dans le cas d'un changement de contrôle affectant Lagardère ou SOGEPA ; (b) Topco dans le cas d'un changement de contrôle affectant DaimlerChrysler ; (c) DaimlerChrysler dans le cas d'un changement de contrôle affectant Topco ou ; (d) DaimlerChrysler ou Topco dans le cas d'un changement de contrôle affectant SEPI (la partie recevant la notification conformément au (a), (b) (c) ou (d) étant ci-après dénommée la ''**Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement**''). La Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement aura un droit prioritaire

d'acquisition des actions Topco ou des Actions Indirectes EADS offertes à la vente, au prix offert par le tiers. Pour ce qui est du cas visé au point (d), si DaimlerChrysler et Topco ont toutes deux demandé à ce que SEPI trouve un tiers acquéreur, chacune d'entre elles aura le droit de procéder à l'acquisition des Actions Indirectes EADS de SEPI, proportionnellement au nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par chacune d'elles. Au cas où la Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement ne notifierait pas son intention de procéder à l'acquisition des actions Topco ou des Actions Indirectes EADS dans un délai de 30 jours à compter de la date de l'offre, la Partie Objet du Changement sera tenue de céder lesdites actions Topco ou Actions Indirectes EADS au tiers aux conditions de son offre initiale.

Le tiers acquéreur ne pourra être ni un concurrent d'EADS, Topco ou DaimlerChrysler selon le cas, ni une société du groupe ayant pris le contrôle de la Partie Objet du Changement.

Cas de défaillance autres qu'un changement de contrôle

Le *Participation Agreement* prévoit certaines mesures dans des cas de défaillance (autres qu'un changement de contrôle), et notamment en cas de cessation de paiement ou de violation substantielle du *Participation Agreement*. En particulier s'il survient un tel cas de défaillance en ce qui concerne DaimlerChrysler, Topco ou SEPI, la partie non contrevenante (à savoir respectivement Topco, DaimlerChrysler ou encore Topco et DaimlerChrysler agissant conjointement) bénéficiera de la part de la partie contrevenante d'une promesse de vente portant sur les actions EADS ainsi que sur sa participation dans la société EADS Participations BV. Si ce cas de défaillance survient en ce qui concerne Lagardère ou SOGEPA, cette partie sera tenue de faire ses meilleurs efforts pour céder sa participation dans le capital de Topco à un tiers acheteur, et ce à des conditions de marché et de bonne foi (ledit acheteur ne pouvant être un concurrent d'EADS ou de DaimlerChrysler). En cas de cession par Lagardère, le tiers acquéreur devra être désigné par SOGEPA avec l'accord de DaimlerChrysler (ledit accord ne pouvant être refusé de façon déraisonnable). En cas de cession par SOGEPA, DaimlerChrysler devra marquer son accord sur cette cession (ledit accord ne pouvant être refusé de façon déraisonnable).

Droits et engagements spécifiques de l'Etat

L'Etat, qui n'est pas partie au *Participation Agreement*, a conclu un contrat séparé, régi par le droit français, avec DaimlerChrysler et DCLRH en date du 14 octobre 1999 (tel que modifié) en application duquel :

— l'Etat s'engage à ne pas détenir, à travers SOGEPA, Topco et EADS Participations B.V. une participation dans EADS dépassant 15 % du capital social émis total d'EADS ;

— l'Etat s'engage à ce que ni lui ni aucune entreprise publique ne détienne directement aucune action EADS ;

abstraction faite, dans l'un et l'autre de ces cas, (i) des actions EADS représentant 2,3 % du capital social d'Aerospatiale Matra (ou 1,13 % du capital social d'EADS à l'issue de l'Offre) devant être distribuées gratuitement à certains anciens actionnaires d'Aerospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière intervenue en juin 1999 ; (ii) des actions détenues par SOGEPA ou par l'Etat et pouvant être cédées ou acquises conformément aux dispositions du *Participation Agreement* ou du Pacte d'Actionnaires Topco (voir ci-dessus) et (iii) les actions acquises à des fins d'investissement exclusivement.

Par ailleurs, jusqu'à la Réalisation, l'Etat détient une action spécifique dans Aerospatiale Matra en application du décret n° 99-97 du 15 février 1999, lui conférant certains droits particuliers, y compris le droit de bloquer toute décision d'Aerospatiale Matra de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques et aux participations majoritaires d'Aerospatiale Matra dans les sociétés Cilas, Sodern ou Nuclétudes et dans le GIE Cosyde.

A compter de la Réalisation, les droits de l'Etat résultant de l'action spécifique décrits ci-dessus seront remplacés par de nouveaux droits tels que définis dans un contrat devant être conclu entre EADS et l'Etat (le ''**Contrat de Missiles Balistiques**'') en application duquel EADS accordera à l'Etat (a) un droit de veto et une promesse de vente sur l'activité de missiles balistiques, ladite promesse pouvant être exercée dans le cas où (i) un tiers qui n'est pas affilié aux groupes DaimlerChrysler et/ou Lagardère acquerrait, à titre direct ou indirect, seul ou de concert, plus de 10 % ou tout multiple de 10 %, du capital ou des droits de vote d'EADS ou (ii) il serait envisagé de céder, après la résiliation du Pacte d'Actionnaires Topco, les actifs ou actions de sociétés exerçant les activités de missiles balistiques et (b) un droit de s'opposer au transfert desdits actifs ou desdites actions pendant la durée du Pacte d'Actionnaires Topco.

Enfin, en sa qualité de partenaire stratégique privilégié de la société Aerospatiale Matra en application d'un accord conclu en date du 15 février 1999 avec l'Etat, Lagardère a pris envers celui-ci certains engagements en ce

qui concerne l'évolution du cours des actions Aerospatiale Matra à la Bourse de Paris par rapport à l'indice CAC 40 pendant une période de deux ans. De façon générale, Lagardère s'est engagée à effectuer en faveur de l'Etat un paiement pouvant atteindre 1,15 milliards de francs français si le cours de l'action Aerospatiale Matra affiche une performance inférieure de 8 % ou plus à l'indice CAC 40 sur une même période de référence. Si les actions d'Aerospatiale Matra affichent durant cette période une performance supérieure de 10 % ou plus à celle du CAC 40, Lagardère ne sera tenue de faire aucun paiement et son obligation prendra fin. Au cas où le cours de bourse se situerait entre ces deux seuils, un montant calculé au prorata serait dû.

En vertu d'un accord en date du 14 octobre 1999, Lagardère et l'Etat sont convenus que les engagements de Lagardère tels que décrits au paragraphe ci-dessus resteraient en vigueur pour la même période, le cours de l'action EADS à la Bourse de Paris servant de référence en lieu et place du cours de l'action Aerospatiale Matra.

Topco

Topco est une société en commandite par actions de droit français, dont le capital social sera détenu conjointement par SOGEPA (50 %), Lagardère (37 %) et les Institutions Financières Françaises (13 %).

L'associé gérant commandité de Topco, Topco Gérance, sera une société par actions simplifiée de droit français. Le conseil d'administration de Topco Gérance sera composé de huit administrateurs, dont quatre désignés par Lagardère et quatre par SOGEPA. Les décisions du conseil d'administration de Topco Gérance seront prises à la majorité simple des administrateurs, sauf pour les questions ci-dessous pour lesquelles une majorité de six administrateurs sur huit sera requise : (a) acquisitions ou cessions de participations ou d'actifs dont le montant individuel serait supérieur à 500 millions d'euros ; (b) accords stratégiques d'alliance et de coopération industrielle ou financière ; (c) augmentation de capital d'EADS d'un montant supérieur à 500 millions d'euros sans droit préférentiel de souscription ; (d) toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques et aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde. Les décisions visées au point (d) ci-dessus seront également régies par le Contrat de Missiles Balistiques (voir ci-dessus ''Droits et engagements spécifiques de l'Etat'').

Dans les cas où, lors d'un vote du conseil d'administration de Topco Gérance portant sur ces questions, il ne serait pas possible de réunir la majorité qualifiée de six administrateurs en raison du vote négatif de l'un quelconque des administrateurs désignés par SOGEPA, les administrateurs désignés par Topco au conseil d'administration d'EADS Participations B.V. seront tenus de voter contre la proposition. Cela signifie qu'en sa qualité d'actionnaire de SOGEPA, l'Etat pourra bloquer toutes décisions relatives à ces questions au sein d'EADS Participations B.V. et par voie de conséquence au sein d'EADS tant que le Pacte d'Actionnaires Topco restera en vigueur.

L'actionnariat de Topco reflétera à tout moment les participations indirectes de l'ensemble des actionnaires de Topco dans EADS.

Dans certains cas, et notamment en cas de changement de contrôle de Lagardère, cette dernière accordera une promesse de vente portant sur ses actions Topco en faveur de tout tiers personne privée qui sera désigné par SOGEPA et approuvé par DaimlerChrysler. Cette promesse sera exerçable pendant la durée du Pacte d'Actionnaires Topco sur la base du prix de marché des actions EADS.

Le Pacte d'Actionnaires Topco sera résilié si Lagardère ou SOGEPA cesse de détenir une participation au moins égale à 20 % du capital de Topco, étant toutefois précisé que : (a) les dispositions relatives à la promesse de vente consentie par Lagardère telle que décrite ci-dessus resteront en vigueur aussi longtemps que le *Participation Agreement* restera en vigueur (b) tant que SOGEPA détiendra au moins une action Topco, elle conservera le droit de désigner un administrateur au sein de Topco Gérance, dont l'approbation sera nécessaire pour toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques ou aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde ; et (c) le Pacte d'Actionnaires Topco sera résilié en cas de dissolution de la société EADS Participations B.V. du fait de DaimlerChrysler. Dans ce dernier cas, les parties se sont engagées à négocier un nouveau pacte d'actionnaires dans l'esprit du pacte d'actionnaires conclu entre elles en date du 14 avril 1999 relatif à Aerospatiale Matra, en tenant compte de leurs participations respectives dans Topco à la date de la dissolution d'EADS Participations B.V.

Promesse d'achat

Aux termes du *Participation Agreement*, Topco consent à DaimlerChrysler une promesse d'achat portant sur les actions EADS de cette dernière, ladite promesse pouvant être exercée par DaimlerChrysler (i) en cas de situations

de blocage résultant de l'exercice par SOGEPA de ses droits relatifs à certaines décisions stratégiques (énumérées ci-dessus dans le cadre de la description de Topco) autres que celles concernant l'activité missiles balistiques ou (ii) après la Période de Blocage, durant certaines périodes sous réserve, dans l'un ou l'autre cas mentionné en (i) ou (ii), que l'Etat détienne toujours une participation directe ou indirecte dans EADS. La promesse d'achat ne peut être exercée que sur la totalité, et non certaines seulement, des actions EADS détenues par DaimlerChrysler.

Le prix d'exercice de la promesse d'achat ci-dessus sera calculé sur la base d'une moyenne de cours de bourse d'EADS.

En cas d'exercice par DaimlerChrysler de la promesse d'achat qui lui est consentie par Topco, cette dernière acquerra les actions EADS auprès de DaimlerChrysler. Toutefois, Lagardère est en droit de demander à SOGEPA de se substituer à Topco aux fins de l'acquisition des actions EADS détenues par DaimlerChrysler, à la suite de l'exercice par cette dernière de sa promesse d'achat. Cette faculté de substitution a d'ores et déjà été acceptée par DaimlerChrysler. Dans l'hypothèse où Lagardère n'exercerait pas cette faculté de substitution, Lagardère et les Institutions Financières Françaises devraient fournir leur quote-part du financement nécessaire à cette acquisition. Au cas où les Institutions Financières Françaises manqueraient à fournir leur part proportionnelle du financement, Lagardère devrait se substituer aux Institutions Financières Françaises ou leur substituer toute institution financière de premier rang. SOGEPA s'oblige à fournir sa quote-part du financement correspondant à ses droits dans Topco. Au cas où Lagardère déciderait de ne pas participer au financement, (a) SOGEPA s'oblige à se substituer à Topco aux fins de l'acquisition des actions cédées par DaimlerChrysler du fait de l'exercice par cette dernière de sa promesse d'achat et (b) SOGEPA ou Lagardère pourront demander la liquidation de Topco et d'EADS Participations B.V. ainsi que la résiliation du Pacte d'Actionnaires Topco (nonobstant les clauses de résiliation du Pacte d'Actionnaires Topco décrites ci-dessus). Dans ce cas, Lagardère sera libre de procéder à la vente de ses actions EADS sur le marché ou par cession de bloc à un tiers.

3.3.3 Forme des actions

Les actions EADS sont sous la forme nominative. Le conseil d'administration pourra décider, pour tout ou partie des actions, qu'elles soient sous la forme au porteur.

Les actions sont inscrites dans le registre des actionnaires sans qu'il soit émis de certificat. Cependant, il pourra être émis des certificats en cas de décision prise en ce sens par le conseil d'administration pour tout ou partie des actions. Les certificats d'actions seront émis sous la forme déterminée par le conseil d'administration. Les actions nominatives seront numérotées de la manière déterminée par le conseil d'administration.

3.3.4 Modifications de la répartition du capital de la Société depuis sa constitution

La Société a été constituée avec un capital autorisé de 500.000 NLG, composé de 500 actions de 1.000 NLG chacune. Le souscripteur initial était Aerospatiale Matra en faveur de laquelle 100 actions ont été émises le 29 décembre 1998. Par acte notarié en date du 28 décembre 1999, ces actions ont été transférées à DASA.

A l'issue des Opérations, l'actionnariat sera tel qu'indiqué dans le schéma figurant au paragraphe 3.3.1 ci-dessus.

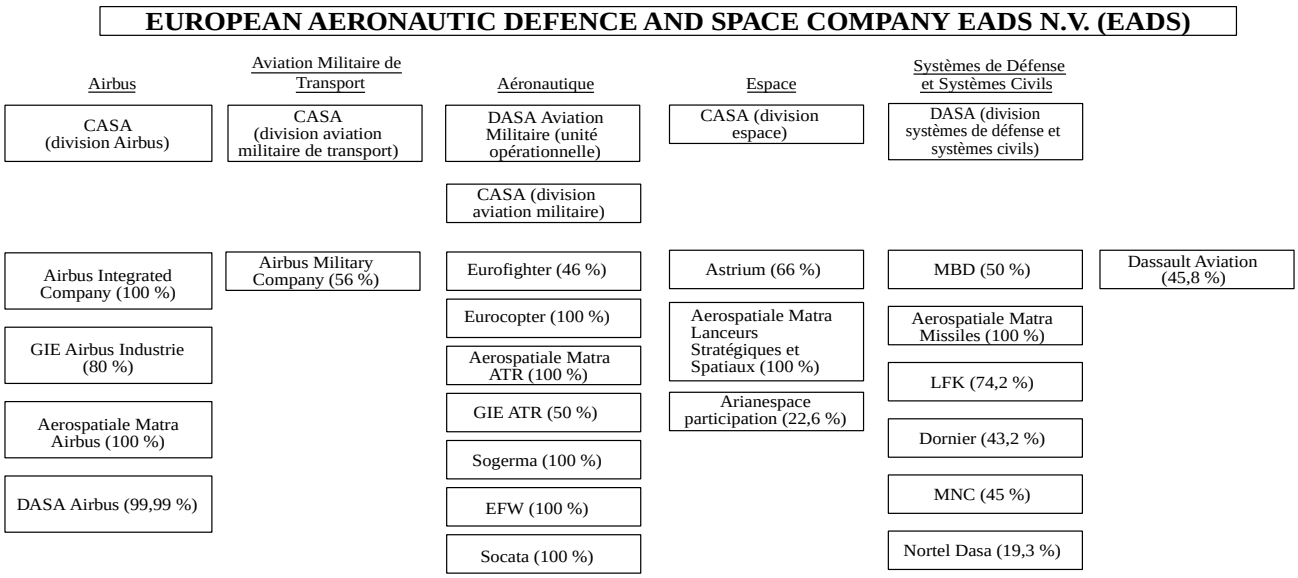
3.3.5 Personnes exerçant le contrôle de la Société

Voir paragraphes 3.3.1 et 3.3.2 ci-dessus.

3.3.6 Organigramme simplifié du groupe

Le tableau ci-dessous indique les principales unités opérationnelles d'EADS à l'issue de la Réalisation.

ORGANIGRAMME SIMPLIFIE DU GROUPE EADS



Les pourcentages de participation indiqués dans l'organigramme ci-dessus représentent les participations directes et indirectes d'EADS dans le capital des sociétés concernées, à l'exclusion des pourcentages détenus par les autres actionnaires.

3.3.7 Rachat par la Société de ses propres actions

3.3.7.1 Droit néerlandais

La Société peut acquérir ses propres actions à titre onéreux, sous réserve du respect de certaines dispositions du droit néerlandais et des Statuts, si (i) les fonds propres diminués des fonds nécessaires afin de procéder à l'acquisition ne sont pas inférieurs au total du montant du capital libéré et appelé et de toutes réserves imposées par le droit néerlandais et (ii) la Société et ses filiales ne détiennent pas ou ne sont pas bénéficiaires de nantissement, au terme de ces opérations, d'un nombre d'actions dont la valeur nominale totale est supérieure à un dixième du capital social émis de la Société. Le conseil d'administration ne peut procéder à des rachats d'actions que s'il en a été autorisé par une assemblée générale des actionnaires. Cette autorisation ne peut valoir que pour une période ne dépassant pas dix-huit mois.

Aucun droit de vote n'est attaché aux actions détenues par la Société. Les usufruitiers et bénéficiaires de nantissement d'actions détenues par la Société ne se voient toutefois pas privés de leurs droits de vote dans le cas où le droit d'usufruit ou le nantissement existait avant que l'action ne soit détenue par la Société.

3.3.7.2 Réglementation française

Lorsque ses actions seront admises aux négociations d'un marché réglementé en France, la Société sera soumise à la réglementation résumée ci-dessous.

En application du Règlement n° 98-02 de la COB, l'achat par la Société de ses propres actions sera subordonné à la publication d'une note d'information soumise au visa de la COB.

En application du Règlement n° 90-04 de la COB, tel que modifié, une société ne peut réaliser d'opérations sur ses propres actions aux fins de manipuler le marché. Le règlement n° 90-04 définit également les conditions de validité des interventions réalisées par la Société sur ses propres actions.

Après avoir réalisé des rachats de ses propres actions, une société est tenue de déposer des rapports mensuels auprès de la COB et du CMF contenant des informations spécifiques sur les transactions intervenues. Le CMF publie ces informations.

Réglementation allemande

En sa qualité d'émetteur étranger, la Société ne sera pas soumise aux règles de droit allemand relatives aux opérations portant sur ses propres actions, ces dispositions ne s'appliquant qu'aux émetteurs allemands.

3.4 Informations boursières

A la date du présent document, les actions de la Société ne sont admises sur aucun marché réglementé, en France ou à l'étranger. EADS a l'intention de demander l'admission de ses actions au Premier Marché (Règlement Mensuel) de la Bourse de Paris et à la Bourse de Francfort.

La Société demandera également l'admission de ses actions au Système de Cotation Automatisé des Bourses espagnoles, sous réserve de l'accord des autorités boursières espagnoles quant à la réglementation applicable à EADS.

3.5 Dividendes

3.5.1 Dividendes payés au cours des cinq dernières années

Aerospatiale Matra n'a pas payé de dividendes au titre des exercices 1995 à 1997. L'assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra du 6 mai 1999 a approuvé la distribution d'un dividende sous la forme d'actions de Thomson-CSF reçues par Aerospatiale Matra en contrepartie de l'apport à cette dernière d'Aerospatiale Satellites en avril 1998.

Une résolution sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra convoquée pour le 29 mai 2000 afin d'approuver le paiement d'un dividende en numéraire au titre de l'exercice 1999 pour un montant total de 201.843.887,50 FF.

DASA et CASA sont détenues par DCLRH et par SEPI, respectivement à concurrence de 100 % et de 99,29 %. De ce fait, les informations relatives aux dividendes payés au cours des cinq dernières années ne sont pas pertinentes. Pour des informations quant aux montants en numéraires extraits des sociétés DASA et CASA dans le cadre de la mise en œuvre des *Business Combination Agreements*, voir paragraphe 4.1.1.3 ci-dessous.

3.5.2 Politique de distribution de dividendes d'EADS

Il appartiendra au conseil d'administration de la Société de définir la politique de distribution de dividendes d'EADS en fonction notamment des résultats de la Société, de sa politique d'investissement ainsi que de la politique de distribution de dividendes de sociétés européennes et internationales du secteur (voir également paragraphe 3.1.9 Répartition statutaire des bénéfices). Il ne peut être donné aucune garantie quant à la distribution future de dividendes.

3.5.3 Délai de prescription des dividendes

En vertu de l'article 31 des Statuts, le droit au paiement d'un dividende ou de toute autre forme de distribution votée par l'assemblée générale est prescrit cinq ans à compter de la date à laquelle ledit dividende est dû et exigible. Le droit au paiement d'acomptes sur dividendes est prescrit cinq ans à compter de la date à laquelle le dividende sur lequel ledit acompte sera imputé est devenu dû et exigible.

3.5.4 Régime fiscal

Les descriptions ci-dessus constituent une analyse générale du droit fiscal français actuellement en vigueur. Elles se limitent aux incidences fiscales significatives pour une personne physique ou morale titulaire d'actions de la Société et qui est ou est réputée être un résident fiscal français au sens du droit fiscal français (un ''**Actionnaire Français**''). Les descriptions ci-dessous ne sont pas exhaustives. Certaines catégories d'actionnaires de la Société peuvent être soumises à des règles spécifiques qui ne sont pas analysées ci-dessous et qui sont susceptibles d'avoir une incidence nettement différente de celle des règles générales étudiées ci-dessous. En cas de doute sur leur situation fiscale, les investisseurs sont invités à consulter leurs conseils en matière fiscale.

Imposition des Revenus et des Plus-Values

Imposition des Dividendes

Généralités

Les dividendes payés à un Actionnaire Français par prélèvement sur les bénéfices de l'année ou mis en réserve sont imposables en France, sans qu'il soit tenu compte du fait que ces montants soient payés en France ou à l'extérieur du pays. Ils sont soumis selon les cas à l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou à l'impôt sur les sociétés et, s'agissant d'une société de droit néerlandais, n'ouvrent pas droit à l'avoir fiscal en France.

En général, le montant imposable est le montant net reçu en numéraire, majoré du montant de tout crédit d'impôt applicable.

Le montant du crédit d'impôt disponible est calculé comme suit.

En vertu des dispositions actuellement en vigueur aux Pays-Bas, un dividende distribué par la Société fera en général l'objet d'une retenue à la source perçu par l'Etat néerlandais au taux de 25 %. La convention tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, conclue le 16 mars 1973 entre la République française et le Royaume des Pays-Bas, telle qu'amendée (la ''**Convention**''), réduit ce taux à 15 % pour les dividendes distribués à une personne physique ou morale (i) qui a qualité de résident français au sens de la Convention (ii) qui détient moins de 25 % du capital de la Société et (iii) dont la participation dans la Société n'est pas effectivement rattachée à un établissement stable aux Pays-Bas. Pour autant que l'ensemble de ces conditions soient réunies et que certains certificats soient remis aux autorités fiscales néerlandaises avant la date de mise en paiement, il pourra être fait application du taux réduit de retenue à la source au moment de la distribution. Si les conditions sont réunies mais que les formulaires fiscaux ou certificats nécessaires ne sont pas fournis avant la date de mise en paiement des dividendes, l'Actionnaire Français pourra néanmoins demander le remboursement du supplément d'impôt en adressant une demande spéciale aux autorités néerlandaises.

Conformément à l'article 24-B de la Convention, un Actionnaire Français qui reçoit un revenu sous forme de dividendes de la Société et qui a acquitté l'impôt néerlandais conformément à la Convention, se voit accorder un crédit d'impôt correspondant au montant de l'impôt perçu aux Pays-Bas. Le montant du crédit d'impôt disponible est dès lors égal au plus faible de l'impôt néerlandais effectivement payé ou de 15/85èmes du montant net du montant des dividendes reçus.

Le crédit d'impôt est inclus dans l'assiette de l'impôt sur le revenu des personnes physiques ou de l'impôt sur les sociétés en France. Sous réserve de ce qui est dit ci-dessous en ce qui concerne le régime français des sociétés mères et filiales (voir ci-après), le crédit d'impôt peut être imputé sur l'impôt français dû au titre des dividendes perçus de la Société (y compris le montant du crédit d'impôt lui-même) dans la limite de l'impôt français afférent à ces dividendes. Aucun surplus ne peut être imputé sur les impôts français dus du chef d'autres sources de revenus. Aucun surplus ne sera remboursable et ne pourra être reporté.

Actionnaires Français personnes physiques

Les dividendes perçus par un Actionnaire Français personne physique sont soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques dans la catégorie des revenus de capitaux mobiliers. Ces revenus sont ajoutés à l'ensemble des revenus du contribuable et sont imposés sur la base du système progressif (le taux marginal le plus élevé étant égal à 54 % des revenus perçus en 1999). Par ailleurs, ces revenus sont soumis à : (i) la CSG (contribution sociale généralisée) au taux de 7,5 % (dont 5,1 % sont déductibles de l'ensemble des revenus imposables) — (article 1600-0 E du Code Général des Impôts) ; (ii) au prélèvement social de 2 % (article 1600-0 F bis III 1 du Code Général des Impôts) ; et (iii) à la CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale) au taux de 0,5 % (article 1600-0 L du Code Général des Impôts). Ces distributions de dividendes ne bénéficient pas de l'abattement annuel de 8.000 FF (pour les célibataires, veufs ou divorcés et pour les époux imposés de façon séparée) ou de 16.000 FF (pour les couples soumis à imposition commune) applicable notamment aux revenus perçus au titre d'actions françaises (article 158-3 du Code Général des Impôts). Les actions de la Société ne seront pas éligibles en vue de leur détention dans le cadre du Plan d'Epargne en Actions en vertu de la loi française n° 92-666 du 16 juillet 1992, qui, en règle générale, ne vaut que pour les actions émises par des sociétés françaises (sauf pour les actions EADS remises en échange des Actions Aerospatiale Matra : voir ci-dessous).

Actionnaires Français personnes morales

Les dividendes reçus par un Actionnaire Français personne morale et soumis à l'impôt sur les sociétés en France sont intégrés à son revenu imposable et sont en général soumis à l'impôt des sociétés au taux de droit commun de

33⅓ % (plus une contribution additionnelle de 10 % et, pour les exercices clos à compter du 1er janvier 2000, à une contribution sociale égale à 3,3 % du montant de l'impôt sur les sociétés au taux de droit commun minoré d'une franchise égale à 5.000.000 FF). Les personnes morales dont le chiffre d'affaires (hors TVA) pour l'exercice considéré est inférieur à 50.000.000 FF et dont le capital social est entièrement libéré et a été détenu de manière continue pour 75 % au moins pendant l'ensemble de l'exercice concerné par des personnes physiques (ou par des sociétés réunissant les mêmes conditions) sont exemptées de la contribution sociale de 3,3 %. Le crédit d'impôt (voir *''Généralités''* ci-dessus) doit être inclus dans l'assiette de l'impôt et peut être déduit du montant de l'impôt sur les sociétés dû au taux de droit de commun (de manière alternative, le crédit d'impôt peut être déduit de l'assiette et peut être imputé sur le montant de l'impôt sur les sociétés dû à concurrence des deux tiers de ce montant).

Les dividendes perçus par des sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés en France qui détiennent au moins 10 % du capital de la Société ou dont le coût de revient de la participation dans le capital de la Société s'élève au moins à 150.000.000 FF, peuvent bénéficier, sur option et sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires, du régime des sociétés mères et filiales défini aux articles 145 et 216 du Code Général des Impôts. Une quote-part de frais et charges égale à 5 % des dividendes reçus (augmentés du montant du crédit d'impôt) est réputée correspondre aux dépenses encourues au titre de la participation et est incluse dans l'assiette imposable de l'Actionnaire Français (dans la limite du montant effectif des dépenses et déductions de toute nature encourues par l'Actionnaire Français). Le crédit d'impôt attaché aux dividendes reçus ne peut être imputé sur la dette d'impôt sur les sociétés. En cas de redistribution des dividendes reçus de la Société au cours des cinq années suivantes, l'Actionnaire Français peut être soumis à un précompte mobilier. Le crédit d'impôt sera dans ce cas imputé sur le montant exigible du précompte mobilier. Si cette distribution est effectuée en faveur d'actionnaires non-résidents, le crédit d'impôt peut également être imputé sur la retenue à la source française.

Imposition des plus-values

Actionnaires Français personnes physiques

Les plus-values réalisées à l'occasion de la cession des actions de la Société par un Actionnaire Français personne physique sont imposées dès le premier franc au taux de 16 %, pour autant que le montant global des cessions de titres réalisées au cours de la même année civile soit supérieur à 50.000 FF. Par ailleurs, ces revenus sont soumis à (i) la CSG (contribution sociale généralisée) au taux de 7,5 % (dont 5,1 % sont déductibles de l'ensemble du revenu imposable) (article 1600-0 E du Code Général des Impôts), (ii) au prélèvement social de 2 % (article 1600-0 F bis III 1 du Code Général des Impôts), et (iii) à la CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale) au taux de 0,5 % (article 1600-0 L du Code Général des Impôts). Le taux global d'imposition des plus values est de ce fait égal à 26 %.

Les moins-values peuvent être imputées sur les plus-values de même nature réalisées pendant la même année ou, le cas échéant, au cours des cinq années suivantes, pour autant que le seuil de cession de 50.000 FF ait été dépassé pendant l'année durant laquelle la moins-value a été constatée. Les actions de la Société ne seront pas éligibles en vue de leur détention dans un Plan d'Epargne en Actions en vertu de la loi française n° 92-666 du 16 juillet 1992 qui est — en général — limitée aux actions émises par des sociétés françaises (sauf pour les actions EADS remises en échange des actions Aerospatiale Matra : voir ci-dessous).

Actionnaires Français personnes morales

Les plus-values (ou moins-values) réalisées par un Actionnaire Français personne morale à l'occasion de la cession des actions de la Société seront incluses dans son assiette imposable et soumises à l'impôt sur les sociétés au taux de droit commun de 33⅓ % (plus une contribution additionnelle de 10 % et, pour les exercices clos à compter du 1er janvier 2000, à une contribution sociale égale à 3,3 % du montant de l'impôt sur les sociétés au taux de droit commun minoré d'une franchise égale à 5.000.000 FF). Les personnes morales dont le chiffre d'affaires (hors TVA) pour l'exercice considéré est inférieur à 50.000.000 FF et dont le capital social est entièrement libéré et a été détenu de manière continue pour 75 % au moins pendant l'ensemble de l'exercice considéré par des personnes physiques (ou par des sociétés réunissant les mêmes conditions) sont exemptées de la contribution sociale de 3,3 %.

Si les actions de la Société sont considérées comme des titres de participation et ont été détenus pendant plus de deux ans par l'Actionnaire Français personne morale, la plus-value réalisée à l'occasion de leur cession est considérée comme une ''plus-value à long terme'' et peut être soumise à l'impôt sur les sociétés au taux réduit de 19 %, majoré de la contribution additionnelle de 10 % et de la contribution sociale de 3,3 % (voir ci-dessus) (soit un taux global d'impôt approximativement égal à 21,52 %) à condition que la plus-value (après déduction de l'impôt sur les sociétés de 19 %) soit portée à un compte de réserves spéciales de plus-values à long terme.

Constituent des titres de participation : les parts ou actions de sociétés revêtant ce caractère sur le plan comptable. Il en va de même des actions acquises en exécution d'une offre publique d'achat ou d'échange par l'entreprise qui en est l'initiatrice ainsi que, sous certaines conditions, des titres ouvrant droit au régime des sociétés mères et filiales prévu aux articles 145 et 216 du Code Général des Impôts.

En général, les moins-values à long terme ne peuvent être imputées que sur les plus values à long terme du même exercice ou des dix exercices suivants.

Impôt de Solidarité sur la Fortune

Actionnaires Français personnes physiques

La valeur des actions de la Société détenues par un Actionnaire Français personne physique dans le cadre de son patrimoine privé peut être incluse dans l'assiette de l'impôt de solidarité sur la fortune et donner lieu au paiement d'un impôt progressif si le patrimoine net imposable de l'Actionnaire Français personne physique est supérieur à un certain montant.

Actionnaires Français personnes morales

Les Actionnaires Français personnes morales ne sont pas soumis à l'impôt de solidarité sur la fortune.

Droits de succession et de donation

La valeur des Actions de la Société acquises par voie de succession ou de donation par un Actionnaire Français personnes physique sera soumise aux droits de succession ou de donation.

Conséquences fiscales de la mise en oeuvre des *Business Combination Agreements* pour les actionnaires actuels d'Aerospatiale Matra

Comme indiqué ci-dessous (voir paragraphe 4.1.1.3(b)), dans le cadre de la mise en œuvre des *Business Combination Agreements*, il sera demandé à l'assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra, devant se tenir au cours de la première moitié du mois de juillet 2000, d'approuver la clôture de la liquidation d'Aerospatiale Matra et la distribution (par voie de remboursement du capital et de distribution de réserves) par Aerospatiale Matra à ses actionnaires de l'ensemble des actions EADS reçues par cette dernière en rémunération de ses apports à EADS, sur la base d'une action EADS pour une action Aerospatiale Matra.

Le régime fiscal de cet échange d'actions sera généralement le suivant pour les actionnaires actuels d'Aerospatiale Matra (autres que l'Etat qui n'est pas un sujet d'impôt d'une part, et SOGEPA et Lagardère qui sont soumises à des engagements particuliers, d'autre part) personnes physiques ou morales. L'ensemble de ce régime a fait l'objet d'une demande de confirmation et d'agrément auprès de la Direction Générale des Impôts du Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie. Le traitement de cette demande est en cours.

Cas général

Conformément aux dispositions de l'article 115-2 du Code Général des Impôts, l'attribution par Aerospatiale Matra des actions EADS à ses actionnaires personnes physiques ou morales ne sera pas considérée comme une distribution de revenus mobiliers. Les plus-values ou moins-values sur les actions Aerospatiale Matra ne seront pas dégagées. Les actions EADS entreront dans le patrimoine des actionnaires personnes physiques ou morales d'Aerospatiale Matra pour une valeur fiscale identique à celle qu'avaient les actions Aerospatiale Matra annulées. Les actions EADS reçues seront librement cessibles. Les actionnaires actuels d'Aerospatiale Matra résidents hors de France au sens du droit fiscal français sont invités à consulter leur conseil fiscal habituel pour connaître les conséquences des opérations envisagées dans leur pays de résidence.

Actionnaires détenant leurs actions Aerospatiale Matra dans le cadre d'un Plan d'Epargne en Actions au moment de l'échange

L'attribution des actions EADS en échange des actions Aerospatiale Matra, suite à la liquidation de cette dernière, sera considérée comme une ''opération assimilée'' à une offre publique d'échange, une fusion ou une scission au sens de l'article 14-I de la loi de finances rectificative pour 1999, n° 99-1173 du 30 décembre 1999, et constituera en conséquence un emploi autorisé dans le cadre du plan d'épargne en actions.

Les actions gratuites EADS qui seront accordées par l'Etat à la suite de la privatisation d'Aerospatiale Matra intervenue en juin 1999 seront également éligibles au plan d'épargne en actions.

Actionnaires salariés du groupe Aerospatiale Matra

L'attribution des actions EADS en échange des actions Aerospatiale Matra détenues dans le cadre du Plan d'Epargne Groupe Aerospatiale ou de Plan d'Epargne Groupe Matra Hautes Technologies pourront être maintenues dans ces Plans d'Epargne Groupe, suite à la liquidation d'Aerospatiale Matra.

Les actions gratuites EADS qui seront accordées par l'Etat à la suite de la privatisation d'Aerospatiale Matra intervenue en juin 1999 seront également éligibles aux Plans d'Epargne Groupe.

CHAPITRE 4 — RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DU GROUPE

4.1 Présentation du groupe EADS

Sauf mention expresse, l'ensemble des données ci-dessous ont été établies sur la base d'informations provenant de la Société.

4.1.1 Historique et évolution

4.1.1.1 Historique

Avec un chiffre d'affaires combiné pro forma supérieur à 22,5 milliards d'euros en 1999, EADS est le leader européen de l'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de la défense et occupe le troisième rang au niveau mondial. En termes de parts de marché, elle compte parmi les deux plus grands fabricants d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs commerciaux et de missiles. C'est également l'un des principaux fournisseurs d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense. Ainsi, en 1999, elle a réalisé 76 % de son chiffre d'affaires dans le domaine civil et 24 % dans le domaine militaire.

La création d'EADS constitue une étape essentielle de la consolidation de l'industrie européenne de l'aéronautique, de l'espace et de la défense entamée en décembre 1997 lorsque plusieurs chefs d'Etat et de gouvernement européens ont invité les principales sociétés européennes de cette industrie à chercher à opérer des rapprochements stratégiques et sectoriels.

Le rapprochement d'Aerospatiale et de Matra Hautes Technologies en juin 1999, donnant naissance à Aerospatiale Matra, a constitué la phase initiale de cette consolidation qui a débouché sur la création d'EADS, laquelle s'est constituée par le regroupement des activités de :

- Aerospatiale Matra dans les domaines de la construction aéronautique commerciale (Airbus, ATR), de la fabrication d'hélicoptères militaires et commerciaux (Eurocopter), de la maintenance et transformation d'avions, des systèmes spatiaux (Arianespace, Astrium), et enfin des missiles et télécommunications ;
- DASA dans les secteurs de la fabrication d'avions commerciaux (Airbus), d'hélicoptères militaires et commerciaux (Eurocopter) ainsi que d'avions militaires (Eurofighter), de la maintenance et de la transformation d'avions militaires et commerciaux, des systèmes spatiaux (Arianespace, Astrium), des missiles, des systèmes de missiles, des télécommunications et des systèmes de défense ; et
- CASA sur les segments de la fabrication d'avions commerciaux (Airbus), militaires (Eurofighter), d'appareils militaires de transport, de la maintenance et transformation d'avions commerciaux et militaires et de l'espace (Arianespace).

EADS prévoit d'organiser ses activités dans ces différents secteurs en cinq divisions : (i) Airbus, (ii) aviation militaire de transport, (iii) aéronautique (autre qu'Airbus et avions de transport militaire), (iv) espace et (v) systèmes de défense et systèmes civils. L'organisation de ces activités au sein des cinq divisions est présentée de façon simplifiée sous forme d'organigramme au paragraphe 3.3.6 du présent document.

4.1.1.2 Stratégie

EADS est un acteur majeur sur la quasi-totalité de ses pôles d'activités, principalement grâce à une longue collaboration entre ASM, DASA et CASA dans divers projets d'envergure, dont le GIE Airbus Industrie, Eurocopter, Eurofighter et Arianespace. Les dirigeants d'EADS (la ''**Direction**'') prévoit que le rapprochement d'ASM, DASA et CASA permettra d'exploiter cette coopération réussie en apportant à EADS (i) une structure de commercialisation renforcée et un réseau de clients plus étendu, (ii) une implantation mondiale plus vaste, (iii) une structure de gestion plus cohérente, (iv) une base technologique et une expertise technique élargies et (v) des économies d'échelle accrues.

L'objectif d'EADS est de figurer parmi les deux premières sociétés sur l'ensemble de ses marchés principaux. EADS se prépare pour, d'une part, se mesurer et prospérer au sein d'un secteur en pleine consolidation, et d'autre part, jouer un rôle de plus grande ampleur dans un environnement concurrentiel nouveau. Le rapprochement d'ASM, de DASA et de CASA suscitera une multitude d'initiatives destinées non seulement à améliorer les marges, mais également à permettre à EADS d'exploiter au mieux les opportunités futures du marché sur ses métiers de base, de mieux répondre aux demandes de ses clients sur ses marchés domestiques européens et d'élargir ses marchés d'exportation. Par ce rapprochement, EADS compte maximiser sa valeur, pour ses actionnaires et pour ses clients, et renforcer son attrait auprès de ses collaborateurs.

Pour atteindre cet objectif, EADS entend suivre les axes stratégiques suivants :

- **Tirer profit des avantages de l'intégration inhérents à des entreprises qui collaborent avec succès depuis de nombreuses années :**

  Les programmes menés conjointement par ASM, DASA et CASA représentent environ 70 % du chiffre d'affaires total d'EADS. Une structure uniforme de gestion et d'actionnariat permettra à ces entités conjointes de mettre en œuvre leurs stratégies de manière plus efficace et d'adopter une approche de collaboration transversale lorsque nécessaire.

- **Exploiter les synergies du rapprochement :**

  EADS a l'intention de réaliser des synergies par la rationalisation de ses portefeuilles d'activités et systèmes de commercialisation, l'élimination des doublons, l'harmonisation des procédures, l'optimisation des dépenses et activités de recherche et développement, le renforcement de sa position vis à vis de ses fournisseurs et enfin la coordination du traitement des appels d'offres. Ces mesures permettront d'augmenter les marges et de stimuler la rentabilité de tous les produits. Globalement, EADS est convaincue que ces synergies lui permettront de réaliser son objectif à moyen terme, à savoir une marge d'exploitation de 8 % à l'horizon 2004 (après prise en compte du développement de la gamme de très gros porteurs A3XX par Airbus Industrie et avant amortissement des écarts d'évaluation et d'acquisition).

- **Jouer un rôle moteur dans le processus de consolidation du secteur de l'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de la défense :**

  ASM, DASA et CASA ont ensemble effectué avec succès un long parcours qui repose sur la participation à la quasi-totalité des grands partenariats européens au sein de l'industrie de l'aéronautique de l'espace et de la défense. Cette expérience partagée ne s'arrête pas à une collaboration entre eux (GIE Airbus Industrie, Eurocopter, Eurofighter et Arianespace), mais inclut également des associations avec d'autres grandes sociétés européennes et américaines. EADS dispose d'une dimension, d'une gamme de produits et d'une expertise plus larges que celles de ses membres fondateurs. Par conséquent, elle est mieux armée pour mener la consolidation de ce secteur. Elle table tout particulièrement sur de meilleures opportunités d'alliances stratégiques offrant un réel potentiel à long terme pour renforcer sa présence, augmenter ses parts de marché et optimiser sa rentabilité. La Direction estime que l'intérêt de ce positionnement stratégique a déjà été démontré par l'annonce, en avril 2000, de la création à venir d'une société commune entre EADS et Finmeccanica pour donner naissance à une société européenne d'aviation militaire, renforçant ainsi leur position dans les domaines de l'aviation militaire et des aérostructures.

  En outre, EADS poursuit actuellement un certain nombre d'initiatives prometteuses en matière de consolidation, au chapitre desquelles (i) la consolidation des activités européennes de systèmes de missiles développées par EADS, Finmeccanica et BAE Systems plc (''**BAE SYSTEMS**''), (ii) l'élargissement des activités satellites et infrastructures orbitales d'Astrium par l'apport des actifs d'Alenia Spazio de Finmeccanica, (iii) la mise en place d'Airbus Integrated Company, qui aurait vocation à regrouper les participations Airbus d'EADS et de BAE SYSTEMS dans une seule entité, (iv) d'éventuelles alliances transatlantiques avec de grands partenaires américains, afin de développer son accès au marché américain de la défense, et (v) la participation aux privatisations de sociétés de l'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de la défense.

- **Exploiter les capacités technologiques accrues pour satisfaire la demande de solutions complexes et intégrées émanant des clients :**

  EADS a l'intention de tirer profit de l'expertise technologique combinée d'ASM, DASA et CASA pour satisfaire les spécifications les plus complexes et les plus exigeantes de ses clients, tout en développant des applications fortement différenciées. EADS entend continuer à privilégier la priorité accordée par les trois sociétés aux technologies de pointe et à l'innovation. La Direction estime que l'intégration d'ASM, DASA et CASA fournit à EADS une plate-forme technologique favorisant sa capacité à innover au plus haut niveau, à travers une grande variété de segments d'activité, et à satisfaire les demandes des clients en offrant une gamme complète de produits de nouvelle génération.

Informations financières et opérationnelles pro forma de chaque division

Le tableau suivant donne la répartition par division du chiffre d'affaires consolidé pro forma d'EADS, exprimé en valeur et en pourcentage, pour l'exercice clos au 31 décembre 1999.

	Exercice clos au 31 décembre 1999	
	%(1)	en milliards d'euros
Chiffre d'affaires par division :		
Airbus	54 %	12,6
Aviation militaire de transport	1 %	0,2
Aéronautique:	18 %	4,3
dont :		
Eurocopter		1,8
Eurofighter		0,5
Aviation militaire (à l'exception d'Eurofighter)		0,8
Aviation régionale		0,4
Aviation légère		0,2
Reconversion et maintenance des avions		0,7
Espace	11 %	2,5
Systèmes de défense et systèmes civils :	16 %	3,8
dont :		
Missiles		1,7
Electronique de défense/Télécommunications		2,2
Chiffre d'affaires total avant ajustements et éliminations	100 %	23,5
Ajustements/éliminations(2)		(1,0)
Total du chiffre d'affaires consolidé pro forma		22,6

(1) Pourcentage du chiffre d'affaires total par division avant ajustements/éliminations.

(2) Y compris notamment les éliminations intragroupe et les revenus au titre de locations immobilières à des filiales.

Le tableau suivant présente des données opérationnelles relatives aux prises de commandes d'EADS pour l'exercice clos au 31 décembre 1999 et au carnet de commandes groupe d'EADS au 31 décembre 1999.

Prises de commandes pro forma et carnets de commandes pro forma d'EADS

	Exercice clos au 31 décembre 1999	
	%	en milliards d'euros
Prises de commandes (externes) :		
Airbus	64 %	20,7
Aviation militaire de transport	1 %	0,6
Aéronautique	15 %	4,9
Espace	7 %	2,2
Systèmes de défense et systèmes civils	13 %	4,3
Total	100 %	32,7

	Exercice clos au 31 décembre 1999	
	%	en milliards d'euros
Carnet de commandes groupe (externe) :		
Airbus	78 %	79,5
Aviation militaire de transport		0,7
Aéronautique	9 %	8,8
Espace	4 %	4,4
Systèmes de défense et systèmes civils	9 %	9,0
Total	100 %	102,4

4.1.1.3 Description des accords relatifs à la création d'EADS

(a) *Business Combination Agreements*

En vue du regroupement des activités des sociétés Aerospatiale Matra et DASA dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace et de la défense, les sociétés DASA, DCLRH (ces deux sociétés étant sous le contrôle de DaimlerChrysler), Lagardère et SOGEPA ont conclu le 14 octobre 1999 un accord régi par le droit néerlandais (cet accord, tel que modifié par avenants et par le *Business Combination Agreement CASA* (tel que défini ci-dessous) étant désigné le ''***Business Combination Agreement ASM-DASA***'').

Le 2 décembre 1999, les parties au *Business Combination Agreement ASM-DASA* ainsi qu'Aerospatiale Matra et SEPI ont conclu un accord séparé (le ''***Business Combination Agreement CASA***'' (tel que modifié par des avenants), constituant avec le *Business Combination Agreement ASM-DASA*, les *Business Combination Agreements*), également régi par le droit néerlandais, afin de réaliser l'intégration des activités de CASA au sein d'EADS.

Les opérations résultant des *Business Combination Agreements* ne seront définitivement réalisées qu'une fois certaines conditions suspensives remplies. Ces conditions incluent notamment (i) l'obtention de divers accords ou approbations d'autorités réglementaires (et notamment l'approbation de la Commission européenne, de la Commission des participations et des transferts, du Ministère de la défense et du Ministère de l'économie et des finances en France, de la *Federal Trade Commission* ou de l'*Antitrust Division* du Ministère de la Justice des Etats-Unis d'Amérique et du *Consejo de Ministros* espagnol) ainsi que de l'obtention d'agréments fiscaux ; (ii) la décision d'admission à la cote des actions EADS par les Bourses de Paris et de Francfort ; et (iii) la résiliation du pacte d'actionnaires d'Aerospatiale Matra, conclu entre Lagardère, l'Etat et SOGEPA en date du 14 avril 1999.

L'Etat, SOGEPA et Lagardère ont obtenu confirmation du CMF du fait que le regroupement d'Aerospatiale Matra, DASA et CASA au sein d'EADS n'entraînerait pas pour eux l'obligation de déposer une offre publique de retrait visant les actions Aerospatiale Matra, au motif que les droits et intérêts des actionnaires actuels d'Aerospatiale Matra ne seraient pas significativement affectés par les conséquences des opérations envisagées (voir décision n° 200C0181 du CMF en date du 3 février 2000).

Par ailleurs, le 11 mai 2000, la Commission européenne a autorisé le regroupement ci-dessus. Afin de répondre à une demande de cette dernière dans le cadre de ses investigations et de permettre la création d'une source d'approvisionnement alternative de structures composites pour les satellites de télécommunication (réflecteurs d'antennes et tubes centraux), Aerospatiale Matra, DASA et CASA se sont engagées à accorder des licences et à vendre les équipements associés ainsi que le support technique nécessaires afin de permettre aux acquéreurs de concevoir et fabriquer de telles structures composites. Néanmoins EADS continuera à développer sa clientèle dans le domaine des structures composites et à répondre aux besoins de ses clients institutionnels.

(b) Mise en œuvre des *Business Combination Agreements*

Les mesures ci-dessous ont été ou seront prises afin d'assurer la mise en œuvre des *Business Combination Agreements* et de réorganiser les activités d'Aerospatiale Matra et de DASA, de façon à ce que les structures juridiques du groupe EADS suivent au plus près l'organisation en divisions retenue au plan opérationnel.

Filialisation des activités d'Aerospatiale Matra et liquidation d'Aerospatiale Matra

A titre préalable, Aerospatiale Matra a entrepris certaines opérations de réorganisations afin de regrouper les activités du groupe Aerospatiale Matra au sein d'entités distinctes contrôlées par elle (les ''**Entités Bénéficiaires**''). A la suite de ces opérations, Aerospatiale Matra détiendra :

— 100 % des actions de la société Airbus Integrated Company (qui elle-même détiendra 100 % d'Aerospatiale Matra Airbus, laquelle à son tour détiendra notamment 37,9 % des droits de membres du GIE Airbus Industrie) ;

— 70 % des actions de la société Eurocopter Holding, qui détiendra 100 % d'Eurocopter ;

— 100 % des actions de la société Amantea Holding B.V., qui elle-même détiendra 50 % de Matra Marconi Space N.V. et 11 % de Matra Marconi Space France (en cours de changement de dénomination sociale en Astrium S.A.S.) ;

— 100 % des actions de la société Matra Hautes Technologies (dont la dénomination sociale sera modifiée pour devenir Aerospatiale Matra Technologies jusqu'à la date de la Réalisation et EADS France à compter de cette date), qui détiendra tous les autres actifs et passifs d'Aerospatiale Matra.

Les traités d'apport relatifs aux réorganisations ci-dessus ont été conclus en avril 2000, les éléments apportés l'étant à leur valeur nette comptable telle qu'apparaissant dans les comptes d'Aerospatiale Matra pour l'exercice clos au 31 décembre 1999.

Par ailleurs, Aerospatiale Matra et EADS concluront un traité d'apport régi par le droit néerlandais et par lequel l'ensemble des actions des Entités Bénéficiaires détenues par Aerospatiale Matra doivent être apportées à EADS en échange d'actions EADS à émettre (voir ci-dessous *Apports à EADS*).

Lors de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires d'Aerospatiale Matra convoquée pour le 29 mai 2000, il sera demandé aux actionnaires d'approuver (a) les apports décrits ci-dessus à effectuer par Aerospatiale Matra de l'ensemble de ses actifs et passifs en faveur des Entités Bénéficiaires, (b) l'apport par Aerospatiale Matra à EADS de l'intégralité de ses participations dans les Entités Bénéficiaires en échange d'actions EADS à émettre, (c) la dissolution ainsi que (d) l'ouverture de la liquidation d'Aerospatiale Matra. La résolution relative à l'étape (b) sera adoptée sous condition suspensive de (e) la décision du conseil d'administration d'EADS d'augmenter son capital social en rémunération des apports à effectuer par Aerospatiale Matra ainsi que par DASA (voir ci-dessous) et (f) l'approbation de la résolution relative aux comptes de liquidation d'Aerospatiale Matra lors d'une autre assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra qui se tiendra au cours de la première moitié du mois de juillet 2000. Il sera également demandé à cette dernière assemblée générale d'approuver la clôture de la liquidation d'Aerospatiale Matra et la distribution (par voie de remboursement du capital et de distribution de réserves) par Aerospatiale Matra à ses actionnaires de l'ensemble des actions EADS reçues par Aerospatiale Matra en rémunération de ses apports, sur la base d'une action EADS pour une action Aerospatiale Matra.

A l'occasion de l'assemblée générale des actionnaires d'Aerospatiale Matra du 29 mai 2000, un certain nombre de documents sont mis à la disposition des actionnaires d'Aerospatiale Matra, et notamment les rapports des commissaires à la scission sur les apports effectués en faveur des Entités Bénéficiaires, le rapport du Directoire et les observations du conseil de surveillance, auquel est joint un avis rendu à la demande de ce dernier par Lazard Frères & Cie.

Dans le cadre des apports sus-mentionnés à Matra Hautes Technologies et en application de l'article 384 de la loi du 24 juillet 1966, Aerospatiale Matra a offert aux porteurs des obligations mentionnées dans l'avis publié au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires du 5 mai 2000, le remboursement de leurs obligations.

A défaut d'avoir demandé ledit remboursement dans un délai de trois mois à compter du 5 mai 2000, les propriétaires de ces titres deviendront créanciers obligataires de Matra Hautes Technologies, qui bénéficiera pour la bonne fin de ses engagements de la garantie d'EADS.

La liquidation d'Aerospatiale Matra constitue une étape nécessaire dans le processus de création d'EADS et est étroitement liée au calendrier d'admission à la cote des actions EADS, les actions distribuées dans le cadre de la liquidation étant livrées aux actionnaires d'Aerospatiale Matra le premier jour où les actions EADS seront négociées à la Bourse de Paris.

Dans ce contexte, EADS sera nommée en qualité de liquidateur de la société Aerospatiale Matra afin de parvenir en temps utile à la clôture de la liquidation d'Aerospatiale Matra.

Etant donné que l'ensemble des actifs et passifs d'Aerospatiale Matra fera l'objet d'un apport à EADS avant la liquidation d'Aerospatiale Matra, la nomination d'EADS en qualité de liquidateur d'Aerospatiale Matra n'entraînera pas de transfert à EADS de passifs supplémentaires significatifs sur une base consolidée.

Prestations de services du groupe Lagardère

Lors du rapprochement entre Aerospatiale et Matra Hautes Technologies, il avait été convenu que les filiales et sous-filiales de Matra Hautes Technologies, apportées à Aerospatiale, continueraient de bénéficier de la fourniture par Matra Hachette Général, filiale à 100 % de Lagardère, d'un ensemble de prestations de services fonctionnels à des conditions identiques à celles existant antérieurement, en contrepartie d'une rémunération forfaitaire de gestion (généralement exprimée en pourcentage du chiffre d'affaires).

Ces conventions, qui doivent rester en vigueur jusqu'au 31 décembre 2003, on été poursuivies, ainsi que cela avait été convenu, et une partie des redevances versées au groupe Lagardère continuera à être reversée à Aerospatiale Matra, en contrepartie du transfert à cette dernière d'un certain nombre de salariés du groupe Lagardère dédiés à l'exécution de ces prestations et des charges associées.

Du fait de l'apport par Aerospatiale Matra à Matra Hautes Technologies d'une partie de ses activités décrit ci-dessus, Matra Hautes Technologies sera, conformément à la loi, subrogée dans tous les droits et obligations résultant de la convention de sous-traitance correspondante entre le groupe Lagardère et Aerospatiale Matra, convention qui se poursuivra jusqu'à son terme dans les même conditions.

Filialisation des activités de DASA

A titre préalable, DASA a entrepris certaines opérations de réorganisations afin de regrouper les activités du groupe DASA au sein d'entités distinctes. A l'issue de ces opérations, DASA détient :

— 100 % des actions de la société DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH, qui elle-même détient 99,99 % du capital social de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, qui à son tour détient 37,9 % des droits de membres du GIE Airbus Industrie ;

— 68 % des actions de la société Dasa Dornier Raumfahrt Holding GmbH (les 32 % restants étant détenus par Dornier GmbH) qui détient 50 % du capital de Astrium N.V. ainsi que 11 % du capital de Astrium GmbH (les 89 % restants étant détenus par Astrium N.V.) ;

— 100 % du capital de la société EADS Deutschland GmbH à qui l'ensemble des autres éléments d'actif et de passif de DASA ont été apportés à l'exception de (i) un montant en numéraire de 3.133 millions d'euros, et (ii) tous passifs se rapportant aux avions Dornier, (iii) toutes réclamations et passifs se rapportant au groupe Fokker, (iv) la participation de DASA dans les sociétés MTU Motoren- und Turbinen Union München GmbH (99,99 %), Temic Telefunken Microelectronic GmbH (49 %) et debis AirFinance B.V. (10 %) (les actifs et passifs visés aux points (i) à (iv) ci-dessus étant ci-après dénommés les ''**Actifs Exclus de DASA**'') ;

— 0,71 % du capital de CASA.

Afin de mettre en œuvre les réorganisations décrites ci-dessus, un certain nombre de traités d'apport ont été conclus entre octobre 1999 et avril 2000, les éléments apportés l'étant à leur valeur nette comptable telle qu'apparaissant dans les comptes de DASA au titre de l'exercice clos au 31 décembre 1999.

Il est à noter qu'EADS Deutschland GmbH détient 75 % des actions de DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs Aktiengesellschaft (''**DADC**'') (les 25 % restants étant détenus par DCLRH). Le capital social de la société Dornier GmbH est détenu à hauteur de 57,55 % par DADC et de 42,45 % par la famille Dornier. Lors des assemblées générales d'associés, DADC détient plus de 87,5 % des droits de vote de la société Dornier GmbH, la famille Dornier en détenant moins de 12,5 %. Les sociétés DADC et Dornier GmbH ont conclu un contrat de contrôle et de transfert des bénéfices et des pertes.

Un nombre considérable de résolutions d'assemblées générales de la société Dornier GmbH doivent réunir une majorité de 100 % des votes émis, et notamment les résolutions relatives à la dissolution de la société, à toute modification des statuts qui mettrait fin, limiterait ou affecterait les droits des associés minoritaires, à la réduction du capital social, à la réalisation de fusions (sauf dans le cas où Dornier GmbH est l'entité survivante), aux transferts de participations ou de branches complètes d'activités à l'exception de transferts d'actifs en échange d'actions ou en apport en nature à une société liée à DaimlerChrysler, ce qui est supposé être le cas si DaimlerChrysler contrôle au moins 20 % du capital de ladite société. La même règle de majorité s'applique pour l'approbation de tout transfert de parts sociales Dornier GmbH détenues par le

groupe DaimlerChrysler (en ce compris les sociétés associées à cette dernière), sous réserves de certaines exceptions incluant les transferts à d'autres sociétés du groupe DaimlerChrysler (en ce compris les sociétés associées à cette dernière). Par ailleurs, la famille Dornier perçoit de Dornier GmbH un dividende garanti égal à 8,7 % ou 15 % (selon la nature des parts) du montant nominal de ses parts, plus tout crédit d'impôt attaché. Le dividende garanti est indexé. DaimlerChrysler a garanti le paiement du dividende minimum aux associés appartenant à la famille Dornier. En ce qui concerne le contrat de transfert de bénéfices et de pertes dont il est fait état ci-dessus, la famille Dornier est en droit de recevoir le versement d'un montant au moins égal à celui auquel elle aurait eu droit en l'absence dudit contrat. Au titre d'un accord interne avec DaimlerChrysler, DADC a repris la charge de cette garantie.

Le 30 novembre 1988, DaimlerChrysler et la famille Dornier ont conclu un contrat séparé tendant à renforcer les droits de DaimlerChrysler et, simultanément, à protéger les intérêts économiques des associés minoritaires. Ces derniers peuvent notamment demander à ce que leurs parts sociales de la société Dornier GmbH soient rachetées (i) en numéraire ; (ii) en échange d'actions DaimlerChrysler ; ou (iii) en échange d'actions d'une entité dans laquelle DaimlerChrysler a logé, directement ou indirectement, ses activités aérospatiales, par DaimlerChrysler ou par toute autre société liée à DaimlerChrysler et désignée par cette dernière. Le 29 mars 2000, DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH et DASA ont conclu un accord aux termes duquel DaimlerChrysler est en droit de demander à DADC de racheter les parts sociales ainsi cédées par les associés membres de la famille Dornier. DaimlerChrysler remboursera à DADC tout montant dû au-delà de la valeur de marché des parts. Par ailleurs, DADC assumera certains autres droits et obligations relatifs à la protection des intérêts de la famille Dornier.

Le 30 décembre 1999, DASA et EADS ont conclu des contrats aux termes desquels l'ensemble des actions détenues par DASA dans DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH ainsi que 99,99 % des actions détenues par DASA dans EADS Deutschland GmbH doivent être apportées à EADS en échange d'actions EADS (voir ci-dessous *Apports à EADS*). Les actions de la société Eurocopter Holding détenues par EADS Deutschland GmbH seront cédées à EADS à la date de la Réalisation. Les traités d'apport relatifs aux apports à EADS des actions détenues par DASA dans DASA Dornier Raumfahrt Holding GmbH et CASA seront signés au plus tard à la date de la Réalisation.

Enfin, aux termes des *Business Combinations Agreements*, DCLRH s'est engagée à indemniser Lagardère (ou tout membre de son groupe), SEPI et EADS. Cette indemnisation ne s'appliquera en faveur d'EADS que dans la mesure où elle ne serait pas prévue dans les traités d'apport devant être conclus entre DASA et EADS. Elle couvrira tous coûts, réclamations, demandes, frais, pertes ou responsabilités que chacun des bénéficiaires de l'engagement d'indemnisation ci-dessus pourrait encourir ou supporter du fait de tout droit à réparation obtenu par tout associé de Dornier GmbH (autre que les membres du groupe DASA) ou dont un tel associé ferait la demande à l'encontre de Lagardère (ou tout membre de son groupe), de SEPI, du *Contractual Partnership*, d'EADS Participations B.V., de DASA (ou tout membre de son groupe) ou d'EADS (ou tout membre de son groupe). Cet engagement d'indemnisation ne s'appliquera pas à certaines pertes que DCLRH (ou tout membre du groupe DaimlerChrysler) n'aurait pas pu prévoir.

Extraction de trésorerie de CASA

SEPI a procédé à une extraction de trésorerie de la société CASA à concurrence d'un montant de 340.000.000 euros, cette opération étant réalisée par voie de distribution de réserves et de réduction du capital social conformément à une décision de l'assemblée générale des actionnaires de CASA en date du 27 avril 2000. Le montant de l'extraction de trésorerie correspondant aux actionnaires autres que SEPI est de 2.447.535,12 euros (soit un montant total d'extraction de trésorerie de 342.447.535,12 euros).

Au plus tard à la date de la Réalisation, SEPI et EADS signeront un traité d'apport régi par le droit néerlandais aux termes duquel l'ensemble des actions CASA détenues par SEPI doivent être apportées à EADS en échange d'actions EADS (voir ci-dessous *Apports à EADS*).

Apports à EADS

Lors d'une réunion qui doit se tenir au plus tard à la date de la Réalisation, le conseil d'administration d'EADS approuvera les émissions d'actions suivantes, conformément aux traités d'apport ci-dessus à conclure avec Aerospatiale Matra, DASA et SEPI :

— 403.687.775 actions EADS d'un euro chacune, représentant 56,46 % du capital social émis d'EADS, en faveur de la société Aerospatiale Matra en rémunération de l'apport fait par elle de l'ensemble des actions qu'elle détient dans les Entités Bénéficiaires, lesdites actions EADS étant ensuite distribuées par Aerospatiale Matra à ses actionnaires à la date de la Réalisation ;

— 266.625.182 actions EADS d'un euro chacune, représentant 37,29 % du capital social émis d'EADS, en faveur de DASA (qui viendront s'ajouter aux 50.000 actions EADS déjà détenues par DASA) en rémunération de l'apport fait par elle de 99,99 % de ses actions dans EADS Deutschland GmbH et de l'ensemble des actions qu'elle détient dans Dasa Dornier Raumfahrt Holding GmbH, DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH et CASA ;

— 44.690.871 actions EADS d'un euro chacune, représentant 6,25 % du capital social émis d'EADS, en faveur de la société SEPI en rémunération de l'apport fait par elle de l'ensemble des actions qu'elle détient dans CASA.

Les actions ci-dessus seront émises par EADS en faveur d'Aerospatiale Matra, DASA et SEPI par voie d'actes d'émission notariés néerlandais qui seront établis dès que les conditions suspensives stipulées aux traités d'apports correspondants auront été réalisées.

EADS s'est engagé à ne pas céder, pendant une période de 7 ans, les actions qui lui seront apportées par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI. Les traités d'apport conclus entre EADS d'une part et Aerospatiale Matra, DASA et SEPI d'autre part prévoient qu'EADS peut, si elle le juge nécessaire, disposer de ces actions étant prévu qu'elle indemnisera, sur demande, Lagardère et SOGEPA (dans le cas d'une cession d'actions apportées par Aerospatiale Matra), DASA ou SEPI, selon le cas, du montant des impôts effectivement supportés par ces sociétés (en ce compris par voie d'imputation sur des déficits existants) au titre de la plus-value correspondant à la différence entre la valeur des actions apportées à EADS au moment de l'apport et la valeur fiscale d'acquisition de ces actions, dans la mesure où cette plus-value a été reportée au moment de l'apport. Cette obligation d'indemnisation expirera après une période de 7 ans à compter de la date de l'apport. Dans l'hypothèse où l'indemnisation bénéficierait à la fois à Lagardère, SOGEPA et DASA, le conseil d'administration d'EADS statuerait sur le montant de cette indemnité au vu d'un rapport établi à cette fin et présenté par les deux administrateurs indépendants siégeant audit conseil. Il sera rendu compte du montant et des conditions de cette indemnisation en assemblée générale d'actionnaires.

Evaluation des apports

La valeur des apports à effectuer par Aerospatiale Matra, DASA et SEPI en faveur d'EADS a été établie par référence à la valeur nette comptable des actifs apportés, telle qu'apparaissant dans les comptes des sociétés Aerospatiale Matra, DASA et SEPI pour l'exercice clos au 31 décembre 1999.

Un rapport d'évaluation des apports à effectuer par les sociétés Aerospatiale Matra, DASA et SEPI en faveur d'EADS sera établi par le conseil d'administration d'EADS et revu par des experts comptables néerlandais nommés à cet effet.

Création de Topco

Topco conclura des traités d'apport avec les sociétés Lagardère et SOGEPA ainsi qu'avec l'Etat. Aux termes de ces traités, Lagardère, SOGEPA et l'Etat apporteront à Topco des actions EADS représentant, une fois l'Offre réalisée, respectivement 11,1 %, 15 % et 3,9 % du capital social d'EADS, en échange d'actions Topco. Les actions Topco qui seront émises au profit de l'Etat seront cédées aux Institutions Financières Françaises à la date de la Réalisation.

Lors de l'assemblée générale des actionnaires de Topco qui se tiendra préalablement à la date de la Réalisation, il sera demandé aux actionnaires de Topco d'approuver les apports et émissions d'actions décrits ci-dessus, sous réserve de la réalisation des conditions suspensives prévues dans les *Business Combination Agreements* et de l'approbation par l'assemblée générale d'Aerospatiale Matra des résolutions relatives à l'approbation des comptes de liquidation de cette société.

Nantissement d'actions EADS en faveur de la société EADS Participations B.V.

A la date de la Réalisation, afin de garantir la bonne exécution de leurs engagements au titre du *Contractual Partnership Agreement*, et du *Participation Agreement*, Topco, DaimlerChrysler et SEPI nantiront leurs Actions Indirectes EADS en faveur de la société EADS Participations B.V.

4.1.2 Description des principales activités du groupe

(Voir page suivante)

4.1.2.1 AIRBUS

4.1.2.1.A Introduction et présentation

Airbus Industrie est l'un des premiers fournisseurs au monde d'avions commerciaux de plus de 100 sièges. Sa part de marché des livraisons mondiales annuelles a connu une croissance soutenue et régulière, passant de 15 % en 1990 à 32 % en 1999. Au 31 décembre 1999, son carnet de commandes s'établissait à 49 % du carnet de commandes mondiales, soit une augmentation de 10 % des volumes par rapport au 31 décembre 1998. La forte croissance d'Airbus Industrie se traduit également par la hausse du chiffre d'affaires, passé de 11,6 milliards d'euros en 1997 à 13,3 milliards d'euros en 1998 et à 16,7 milliards d'euros en 1999.

Depuis sa création en 1970, Airbus Industrie est devenu le second fournisseur d'avions commerciaux au monde et dispute âprement la première place à son rival Boeing. Entre 1970 et le 31 mars 2000, Airbus Industrie a reçu 3.689 commandes d'avions émanant de 171 clients implantés dans le monde entier.

Plusieurs facteurs ont contribué au succès d'Airbus Industrie : son portefeuille d'avions modernes, son importante innovation technologique, son vivier stable de collaborateurs hautement qualifiés ainsi que son concept de ''famille'' d'avions qui permet d'offrir aux clients une réduction des coûts de formation des équipages, de maintenance et d'approvisionnement sur une flotte composée de différentes tailles d'appareils Airbus. En outre, la Direction estime que la composition internationale d'Airbus Industrie constitue un avantage compétitif sur le marché mondial.

Airbus Industrie est un Groupement d'Intérêt Economique (''**GIE**'') contrôlé par ASM, DASA, CASA et BAE SYSTEMS (les ''**Membres**'') (voir ''Organisation d'Airbus''). Par la consolidation des participations d'ASM, de DASA et de CASA (collectivement dénommés les ''**Membres d'EADS**'') au sein d'Airbus Industrie, EADS détient 80 % de droits des Membres d'Airbus Industrie et participe dans la même proportion au succès économique d'Airbus Industrie. En 1999, la division Airbus de EADS a réalisé un chiffre d'affaires pro forma de 12,6 milliards d'euros, soit 53,8 % du chiffre d'affaires pro forma total d'EADS.

La Direction estime que le regroupement des activités Airbus d'ASM, DASA et CASA permet de rationaliser les ressources, d'optimiser l'expertise et les compétences des Membres d'EADS et de mettre en œuvre une stratégie uniforme appliquée à tous les aspects fondamentaux de l'entreprise, ce qui aboutit au développement des synergies suivantes :

- Création d'une structure de gestion rationalisée pour la division Airbus d'EADS par la suppression des redondances au niveau des fonctions auparavant assumées par chacun des Membres d'EADS et par la simplification consécutive du processus décisionnel au sein d'Airbus Industrie ;

- Développement d'un processus d'approvisionnement plus efficace fondé sur la concentration du pouvoir d'achat afin d'obtenir des conditions plus intéressantes auprès des fournisseurs et de réaliser ainsi des économies substantielles ; et

- Concentration et regroupement des ressources de recherche et de développement au travers de l'élimination des doublons tout en maintenant la concurrence entre les différents centres d'excellence.

4.1.2.1.B Stratégie

La consolidation de 80 % des activités Airbus au sein d'une société mère unique lui permettra une gestion plus efficace, d'où une mise en œuvre complète et homogène de sa stratégie, axée sur :

- l'amélioration de sa rentabilité ;

- le développement et le renforcement de sa présence sur tous les segments de marché, en empêchant ainsi ses concurrents de s'arroger une part de marché dominante sur un produit donné ;

- l'amélioration de la rentabilité et de la performance des programmes existants, en créant de nouvelles versions et des versions modernisées, afin de tirer avantage des opportunités de marché, et en introduisant de nouvelles technologies ; et

- la mise sur le marché de produits respectueux de l'environnement.

4.1.2.1.C Marché

Caractère cyclique du marché et facteurs de développement

Les principaux facteurs qui affectent la demande sur le marché de l'aviation sont notamment la demande passagers de transport aérien, le caractère cyclique du transport de fret, la réglementation (et la déréglementation) nationale et internationale, le taux de remplacement et l'obsolescence des flottes existantes, ainsi que l'existence d'alliances entre les compagnies aériennes et l'augmentation du nombre de sociétés de location d'avions.

Croissance globale

Le marché des jets commerciaux pour le transport de passagers dépend principalement de la demande de transport aérien, qui suscite à son tour le besoin d'augmenter la flotte mondiale. La demande de transport aérien est elle-même fortement alimentée par la croissance économique ou la croissance du PIB, les prix pratiqués et la croissance démographique. Depuis 1967, le marché du transport aérien s'est développé chaque année, sauf en 1991 où la Guerre du Golfe a entraîné une baisse du transport aérien. Depuis 1967, le marché du transport aérien a ainsi enregistré une progression moyenne annuelle de 8 %, exprimée en Passagers Kilomètres Transportés. Airbus Industrie prévoit qu'il devrait croître encore d'environ 5 % par an au cours des 20 prochaines années, information cohérente avec les études communiquées par Boeing.

Caractère cyclique

Malgré cette croissance globale du transport aérien, le marché des avions s'est caractérisé par un comportement cyclique, en partie dû à la volatilité de la rentabilité des compagnies aériennes, mais également à la nature cyclique de l'économie mondiale. Pour Airbus Industrie (comme pour les autres fabricants d'avions), les cycles de baisse ont généralement eu pour conséquence la baisse des commandes d'avions environ un an après, d'où une baisse des livraisons encore deux ans plus tard bien que les livraisons d'Airbus Industrie soient demeurées constantes ou aient progressées depuis 1994. En effet, lorsqu'elles sont confrontées à des coefficients de remplissage et des bénéfices réduits, les compagnies aériennes tentent généralement de différer leurs commandes de nouveaux avions jusqu'à ce que ces facteurs s'améliorent.

Le dernier mouvement à la baisse est intervenu lorsque les compagnies aériennes ont concentré leur stratégie sur les parts de marché plutôt que sur la rentabilité, entraînant une augmentation excessive des commandes d'avions, un rapport endettement/fonds propres plus important et des bénéfices en baisse. Ce phénomène a été aggravé par la facilité des conditions d'obtention de financements et les nombreux avantages fiscaux alors offerts aux propriétaires. Toutefois, les compagnies aériennes ont maintenant recentré leurs objectifs sur la rentabilité, et les rapports endettement/fonds propres ont été réduits. La souplesse des flottes existantes a été améliorée, notamment grâce à l'utilisation accrue des contrats de location de courte et moyenne durée et par une gestion plus dynamique de la flotte des appareils vieillissants. En outre, la présence de loueurs plus solides sur le plan financier, principalement au cours des dix dernières années, améliore notablement la fluidité du marché des appareils de seconde main. Cette combinaison de facteurs a permis d'atténuer l'impact des cycles sur le secteur de la construction aéronautique.

Comme pour toute situation résultant de l'évolution du PIB, il est difficile de prévoir comment se présenteront la fin du cycle en cours et le prochain cycle. Toutefois, la Direction estime qu'elle sera en mesure d'atténuer les effets d'un mouvement de baisse grâce à une gestion efficace, notamment du travail en sous-traitance. Par le passé, lors de ralentissements précédents, Airbus a déjà fait preuve de cette capacité à amortir les effets de périodes de contraction sur ses activités en obtenant une part de marché plus importante du marché restreint, malgré un déclin général de l'industrie aéronautique.

Réglementation/déréglementation

La demande de jets commerciaux pour le transport de passagers est affectée par la réglementation (et la déréglementation) nationale et internationale. Depuis 1945, un système d'accords bilatéraux stricts réglementait la desserte internationale par voie aérienne et les principaux marchés du transport aérien national étaient réglementés de façon similaire. En 1978, les Etats-Unis se sont engagés dans la déréglementation de leur système de transport aérien domestique. D'autres régions ont suivi ce modèle, dont l'Europe depuis 1985.

Les normes anti-bruit ''Phase 3'' de la FAA (Federal Aviation Authority), qui exigent des compagnies aériennes qu'elles remplacent de nombreux avions anciens avant la fin 1999, ont également affecté la demande et entraîné une augmentation significative des commandes en provenance d'Amérique du Nord au cours des dernières années. Le marché nord-américain a ainsi représenté plus de 31 % des avions livrés en 1998 et 41 % en 1999.

Développement des réseaux de compagnies aériennes : les ''hubs''

Sous l'effet de la politique de déréglementation, les principales compagnies aériennes adaptent en permanence leur stratégie en terme de flotte, de réseau et de politique commerciale. Cette adaptation est possible grâce à la disponibilité de nouveaux avions capables de répondre aux exigences des clients en terme de coût et de performance. En réaction aux exigences tarifaires des passagers et à la concurrence des nouveaux transporteurs à faible coût, les grandes compagnies aériennes ont réorganisé leur fonctionnement autour de systèmes de ''*hubs*'' (plate-forme de correspondance) sur des aéroports stratégiques, ce qui leur permet de multiplier les offres de dessertes à tarifs plus réduits. La demande s'en trouve affectée car le concept de *hub* permet la normalisation de la flotte autour de petits appareils pour les liaisons brèves et très fréquentées à destination des *hubs* (réseaux d'alimentation des *hubs*) et d'appareils plus importants pour les vols plus longs et à densité plus forte (de *hub* à *hub*).

La disponibilité d'appareils nouveaux petits et moyens a également permis aux compagnies aériennes de proposer aux passagers à recette unitaire élevée un service liaison directe (de point à point) sur des itinéraires à plus faible fréquentation, en contournant les *hubs* et en offrant un plus grand choix de destinations sans escale. Ainsi, la déréglementation mondiale a contribué à la diversification des stratégies des compagnies aériennes, d'où la nécessité pour ces compagnies de disposer d'une gamme d'avions plus large afin de mettre en œuvre ces stratégies.

Alliances

Le développement d'alliances mondiales entre les compagnies aériennes renforce ces stratégies. D'après la Lundkvist Fleet Database éditée fin 1999, la moitié de la flotte mondiale des jets commerciaux de plus de 70 sièges est exploitée par les 22 plus grandes compagnies aériennes. Dans les années 1990, ces grands noms du transport aérien ont commencé à conclure des alliances qui confèrent à chacun de leurs membres un accès aux hubs et aux lignes des autres partenaires, ce qui permet d'éviter la constitution de *hubs* parallèles. En 1999, des études publiées par JP Morgan révèlent qu'environ 65 % des vols réguliers dans le monde sont assurés dans le cadre d'alliances entre grandes compagnies.

Financements publics

Un accord bilatéral signé en 1992 entre l'Union Européenne et les Etats-Unis prévoit une limitation des avances remboursables par redevances (les plus utilisées par les gouvernements européens) à 33 % du coût total de recherche et développement d'un nouveau modèle d'avion commercial gros porteur. Il prévoit également un plafonnement à 3 % du chiffre d'affaires des financements indirects liés au développement ou à la production d'avions civils (mécanismes généralement utilisés aux Etats-Unis par le Ministère de la Défense et la NASA). Cet accord bilatéral a permis d'égaliser le niveau des financements publics et correspond aux besoins de l'Europe comme des Etats-Unis.

Structure du marché et concurrence

Segments de marché

Airbus opère actuellement sur deux grands segments principaux : les avions à fuselage standard de 100 à 200 places en deux rangées de sièges séparées par une allée centrale, qui sont principalement utilisés pour les courts et moyens courriers, et les avions à fuselage large de plus de 200 sièges répartis en trois rangées de sièges séparées par deux allées, qui sont utilisés pour les courts et moyens courriers s'agissant des A300/A310 et pour les longs courriers s'agissant des A330/A340. Les avions cargo constituent un troisième marché, souvent alimenté par la reconversion d'anciens avions de transport de passagers (voir ''Aéronautique — Reconversion et Maintenance des Avions''). En outre, la version cargo de l'A300-600, avion livré neuf au client, a remporté un franc succès, notamment auprès des principaux transporteurs de colis express tels que Federal Express et UPS.

Selon une étude réalisée par Airbus, sur un total de près de 10.000 avions en service au 31 décembre 1998, 72 % étaient des avions à fuselage standard et 28 % à fuselage large. Le tableau ci-dessous montre la répartition des avions et le pourcentage par région pour chaque famille d'appareils, au 31 décembre 1998.

	Répartition en pourcentage	Nombre d'avions en service	Pourcentage fuselage standard	Pourcentage fuselage large
Amérique du Nord	42 %	4.097	84 %	16 %
Europe	27 %	2.698	67 %	33 %
Asie Pacifique	19 %	1.899	49 %	51 %
Afrique et Moyen-Orient	5 %	499	64 %	36 %
Amérique du Sud	7 %	700	85 %	15 %
Total	100 %	9.893	72 %	28 %

Source : Airbus Industrie

La proportion élevée d'avions à fuselage standard en Amérique du Nord et en Europe reflète la prédominance des vols domestiques court ou moyen courrier, tout particulièrement en Amérique du Nord, en raison du développement des hubs suite à la déréglementation. Par rapport à l'Amérique du Nord et à l'Europe, les avions à fuselage large sont plus répandus en Asie Pacifique, car les aéroports de la région limitent le nombre de vols, favorisant ainsi une capacité moyenne de remplissage par avion supérieure.

D'après les chiffres publiés par les constructeurs, 914 nouveaux avions de transport de passagers de plus de 100 sièges ont été livrés en 1999. Sur ce total, 72 % étaient des avions à fuselage standard et 28 % des appareils à fuselage large. Le tableau ci-dessous montre le nombre d'avions livrés par région en 1999 et 1998.

	1999		1998	
Régions	Nombre d'avions livrés par région	% du marché total des avions livrés	Nombre d'avions livrés par région	% du marché total des avions livrés
Amérique du Nord	371	41 %	247	31 %
Europe	215	23 %	168	21 %
Asie Pacifique	106	12 %	190	24 %
Reste du monde	63	7 %	59	8 %
Sociétés de location	159	17 %	128	16 %
Total	914	100 %	792	100 %

Source : Airbus Industrie

Les ventes aux sociétés de location constituent un segment de marché indépendant car les avions donnés en location sont souvent exploités dans une région différente de celle du siège du loueur. Ce secteur représente environ 17 % des livraisons d'avions.

Concurrence

Depuis le retrait de Lockheed en 1986 et l'acquisition de McDonnell Douglas par Boeing en 1997, Airbus évolue dans un marché devenu un duopole. Ainsi, Airbus et Boeing se répartissent désormais le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 sièges. D'après les résultats publiés par les constructeurs, Boeing et Airbus détenaient respectivement 68 % et 32 % du total des livraisons effectuées en 1999, 45 % et 55 % du total des prises de commandes, et 51 % et 49 % du carnet de commandes.

Il existe d'importantes barrières à l'entrée sur le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 places. Parmi elles, figurent l'importance et la complexité du savoir-faire technologique requis, les difficultés de certification et les coûts de développement d'un système efficace de support produit (facteur essentiel de la réussite commerciale du projet). Il est donc fort peu probable qu'un nouveau venu soit en mesure de rivaliser avec l'un des fournisseurs établis sur ce marché.

4.1.2.1.D Produits et services

Innovations technologiques

L'innovation technologique est au cœur de la stratégie d'Airbus Industrie depuis sa création. Bon nombre des innovations qui lui ont donné un net avantage sur la concurrence ont ensuite fait référence dans le secteur aéronautique.

- A300 — L'Airbus A300 a été le premier avion commercial gros-porteur bimoteur. Cette caractéristique lui a conféré une réelle supériorité sur les appareils concurrents trimoteurs et quadrimoteurs, en terme de consommation de carburant et de coûts de maintenance, pour les vols court et moyen courrier.

- A310 — L'Airbus A310, mis en service en 1983, présentait les premiers écrans numériques de pilotage, utilisant des tubes cathodiques au lieu des affichages mécaniques traditionnels. Ce système a permis de fournir au pilote des écrans de navigation et de vol plus efficaces et un dispositif de surveillance de l'avion, unique, centralisé et facile d'accès. Il s'agissait également du premier avion commercial gros porteur à recevoir la certification pour un équipage composé de deux personnes, abaissant ainsi les coûts d'exploitation par rapport aux appareils nécessitant un équipage à trois qui constituait la norme de l'époque. La mise en place de systèmes automatisés et l'intégration de guidage numérique de vol ont contribué tous deux à assurer un haut niveau de sécurité.

  De nouveaux concepts aérodynamiques plus efficaces comme le profil d'aile supercritique et l'aile transsonique à grand allongement ont également été introduits dans cet appareil et ont apporté une amélioration significative en matière de consommation de carburant. Les matériaux composites renforcés en fibre de carbone ont été utilisés pour les principales structures, telles que l'empennage et le gouvernail, permettant des économies de poids significatives par rapport à l'aluminium et une capacité utile accrue. L'installation d'un réservoir d'équilibrage dans le stabilisateur horizontal a permis d'accroître notablement les économies pour l'exploitant du fait de l'efficacité du contrôle du centre de gravité, qui se traduit par des conditions de vol optimisées.

- A320 — En 1988, Airbus Industrie a été le premier à mettre en place des commandes de vol électriques (''*fly-by-wire*'') sur l'Airbus A320, introduisant en même temps un manche latéral de pilotage (''*side-stick controller*'') au lieu de la colonne de commandes traditionnelle. Les calculateurs de contrôle de vol traduisent ces commandes en signaux électriques à destination des vérins de gouverne mobiles et empêchent l'appareil de dépasser la limite du domaine de vol. Par rapport aux commandes de vol mécaniques traditionnelles, cette innovation a permis une meilleure manoeuvrabilité de l'appareil, simplifié les opérations grâce aux liaisons numériques avec le système de pilotage automatique et réduit le poids de l'avion. Le concept de commandes de vol électriques se retrouve maintenant sur tous les appareils Airbus à fuselage standard, ainsi que sur la gamme A330 et A340. Les concurrents américains d'Airbus Industrie n'ont introduit les commandes de vol électriques qu'ultérieurement. En outre, l'A320 fait également un plus grand usage des matériaux composites, en particulier pour l'empennage horizontal.

- A330/A340 — Les technologies d'Airbus Industrie ont été encore améliorées dans la famille d'avions longs courriers A330/A340. Cette série d'appareils à fuselage large est équipée d'une version améliorée des technologies de l'A310/A320 et d'une voilure partagée par les bi-moteurs (A330) et quadrimoteurs (A340), un concept unique en son genre. Les très longs courriers A340-500/600, actuellement en cours de développement, présentent un circuit de commande de gouvernail de direction entièrement électrique et font appel à des matériaux composites pour la grande structure primaire (la poutre ventrale de 15 m de long) et les cloisons de la cabine de pression arrière. Il s'agit là de deux premières technologiques qui permettent une économie de poids considérable.

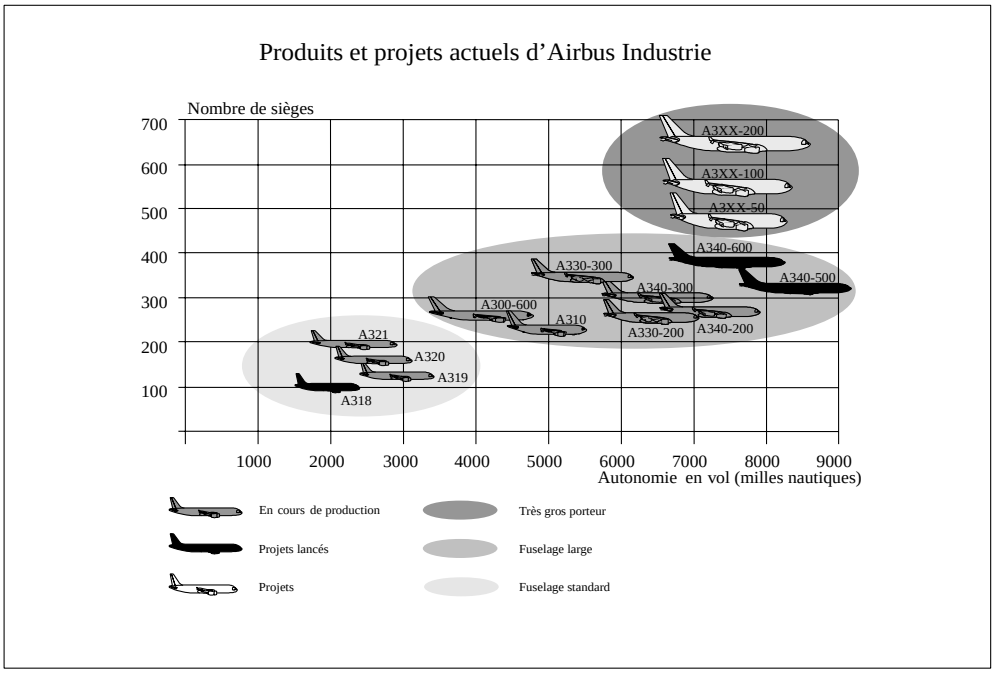
Le concept de famille — Communalité à travers la flotte

Les trois familles d'avions d'Airbus suivent une stratégie de ''changement minimum'' qui consiste à développer un concept d'avion central à partir duquel des avions dérivés sont créés en fonction des différents segments du marché. Le concept de ''changement minimum'' implique que tous les avions Airbus (à l'exception de l'A300/A310) partagent la même conception de cockpit et disposent tous de commandes de vol électriques ainsi que de caractéristiques de pilotage pratiquement identiques. Les pilotes peuvent se retrouver aux commandes de n'importe quel avion de la série A320 avec un minimum de formation supplémentaire, et la qualification croisée des équipages (*Cross-Crew Qualification — ''CCQ''*) entre les différentes familles d'avions offre aux compagnies aériennes une flexibilité opérationnelle importante.

Cette stratégie du ‘‘changement minimum’’ contribue non seulement à réduire les frais de développement, mais permet aussi aux compagnies aériennes de réaliser des économies substantielles en matière de formation des équipages, de pièces détachées, de maintenance et de programmation des vols. En outre, l’expansion de la flotte au sein de la famille concernée pourra intervenir sans qu’il faille nécessairement investir dans de nouveaux simulateurs.

L’étendue du concept de communalité à l’intérieur d’une famille et entre les familles d’avions est une caractéristique unique d’Airbus. La Direction estime que ce concept joue un rôle essentiel dans la réussite d’Airbus Industrie car un nombre important de ses clients achète différents types d’avions de la même famille.

Les avions Airbus



Avions courts et moyens courriers à fuselage standard : la famille des A320

La famille d’avions à fuselage standard d’Airbus Industrie, déclinée à partir de l’Airbus A320 (entré en service en 1988 à l’issue d’un programme de développement lancé en 1984) inclut les modèles dérivés A319 et A321, ainsi que l’avion d’affaires Airbus Corporate Jetliner, issu de l’A319 et commercialisé par Airbus Industrie à partir de juin 1997.

Chaque avion de la famille A320 possède le même diamètre de fuselage de 3,96 mètres, plus large que tous les avions concurrents dans cette catégorie. Ce fuselage plus large permet de disposer d’une cabine passagers spacieuse, d’un niveau élevé de confort et d’une capacité de transport en soute supérieure à celle de ses concurrents. La famille A320 est entièrement équipée de commandes de vol électriques ainsi que d’un cockpit ergonomique dont la configuration est simplifiée et qui comporte des manches latéraux de pilotage substituées aux colonnes centrales traditionnelles. Tous les modèles actuellement en production comportent un stabilisateur horizontal en matériau composite à base de fibre de carbone allégé reposant sur celui mis au point par Airbus Industrie pour l’Airbus A310-300. Les concurrents de la famille A320 sont les avions Boeing B737, B757 et B717.

L’A318. L’A318 est une version raccourcie de l’A319 destinée à satisfaire la demande d’avions de 100 à 120 places. Suite à son lancement en 1999, Airbus Industrie a enregistré 120 commandes fermes d’avions A318 dont l’entrée en service est prévue pour 2002.

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques techniques, les commandes et les livraisons de la famille d’avions à fuselage standard d’Airbus au 31 décembre 1999.

Caractéristiques techniques des avions à fuselage standard

Modèle	Date d'entrée en service	Capacité de remplissage	Autonomie en vol (km)	Longueur (mètres)	Envergure (mètres)	Total commandes	Total livraisons
A318	2002*	106	5.200	31,4	34,1	120	0
A319	1996	124-145	6.500	33,8	34,1	583	206
A320	1988	150-180	5.500	37,6	34,1	1.287	792
A321	1994	185-220	5.500	44,5	34,1	312	144

* date prévue

Source : Airbus Industrie

Avions courts et moyens courriers à fuselage large : la famille des A300/A310

Les avions A300/A310 ont été les premiers modèles de la gamme de produits Airbus ; ils sont destinés aux vols courts et moyens courriers. L'A300, entré en service en 1974, a été le premier bimoteur à fuselage large au monde. La version actuelle de l'A300, l'A300-600, a été lancée en 1987. L'A300-600 est également disponible sous la forme d'un avion cargo et d'un convertible passagers/cargo. L'A300-600R Cargo, utilisé par Federal Express depuis 1994, est capable de transporter plus de 50 tonnes de fret.

En 1988, Airbus Industrie a lancé l'A300-600R à autonomie de vol étendue, qui peut parcourir jusqu'à 7.800 km (4.150 miles nautiques (''mn'')) et transporter 266 passagers en configuration standard. L'A300-600 est doté d'un stabilisateur en matériau composite à base de fibre de carbone allégé développé pour l'A310. L'A310, conçu comme une variante à changement minimum de l'A300, est entré en service en 1983, avec pour la première fois dans l'histoire de l'aviation civile, un cockpit électronique numérique. Au 31 décembre 1999, 780 appareils de cette gamme avaient été commandés par 85 clients différents et 744 d'entre eux étaient déjà livrés.

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques techniques et les commandes correspondantes de la famille des Airbus A300/A310 au 31 décembre 1999.

Caractéristiques techniques de l'A300/A310

Modèle(1)	Date d'entrée en service	Capacité de remplissage (2 classes de cabine)	Autonomie en vol (km)	Longueur (mètres)	Envergure (mètres)	Total commandes	Total livraisons
A300	1974	266	7.700	54,1	44,8	520	489
A310	1983	220	9.600	46,7	43,9	260	255

(1) inclut toute version de la gamme des A300/A310, avions cargo compris.

Source : Airbus Industrie

Avions longs et très longs courriers à fuselage large : la famille des Airbus A330/A340

Airbus Industrie a mis au point le bimoteur A330 et le quadrimoteur long courrier A340 dans le cadre d'un programme conjoint, en utilisant une voilure commune pour les deux appareils et en conservant le fuselage large de la gamme existante des A300/A310. La famille A330/A340, assurant une gamme complète de vols longs et très longs courriers, est le numéro un mondial de la catégorie des 250 à 350 sièges en terme de volume total des commandes. L'A330-200, dernière version long courrier de l'A330 entrée en service en 1998, a une autonomie de vol de 12.000 km (6.450 mn). Le quadrimoteur A340-300 est capable de parcourir jusqu'à 13.500 km (7.300 mn) sans escale avec une charge utile passagers maximale. Au 31 décembre 1999, 301 avions étaient en service, et 249 autres avaient été commandés.

En 1997, Airbus Industrie a lancé le développement des dérivés A340-500 et A340-600. Ces nouveaux avions présenteront un fuselage allongé, une autonomie de vol accrue et une masse maximale au décollage supérieure. Les pilotes entraînés sur les modèles existants d'A330/A340 pourront bénéficier d'une qualification croisée (CCQ). L'A340-500, qui devrait être disponible fin 2002, devrait permettre des liaisons trans-pacifiques de point à point plus nombreuses que n'importe quel autre avion. Il transportera 313 passagers répartis en trois classes, sur des lignes atteignant 15.750 km (8.500 mn), permettant ainsi la réalisation de vols sans escale tels que New York-Taipei ou Toronto-Hongkong. Airbus Industrie a déjà sélectionné les moteurs devant équiper les nouvelles versions et a commencé à présenter des offres commerciales fermes à ses clients en 1997. A ce jour, Airbus Industrie a reçu des commandes et des engagements pour plus de 110 nouveaux avions A340-500 et A340-600. Les concurrents de cette famille sont les avions Boeing B767, B777 et B747.

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques techniques, commandes et livraisons de la famille Airbus A330/A340 au 31 décembre 1999.

Caractéristiques techniques de l'A330/A340

Modèle	Date d'entrée en service	Capacité de remplissage (configuration 3 classes)	Autonomie en vol (km)	Longueur (mètres)	Envergure (mètres)	Total commandes	Total livraisons
A330-200	1998	253	12.000	63,7	60,3	120	52
A330-300	1994	335	10.200	63,7	60,3	144	79
A340-200	1993	239	14.800	59,4	60,3	28	28
A340-300	1992	295	13.500	63,7	60,3	196	143
A340-500	2002*	313	15.750	67,8	63,6	21	0
A340-600	2002*	380	13.900	75,3	63,6	42	0

* dates prévues

Source : Airbus Industrie

La réglementation sur l'exploitation des bimoteurs à autonomie de vol étendue, ou ETOPS (''*Extended-Range Twin-Engine Operations*''), promulguée en décembre 1988, a permis aux bimoteurs d'exploiter un certain nombre de liaisons directes auparavant réservées aux trimoteurs ou quadrimoteurs. En vertu des dispositions ETOPS, les bi-moteurs doivent rester à une distance maximum de 180 minutes du plus proche aéroport approprié. Cette réglementation s'applique principalement aux itinéraires adoptés par l'A340 et son concurrent de la famille B777. Une extension de la durée de vol à 207 minutes a été accordée à trois transporteurs américains sur certains vols effectués par des B777-200. Les avions de la famille A340 (y compris les versions 500 et 600 à venir) étant quadrimoteurs, ils ne sont pas contraints par les règles ETOPS.

Développement de nouveaux produits : Airbus A3XX et A400M

A3XX

Depuis le développement du B747 dans les années 1960, Boeing détient le monopole du segment supérieur à 400 places du secteur des avions de grande capacité. Pour contrer cette position et répondre à la croissance prévue du trafic aérien dans les 20 prochaines années, Airbus Industrie étudie actuellement un projet d'avion de la famille des quadrimoteurs, très gros-porteurs, baptisée ''A3XX'', pour déterminer sa faisabilité commerciale, technique et industrielle. Le lancement de ce programme permettrait à Airbus Industrie non seulement de concurrencer le B747 sur son terrain, mais aussi de développer un nouveau marché pour des avions plus grands que le B747.

La famille A3XX comporterait des avions plus grands que les appareils commerciaux de transport de passagers existants, avec une voilure d'une envergure de 79,8 m et un fuselage large divisé en trois ponts sur toute la longueur de l'avion et consistant en deux ponts passagers et une soute à bagages. Les dimensions globales de l'avion respecteraient les limitations de longueur totale et d'envergure fixées à 80 m par les aéroports, soit la limite internationale pour être en mesure d'utiliser les pistes et infrastructures existantes avec un minimum de travaux d'adaptation. L'A3XX devrait être le premier avion commercial équipé de quatre allées (deux sur chaque pont passagers) et d'une cage d'escalier double. Cet avion devrait permettre un temps d'escale en aéroport de 90 minutes dans des conditions normales d'exploitation. Plusieurs versions sont actuellement proposées. La première, l'A3XX-100, pourrait accueillir environ 550 passagers répartis en trois classes et disposera d'une autonomie de vol comprise entre 14.200 km et 16.200 km (7.650 mn à 8.750 mn). Cette version permettrait de relier les principaux hubs entre les océans Atlantique et Pacifique, entre l'Europe — ou l'Amérique du Nord — et l'Asie, et pour les liaisons intra-asiatiques. Une seconde version, l'A3XX-200, serait une version agrandie de 650 sièges. D'autres appareils déclinés sont à l'étude, dont une version plus petite appelée A3XX-50, un avion cargo et un appareil convertible passagers/cargo.

Bien que l'A3XX soit un type entièrement nouveau d'appareil, Airbus Industrie a l'intention d'offrir un degré élevé de communalité d'exploitation avec la gamme existante des appareils d'Airbus, en particulier au niveau du cockpit, de manière à réduire les frais d'exploitation. Les coûts de recherche et de développement de l'A3XX s'établiraient autour de 11-12 milliards d'euros, sur la base de la situation actuelle du marché et des spécifications de conception. Airbus Industrie a l'intention d'établir des partenariats stratégiques de partage des risques avec des partenaires industriels, des équipementiers et des motoristes, afin de s'assurer le financement de tiers.

Pour financer les coûts de développement de l'A3XX, les Membres ont fait des demandes d'avances remboursables conformes à l'accord bilatéral Etats-Unis-Europe de 1992 et à l'ensemble de la réglementation applicable (voir ''Marché — Financements publics''). Les gouvernements français et britannique ont déjà répondu favorablement à ces demandes même si les avances en question n'ont pas encore été finalisées.

Airbus Industrie évalue actuellement l'organisation industrielle du programme, et effectue une analyse détaillée de deux sites du système Airbus qui pourraient être choisis pour y installer la chaîne de montage final.

La décision de la mise en œuvre du programme de l'A3XX dépendra de la réunion de trois facteurs : la faisabilité technique, la viabilité économique et la demande du marché. En décembre 1999, le conseil de surveillance d'Airbus Industrie a établi que les deux premières conditions pourraient être satisfaites et a donc autorisé le GIE Airbus Industrie à évaluer le degré d'engagement des compagnies aériennes vis-à-vis du projet de l'A3XX afin de s'assurer du nombre de commandes potentielles, de la localisation géographique et de la nature des éventuels clients. D'autres décisions relatives à l'A3XX seront prises en fonction des informations et orientations reçues du marché, afin de confirmer l'entrée en service de la première version en 2005.

A400M

L'avion de transport militaire A400M est décrit à la section ''Aviation militaire de transport — Projet Airbus A400M — Transport militaire lourd''.

Asset Management (Airbus Industrie)

Le département Asset Management a été constitué en 1994 pour gérer et remettre sur le marché des avions de seconde main acquis par Airbus Industrie, à l'origine en raison de la faillite de certains de ses clients, et par la suite dans le contexte de certains engagements de rachat. Le département fonctionne avec un effectif d'environ 40 personnes et gère une flotte composée d'appareils Airbus de toutes catégories. Le département Asset Management, par ses activités, aide Airbus Industrie à répondre plus efficacement aux besoins à moyen et long terme de ses clients en matière de flotte.

Ses principales missions comprennent la gestion commerciale, financière et du risque du portefeuille Airbus Industrie, ainsi que l'amélioration de la valeur résiduelle de tous les produits Airbus. La plupart des avions sont mis à la disposition des clients sous forme de vente simple mais certains ne peuvent être proposés que sous la forme de location d'exploitation, en fonction du mode de financement de l'appareil concerné. Le portefeuille d'avions d'occasion détenu par Airbus Industrie a été réduit depuis 1999 de 60 à 45 appareils grâce à de récentes ventes conclues avec un loueur d'avions et avec Federal Express. Le département Asset Management fournit également une gamme complète de services de support, y compris l'assistance à l'entrée en service, la reconfiguration de l'aménagement intérieur et les visites de maintenance.

Service clientèle

La vocation d'Airbus Industrie est d'aider ses clients dans l'acquisition des avions Airbus et dans l'exploitation optimale de leur flotte Airbus. Une équipe de financement des ventes assiste les clients dans la recherche de financements optimisés. Au titre de l'exploitation des avions, Airbus Industrie a mis en place un service clientèle, Airbus Customer Service, placé à la tête d'un réseau de centres de formation, de stocks de pièces de rechange ainsi que d'équipes détachées auprès des compagnies aériennes clientes. A partir de cet interlocuteur unique, Airbus Industrie vise à satisfaire la totalité des besoins de support de ses clients avant et après livraison, particulièrement dans les domaines suivants : (i) ingénierie et support technique préalable à la livraison et en exploitation, (ii) assistance à la formation et support en opérations et (iii) assistance relative aux pièces de rechange.

L'ingénierie et le support technique comprennent des réunions d'informations détaillées préalables aux livraisons concernant les installations, outils et équipements de maintenance aux clients ainsi que des propositions de réduction des coûts de maintenance par des programmes personnalisés et optimisés en fonction d'un examen approfondi des activités des clients.

Le service d'assistance à la formation et au pilotage comprend un personnel permanent de plus de 200 instructeurs dans le monde entier, qui fournissent une formation accessible et actualisée aux équipages des avions Airbus. Airbus Industrie possède deux principaux centres de formation, l'un à Toulouse en France, et l'autre à Miami en Floride. Le centre d'assistance Airbus Industrie situé en Chine propose également des services de formation. Dans le cadre de ces services, Airbus Industrie propose un programme de qualification croisée qui permet aux pilotes de tirer profit du degré élevé de communalité entre les familles d'avions Airbus.

Le département pièces de rechange d'Airbus Industrie détient un stock de plus de 130.000 pièces et fournit un réseau de distribution mondial à partir d'Hambourg en Allemagne, de Washington D.C., de Singapour et de la Chine. La prestation ''Avions au sol 24h maxi'' assure l'expédition des pièces de rechange en stock dans les quatre heures suivant la réception de la commande. Le département propose également des lots de pièces de rechange personnalisées afin de permettre aux transporteurs d'atteindre une efficacité maximum en ce qui concerne les visites de maintenance, l'entretien des avions vieillissants et les commandes d'urgence.

Clients

Au 31 mars 2000, 2.253 appareils Airbus avaient été livrés à 171 transporteurs dans le monde depuis la création d'Airbus Industrie, et 1.436 avions étaient en commande. Le tableau ci-dessous présente au 31 mars 2000 les récentes commandes fermes et options les plus significatives.

Commandes Fermes et Options Récentes

Date de la Commande	Client	Commandes Fermes	Options(1)
janv./déc. 1999	GECAS	27	—
avril 1999	CIT Group	30	16
avril 1999	Jet Blue	25	25
janvier 1999	ILFC	57	—
juin 1999	Spanair	14	12
juillet 1999	Northwest Airlines	30	—
juin 1999	Debis Air Finance	30	—
août 1999	US Airways	26	—
septembre 1999	GATX - Flight lease	38	29
octobre 1999	America West	27	—
octobre 1999	SALE	21	18
octobre 1999	British Airways	12	—
décembre 1999	Trans World Airlines (TWA)	25	—
décembre 1999	Air France	15	10

(1) Les options ne sont pas comprises dans les commandes enregistrées et dans le carnet de commandes en fin d'année.

Source : Airbus Industrie

4.1.2.1.E Organisation d'Airbus Industrie

Activités et responsabilités d'Airbus Industrie

Les activités d'Airbus Industrie peuvent être réparties en deux catégories : les activités assumées par Airbus Industrie en propre, correspondant principalement à la commercialisation et la coordination, et les activités menées par les Membres, qui sont essentiellement liées à l'exploitation.

Les principaux secteurs d'activité d'Airbus Industrie sont les suivants : le marketing, la vente d'appareils, la gestion de contrats, le financement client, les relations avec la clientèle, la gestion d'avions d'occasion et l'assistance aux avions Airbus (notamment la publication et la distribution de manuels techniques), les essais en vol et l'obtention de certifications, la formation des équipages, l'approvisionnement en moteurs d'avions et la gestion des systèmes de transport (entre les sites industriels). Airbus Industrie a également traditionnellement conservé la responsabilité directe de la coordination des processus de développement (y compris la conception des nouveaux produits) et la supervision des phases de conception et de développement. Ainsi, Airbus Industrie constitue l'interlocuteur des acheteurs d'avions Airbus.

La quasi-totalité des activités opérationnelles de conception, développement, fabrication, production et assemblage final est réalisée directement par les Membres eux-mêmes au profit d'Airbus Industrie, bien qu'Airbus Industrie soit responsable, au cours du processus de production, de la coordination des plannings et de la gestion des programmes tout en dirigeant les cadences, la qualité et le respect des délais de la production des composants et des tronçons. Les moteurs destinés aux avions Airbus ne sont pas fabriqués par Airbus Industrie ou par les Membres, mais sont fournis par plusieurs motoristes agréés qui travaillent directement avec Airbus Industrie. Le client détermine le type de moteur certifié qui sera installé sur l'avion Airbus choisi, en négociant directement avec le motoriste.

Airbus Industrie paie une rémunération directement aux Membres pour les produits et services vendus en leur qualité de fournisseurs. En tant que fournisseur, chaque Membre vend en effet des produits et des services à Airbus Industrie et reçoit un paiement en échange lorsque des fonds sont reçus du client par Airbus Industrie. En sa qualité de Membre, chacun participe aux bénéfices ou pertes annuels d'Airbus Industrie.

Organisation et contrôle d'Airbus Industrie à ce jour

Airbus Industrie est actuellement constitué sous la forme d'un Groupement d'Intérêt Economique de droit français. A ce titre, il est une entité indépendante dont le but premier est d'accroître les activités économiques de ses Membres, chacun d'eux restant conjointement et solidairement responsable avec les autres Membres des obligations d'Airbus Industrie. Les Membres actuels d'Airbus Industrie sont ASM (37,9 %), DASA (37,9 %), CASA (4,2 %) et BAE SYSTEMS (20 %).

Airbus Industrie est actuellement contrôlé par les Membres et administré par une assemblée des Membres, un conseil de surveillance et un conseil exécutif. La répartition des droits de vote est proportionnelle aux participations des Membres dans Airbus Industrie et chaque Membre a des droits importants quant au choix de la politique commerciale. Cependant, en vertu des statuts et du règlement intérieur, les décisions importantes doivent être prises à l'unanimité et, en cas d'échec, pour certaines d'entre elles, à une majorité de 81 % des voix.

Effet de la constitution d'EADS sur Airbus Industrie

Airbus Integrated Company

Toutes les fonctions relevant des programmes relatifs aux appareils Airbus sont actuellement assumées en partie par les Membres en vertu d'accords contractuels avec Airbus Industrie et en partie au sein d'Airbus Industrie lui-même. Les Membres d'EADS ont décidé en principe de placer les fonctions qu'ils assument sous le contrôle commun d'une société intégrée (Airbus Integrated Company) afin de rationaliser les ressources et infrastructures dans une organisation unique, de pallier les limites et les inconvénients de la forme actuelle d'un accord par consensus et de mettre en œuvre une stratégie unifiée en matière de recherche et développement, de procédés de fabrication et d'achat. La Direction d'EADS estime que cette intégration permettra à Airbus Industrie une gestion plus efficace de ses coûts, une amélioration du service clientèle et une prise de décision plus rapide.

Composition d'Airbus Industrie après la constitution d'EADS

La constitution d'EADS réduira de quatre à deux le nombre de membres contrôlant ultérieurement Airbus Industrie : EADS, détenant une participation de 80 % et BAE SYSTEMS, contrôlant les 20 % restants. Dès lors que BAE SYSTEMS continuera à bénéficier d'un droit de veto sur le budget-plan opérationnel (*business plan*) et la nomination des cadres dirigeants, il continuera de participer au contrôle d'Airbus Industrie.

4.1.2.1.F Production

Répartition du travail

Les avions Airbus sont fabriqués selon un système efficace et flexible qui a permis d'optimiser les compétences spécifiques développées au cours des 30 dernières années par chacun de ses Membres. Par conséquent, au cours de la phase de construction d'un avion Airbus, chaque tâche est contractuellement attribuée aux Membres (de la conception, la définition et la fabrication à l'assistance produit ou opérationnelle) en fonction de leur spécialisation. Dans le cadre d'un tel accord, chaque Membre assume l'entière responsabilité de tous les aspects des travaux qui lui sont confiés, de la phase de conception à celle du produit fini, l'assistance technique comprise. La Direction estime que cette organisation de la répartition des tâches en fonction des compétences spécifiques des Membres sera maintenue après la création d'EADS.

Ingénierie

Les activités d'ingénierie sont réparties entre les Membres en fonction de leurs domaines d'expertise, afin de garantir la qualité et l'efficacité du travail de conception et d'intégration de l'appareil dans son ensemble, ainsi qu'au niveau des systèmes et sections de l'appareil. Quel que soit le mode de répartition convenu, la recherche de l'excellence en matière d'ingénierie est stimulée par différentes méthodes, telles que des contrôles de conception (la conception présentée par le Membre qui en est responsable est examinée minutieusement et, si nécessaire, contestée par les autres) ou la recherche de nouvelles technologies. Ces méthodes ont été un moteur d'efficacité rigoureux. Les équipes d'ingénieurs sont assistées par des laboratoires d'essai et d'intégration systèmes, des centres d'essais des structures et un centre d'essais en vol Airbus.

Infrastructures de fabrication

Dans le cadre des accords relatifs à la répartition du travail et à l'ingénierie, un investissement important a été consacré aux diverses unités de fabrication situées sur différents sites en Europe (par exemple à Nantes, Meaulte, Saint-Nazaire et Toulouse en France ; Hambourg, Brême, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade et Dresde en Allemagne ; Getafe, Illescas, Puerto Real et Cadix en Espagne) en vue de créer des centres d'excellence hautement spécialisés reposant sur les compétences de base de chaque Membre dans son domaine d'expertise.

Flux de production

La spécialisation des processus de conception et de production a permis d'instaurer un flux de production permettant de fournir les pièces adaptées aux sites chargés des composants et des assemblages de base en vue de l'intégration des systèmes et des aménagements intérieurs. Les assemblages de base sont effectués sur divers sites localisés dans les pays de chacun des Membres, puis les tronçons sont transportés soit à Toulouse (pour les A300/A310, A330/A340 et A320) soit à Hambourg (pour les A319/A321) en vue de l'assemblage final.

Les tronçons d'avions déjà équipés sont transportés vers ces sites par une flotte de quatre Airbus A300-AST ''Beluga'' Super Transporteurs qui sont une version très modifiée de l'Airbus A300-600R spécifiquement conçue pour le réseau de production d'Airbus. Un cinquième Beluga est actuellement en cours de fabrication. Outre le fait qu'elle soit plus économique que les solutions routière, ferroviaire ou maritime, cette méthode permet de réduire le temps de transport et a pour but de garantir qu'aucun tronçon important n'est hors du cycle de production plus de 48 heures et d'éliminer les risques de dommages occasionnés par le transport terrestre.

4.1.2.2 AVIATION MILITAIRE DE TRANSPORT

Introduction et vue d'ensemble

La division de l'Aviation Militaire de Transport (''**Division AMT**'') fabrique et vend des petits et moyens porteurs de transport militaire. Elle est responsable du projet A400M relatif au développement d'un gros porteur européen de transport militaire. En outre, elle produit et commercialise des avions destinés à des missions spéciales, dérivés d'une plate-forme existante et consacrés à une tâche militaire spécifique, telle que la surveillance maritime ou la chasse anti sous-marins. La Division AMT est également impliquée sur le segment des aérostructures, fournissant les constructeurs du secteur aérospatial dans le monde entier.

Le chiffre d'affaires de la Division AMT a représenté 1 % du chiffre d'affaires total pro forma d'EADS en 1999. Toutefois, la Direction estime que le projet A400M offre une opportunité de forte croissance du chiffre d'affaires dans le futur.

Stratégie

L'objectif stratégique de la Division AMT est de développer son métier de base pour exploiter son expertise technique et les opportunités issues de la fusion d'ASM, DASA et CASA en vue de maximiser sa rentabilité et de gagner des parts de marché. Pour atteindre un tel objectif, la Division AMT mettra en œuvre une politique ciblée, en trois volets, visant à :

- **Etoffer sa clientèle et consolider son avancée dans l'aviation militaire de transport tactique.**

  EADS est le numéro un mondial sur les segments des petits et moyens porteurs de transport militaire. Par l'adjonction du gros porteur A400M, EADS entend offrir une gamme complète d'appareils pour le transport militaire tactique. La Division AMT entend ainsi renforcer sa forte prédominance en offrant à ses clients le type d'avions militaires de transport tactiques qui répond le mieux à leurs besoins.

- **Optimiser les capacités d'EADS afin d'en faire un grand fournisseur d'avions de mission.**

  La Division AMT s'appuiera sur les technologies spécialisées de la division systèmes de défense et systèmes civils, utilisera les plates-formes Airbus et fera appel aux capacités de conversion de la division aéronautique en vue de produire des avions satisfaisant les besoins spécifiques de ses clients par rapport à la mission concernée.

- **Renforcer sa renommée d'excellence en matière de construction à base de matériaux composites.**

  La Division AMT possède une expertise de premier plan en matière d'utilisation des matériaux composites pour la fabrication des aérostructures et des procédés d'automatisation de pointe. Les avions fabriqués avec des matériaux composites, comme la fibre de carbone, peuvent emporter des charges utiles plus importantes puisque l'avion est plus léger que s'il était composé de matériaux classiques. La Division AMT entend maintenir son avantage concurrentiel dans le domaine des aérostructures en composite.

Marché

Avions de transport militaire

Les gouvernements et organisations multinationales constituent les principaux clients de la Division AMT sur le marché des avions de transport militaire tactiques. Ce marché est composé de trois segments : (i) les avions légers de transport avec une capacité de chargement d'une à quatre tonnes, (ii) les avions moyens de transport dont la charge utile varie de cinq à quatorze tonnes et (iii) les avions lourds de transport dotés d'une capacité d'emport de quinze tonnes ou plus.

Le transport militaire léger. Il s'agit là d'un secteur mature et qui a diminué de taille du fait du développement économique des pays qui ont donc les moyens d'acquérir des moyens porteurs. Le CASA C-212 a été le chef de file historique de ce segment, avec une part de marché moyenne de 27,5 % de 1994 à 1998. Les principaux appareils concurrents du C-212 sont fabriqués par PZL en Pologne, LET en République tchèque et Raytheon aux Etats-Unis.

Le transport militaire moyen. La Direction estime que ce marché continuera d'enregistrer une croissance modérée. Les modèles d'EADS sont prépondérants sur le marché grâce aux CN-235 et C-295 dont la part de marché moyenne pour la période 1990/1999 atteint 45 %. Ils sont suivis par des appareils concurrents, le IPTN NC-235 (20 %) et le C-27J, fabriqués par LMATTS, une société commune d'Alenia et Lockheed.

Le transport militaire lourd. Historiquement, ce secteur a toujours été influencé par les décisions politiques et budgétaires des Etats-Unis, d'où la prédominance des constructeurs américains, notamment le Hercules C-130 de Lockheed Martin. Alors que les Etats-Unis réduisent la taille de leur flotte, la Direction pense que la flotte européenne de transport a besoin d'être renouvelée et enrichie, ce qui offre une opportunité au nouvel avion A400M.

Jusqu'à présent, EADS a choisi de ne pas s'engager sur le segment de marché des gros porteurs stratégiques.

Avions de mission

Il existe actuellement plus de 2.500 avions de mission en service en Europe et en Amérique du Nord. La Direction évalue la demande potentielle à 1.100 appareils dans les dix prochaines années, soit environ 25 milliards d'euros. C'est un marché caractérisé par sa haute technologie, dans lequel la valeur ajoutée joue un rôle essentiel et les clients ont des exigences croissantes en terme de recherche de solutions complètes et personnalisées en fonction de leurs besoins opérationnels. Les gouvernements européens ont mis en évidence la nécessité de collecter l'information de manière indépendante sur les théâtres d'opérations. Ceci devrait stimuler le besoin à court terme d'avions de mission produits en Europe. Ce marché reste toutefois dominé par les sociétés américaines.

Produits

Avions de transport tactique

C-212 — Transport militaire léger

Le C-212 a été conçu comme un avion simple, fiable et non pressurisé, capable d'opérer à partir de terrains d'atterrissage de fortune et d'accomplir des tâches à la fois civiles et militaires. Le premier modèle de série, le S-100, est entré en service en 1974. Avec une charge utile de 2.950 kg, la nouvelle version du C-212, la Série 400, a été lancée sur le marché en 1997. Elle comporte des améliorations telles que de nouveaux procédés avioniques et des moteurs aux performances accrues dans des conditions de haute température extérieure et de haute altitude, comme en matière de décollages et atterrissages courts (STOL). La porte de soute arrière du C-212 offre un accès direct aux véhicules, fret et troupes. Sa configuration peut être modifiée rapidement et facilement, réduisant les temps de rotation. L'avion peut effectuer des largages et des missions de livraison aérienne. Au 31 mars 2000, 467 C-212 avaient été vendus à 89 opérateurs.

CN-235 — Transport militaire moyen

Le premier modèle de la famille CN-235, le S-10, est entré en service en 1987. Le dernier modèle de cette gamme, la Série 300, a été lancé en 1998 ; il s'agit d'un avion de nouvelle génération, pressurisé et à double turbopropulseur. Le CN-235-300 est capable de transporter une charge utile d'un maximum de 6.000 kg représentant (i) 48 parachutistes, (ii) 21 civières plus 4 infirmiers, (iii) 4 palettes du modèle le plus utilisé pour le fret, ou (iv) des colis hors gabarit tels que des moteurs d'avions ou pales d'hélicoptère. Les opérations de parachutage peuvent être réalisées soit par les deux portes latérales arrières de l'avion, soit par la rampe arrière. Des variantes du CN-235-300 sont utilisées pour d'autres missions, notamment de patrouille maritime, de guerre électronique et d'opérations de photogrammétrie (relevé topographique). Au 31 mars 2000, 231 CN-235 avaient été vendus à 32 opérateurs.

C-295 — Transport militaire moyen

Certifié en 1999, le C-295 conserve la configuration de base du CN-235, mais est équipé d'une cabine allongée dotant l'appareil d'une capacité de chargement supérieure de 50 %, pour une vitesse supérieure sur distances analogues. Le C-295 est équipé d'une avionique embarquée comprenant un tableau de bord électronique et un système de gestion de vol (*Flight Management System* — ''*FMS*''), permettant la navigation tactique, la planification et l'intégration de signaux transmis par plusieurs capteurs. Le CN-235 et le C-295 ont été conçus pour compléter ou remplacer l'Hercules C-130 vieillissant. La Direction estime que le CN-235 et le C-295 peuvent accomplir la plupart des missions du C-130 à un coût opérationnel plus bas, ce qui permet de réserver l'utilisation de cet avion pour le transport de chargements plus lourds. Les forces aériennes espagnoles sont les premières à avoir conclu un contrat pour la livraison du C-295.

Projet Airbus A400M — Transport militaire lourd

L'A400M a été conçu pour répondre au cahier des charges du *Future Large Aircraft* (''**FLA**''), définies par sept nations européennes pour remplacer leurs flottes vieillissantes de Hercules C-130 et de Transall C-160. En outre,

le nouvel avion a été conçu pour répondre à l'évolution de la situation géopolitique (notamment à l'augmentation du nombre des missions humanitaires, de maintien de la paix et militaires).

Les spécifications opérationnelles du projet précisaient que le FLA devait présenter : (i) une grande soute capable de transporter des équipements militaires lourds et volumineux, (ii) une autonomie de vol importante avec notamment une capacité de ravitaillement en vol, (iii) une capacité d'opérer sur pistes d'atterrissage courtes, sommairement aménagées et d'accès difficile et à procéder à des largages à basse altitude et (iv) une conception simple et des coûts de maintenance réduits. La société Airbus Military Company (''**AMC**'') a remis son offre concernant le FLA, baptisé l'A400M en janvier 1999.

AMC a été constituée par huit associés : Airbus, CASA, DASA, ASM, BAE SYSTEMS, Alenia (Italie), TAI (Turquie) et Flabel (Belgique). Les participations au sein d'AMC ont été réparties afin que les participations directe ou indirecte (via Airbus) correspondent aux besoins prévus exprimés par chaque pays, dans le respect de règles définies dans une ''déclaration de principe'' signée par tous les associés. Les trois Membres d'EADS et BAE SYSTEMS ont transféré leurs participations dans AMC à Airbus Industrie en avril 2000, Airbus Industrie devenant de ce fait l'actionnaire majoritaire d'AMC.

En raison de l'expérience de la Division AMT en matière de gestion de programmes d'avions de transport militaire et de l'importance de son réseau de clients, cette Division a été chargée par EADS de la gestion globale du programme A400M. Par ailleurs, Airbus assumera la responsabilité du développement et de la construction de l'A400M du fait de ses importantes capacités industrielles et des synergies potentielles issues de la communalité des produits. L'A400M intégrera de nombreuses caractéristiques des avions Airbus existants, dont un équipage à deux, des commandes de vol électriques et une avionique de pointe. En outre, l'A400M pourrait bénéficier des procédures de maintenance d'Airbus Industrie et de son réseau mondial de service après-vente.

Compte tenu des besoins de FLA exprimés à AMC par les Etats européens, les prévisions de livraisons sont évaluées à 200 à 300 avions livrables entre 2006 et 2016, chacun des pays participants garantissant un engagement ferme avant le développement et la production. La Direction estime que l'obtention du marché du FLA conférera à EADS un certain nombre d'atouts parmi lesquels (i) un flux de chiffre d'affaires en euros qui permettra à EADS de réduire son exposition au risque de change, (ii) des contrats militaires à long terme non tributaires des cycles du marché du transport aérien civil, (iii) la possibilité de développer ses compétences et son savoir-faire sur de nouveaux matériaux et procédés.

Avions de mission

Les avions de mission qui sont souvent dérivés de plates-formes existantes, sont adaptés à des missions spécifiques, au profit d'une clientèle militaire. Les modifications de la plate-forme requièrent une connaissance approfondie de la ''cellule de base'' (''*basic airframe*'') que seul le constructeur de l'avion possède généralement. Les compétences nécessaires à la production et à l'intégration globale des systèmes de ce type d'avions sont nombreuses, ce qui réduit le nombre d'intervenants sur le marché mondial à quelques grandes sociétés américaines.

En raison des coûts importants associés au développement d'un avion de mission et de la faible taille de chacun des marchés domestiques européens, ces programmes tendent à être financés et développés sur une base multinationale en Europe pour utiliser un ensemble de compétences éprouvées. EADS estime que la consolidation d'ASM, CASA et DASA renforcera sa position en Europe et lui permettra d'exploiter certaines opportunités à l'échelle mondiale.

Avions ravitailleurs stratégiques

A moyen terme, EADS a pour objectif de proposer une alternative compétitive au quasi-monopole dont bénéficient actuellement les produits Boeing sur le marché des avions ravitailleurs, ce qui renforcera la capacité de l'Europe à établir des projets de manière indépendante. La Direction estime que le marché des avions ravitailleurs s'élèvera à plus de 70 appareils dans les 15 prochaines années.

EADS participe actuellement à un appel d'offres portant sur des contrats d'approvisionnement d'avions de transport polyvalent (*Multi-Role Tactical Transport* — ''*MRTT* '') pour le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie. L'appareil serait utilisé pour le fret ou comme avion ravitailleur et serait réalisé par la modification de cellules d'Airbus A-310 ou A-330, neuves ou d'occasion.

Avions ravitailleurs de théâtre d'opérations

La Direction estime que plusieurs armées de l'air européennes auront également besoin d'avions ravitailleurs de théâtre d'opérations et qu'elle pourra satisfaire cette demande par une adaptation de l'A400M.

Plates-formes personnalisées et transformées

Dans cette catégorie, EADS est à même de fournir des avions de transport logistique tels que les modèles cargo d'Airbus, des avions offrant une protection aux responsables gouvernementaux comme l'A340 VIP ou encore des adaptations d'avions de combat pour répondre aux besoins de nouvelles missions.

Surveillance au sol aéroportée (Airborne Ground Surveillance — ''AGS'')

Dans le cadre de l'OTAN, la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas ont manifesté leur intérêt pour le développement d'un système de surveillance au sol aéroportée. La Division AMT pourrait proposer des solutions à partir de l'Airbus A321, intégrant des systèmes fournis par la division systèmes de défense et systèmes civils.

Surveillance maritime aéroportée

La Division AMT peut proposer diverses solutions pour la surveillance maritime aéroportée ; elles reposent sur une plate-forme de C-212, CN-235, d'Atlantic ou de P-3 Orion pour laquelle EADS a déjà développé un système de mission de nouvelle génération à architecture ouverte.

Alerte avancée aéroportée et surveillance du ciel (Airborne Early Warning and Sky Surveillance — ''AEW'')

EADS étudie actuellement la faisabilité commerciale du développement d'un appareil AEW équipé d'un radar de pointe à module actif. Ce projet permettrait à EADS de fournir une nouvelle génération d'appareils AEW très performants et aux coûts d'exploitation réduits par rapport aux modèles actuels. EADS estime que ces systèmes pourraient être proposés sur différentes plates-formes dans le futur.

Production

Le C-212, le CN-235 et C-295 sont fabriqués dans l'usine située au sein de l'aéroport San Pablo de Séville. Par ailleurs, les sept pays associés du programme A400M ont décidé que l'assemblage final de cet appareil aurait lieu sur ce site.

4.1.2.3 AÉRONAUTIQUE

4.1.2.3.A Introduction et présentation

La division aéronautique (''**Division Aéronautique**'') est responsable de l'ensemble des activités aéronautiques à l'exception des divisions Airbus et AMT. En 1999, elle a enregistré un chiffre d'affaires pro forma de 4,3 milliards d'euros, soit 18,2 % du chiffre d'affaires total pro forma d'EADS.

Par sa filiale Eurocopter, EADS est le premier constructeur mondial d'hélicoptères civils et occupe le premier rang sur le marché des hélicoptères militaires en Europe. La Direction prévoit une hausse sensible du chiffre d'affaires d'Eurocopter sur le marché militaire européen en raison des commandes d'hélicoptères de combat Tigre et de l'appareil de transport militaire NH90 développé pour plusieurs gouvernements européens.

Etant l'un des principaux constructeurs de l'Eurofighter, EADS est bien positionnée pour devenir un des premiers constructeurs d'avions de combat de ce type.

Outre Eurocopter et Eurofighter, la Division Aéronautique a des activités significatives dans l'aviation régionale de transport (ATR), l'aviation légère (Socata) et la reconversion et la maintenance d'avions (Sogerma et EFW).

Les sociétés membres d'EADS ont travaillé en partenariat depuis de nombreuses années pour la plupart des activités de la Division Aéronautique. Ainsi, depuis 1992, ASM et DASA ont intégré leurs divisions hélicoptères au sein de la société commune Eurocopter. Même si la plupart des opportunités d'intégration ont déjà été exploitées avec succès, la mise en place d'Eurocopter comme filiale d'EADS, plutôt que comme société commune avec deux actionnaires, offre de nouvelles possibilités de rationaliser et d'unifier la direction d'Eurocopter. De même, la consolidation des participations de DASA et CASA au sein du consortium qui développe l'avion de combat Eurofigther depuis 10 ans offre un potentiel similaire.

La Direction anticipe également des synergies par l'intégration des activités d'ASM et de DASA en matière de reconversion des avions de transport de passagers Airbus en avions cargo, un pôle développé en coopération par les partenaires d'EADS. Par ailleurs, les compétences développées au niveau des aérostructures dans ces activités pourraient être rapprochées des activités aérostructures de (i) Eurocopter qui fabrique des portes pour la division Airbus, (ii) la Division AMT qui produit des empennages pour la division Airbus et enfin (iii) la filiale d'aviation légère qui fournit des carénages et autres éléments de grande taille à la division Airbus.

4.1.2.3.B Stratégie

La stratégie de la Division Aéronautique repose sur les objectifs suivants :

- ***Accroître la pénétration du marché des hélicoptères militaires et conserver la première place sur le marché des hélicoptères civils***

  La Division Aéronautique a l'intention d'augmenter sa part à l'exportation sur le marché militaire par la commercialisation des hélicoptères Tigre et NH90. Elle poursuivra le renouvellement de sa gamme complète d'hélicoptères civils et améliorera sa productivité dans ce secteur, en mettant en œuvre notamment une stratégie permettant d'exploiter les synergies civiles et militaires en matière de recherche et de production des hélicoptères. Comme les services après-vente représentent une source de revenus importante et un élément essentiel pour l'acheteur, la Division Aéronautique poursuivra le renforcement de son réseau mondial de commercialisation, de distribution et de service après-vente, qui couvre une flotte actuelle de plus de 8.300 hélicoptères Eurocopter.

- ***Développer et répondre à la demande d'appareils Eurofighter sur les marchés à l'exportation***

  EADS détient une participation de 46 % dans le consortium qui a développé l'avion de combat polyvalent Eurofighter. Les autres membres de ce consortium sont Alenia, avec une participation de 21 % et BAE SYSTEMS avec une participation de 33 %. Le consortium a reçu des engagements pour l'achat de 620 appareils de la part des pays représentés en son sein et la livraison des 148 premiers avions doit commencer pour 2002. La stratégie de la Division Aéronautique vise à (i) atteindre rapidement un niveau d'efficacité et de qualité élevé dans la production de l'Eurofighter et (ii) à moyen terme, s'octroyer 50 % du marché potentiel à l'export pour ce type d'appareils, dont la taille devrait atteindre plus de 50 milliards d'euros au cours des 30 prochaines années.

- ***Création d'une société commune de construction d'avions militaires avec Finmeccanica***

  La Division Aéronautique va poursuivre ses projets de création avec Finmeccanica d'une société commune réunissant la plupart des activités d'EADS en matière d'aviation militaire avec celles d'Alenia, filiale de

Finmeccanica, et notamment les projets Eurofighter et d'avions d'entraînement militaire de la société Aermacchi, dans laquelle Finmeccanica détient une participation de 25,45 %. La société commune, qui bénéficiera de participations allemande, française, espagnole et italienne, aura une taille et une envergure qui en feront un intervenant incontournable et le partenaire obligé de tout projet européen ou américano-européen de développement de la prochaine génération d'avion de combat ou d'avion d'entraînement.

- ***Former une alliance avec Embraer***

  En s'appuyant sur la participation d'EADS dans Embraer, le but est de former une alliance stratégique entre les deux sociétés qui leur permettrait de rivaliser avec Bombardier, leur principal concurrent sur le marché de l'aviation régionale. Cette alliance qui est en cours de négociation, offrirait également aux deux parties la possibilité d'optimiser la diversité et l'étendue de leur clientèle et de rationaliser leurs réseaux de service après-vente. La mise en commun des activités d'avions turbo-propulseurs d'ATR et de jets d'Embraer, par une approche du marché coordonnée, permettrait de proposer à la clientèle un grand choix de solutions.

- ***Fournir aux clients d'Airbus un service complet de reconversion et de maintenance sur tous les modèles d'appareil de la gamme Airbus***

  La Division Aéronautique continuera d'exploiter les connaissances approfondies des Membres d'EADS en ce qui concerne les avions Airbus et son réseau de vente. La Division Aéronautique continuera de développer ses activités de reconversion et de maintenance des appareils Airbus.

4.1.2.3.C EUROCOPTER

Présentation

Eurocopter a été créée en 1992 par la fusion des branches hélicoptères d'Aerospatiale et de DASA. Les deux entités possédaient déjà une expérience commune dans le domaine de la conception, du développement et de la production d'hélicoptères. Elles collaboraient également dans le cadre des programmes européens d'hélicoptères militaires Tigre et NH90. En 1996, Eurocopter est devenue le premier constructeur mondial d'hélicoptères en terme de chiffre d'affaires total, position qu'elle a conservée depuis. En 1999, Eurocopter détenait environ 49 % du marché mondial des hélicoptères civils.

Marché

En 1999, le marché global des hélicoptères neufs s'élevait à environ 8,7 milliards d'euros. Les dépenses du secteur militaire sont considérablement supérieures à celles du secteur civil, mais en terme de volume, le nombre d'appareils militaires produits est sensiblement égal au nombre d'appareils civils achetés. Les dépenses pour les hélicoptères militaires sont plus élevées car il s'agit en général d'appareils plus gros et dotés de systèmes plus élaborés que les hélicoptères civils. Les données du marché indiquent que les ventes pour 1999 s'élèvent à 467 appareils civils et 494 appareils militaires.

La demande de nouveaux hélicoptères militaires est principalement motivée par des considérations budgétaires, par le besoin de remplacer une flotte vieillissante et par des considérations stratégiques. La Direction estime que l'âge de la flotte en service, l'émergence d'une nouvelle génération d'hélicoptères équipés de systèmes intégrés à haute technologie et la généralisation de l'utilisation d'appareils de combat dans de nombreuses forces armées nationales contribueront à stimuler la demande d'hélicoptères militaires dans les prochaines années. La demande du secteur militaire a toujours été soumise à d'importantes variations d'une année sur l'autre en raison de l'évolution des considérations stratégiques. La Direction pense que la demande des armées européennes augmentera sensiblement dans les cinq prochaines années.

Les hélicoptères vendus au secteur civil sont utilisés pour le transport de dirigeants d'entreprises, l'exploitation pétrolière offshore, ainsi que diverses applications commerciales et para-publiques comme la police, les services d'assistance médicale et les pompiers. La Direction estime que les livraisons au secteur civil resteront stables dans les cinq prochaines années.

Le segment militaire est fortement convoité et pour des raisons de sécurité nationale, de politique et de relations établies de longue date, il se caractérise par des difficultés d'accès aux appels d'offres nationaux par les fabricants étrangers. Sur certains marchés nationaux de la défense, ces obstacles jouent à l'avantage des constructeurs du pays, empêchant *de facto* les importations. De ce fait, la part du marché mondial des hélicoptères militaires détenue par Eurocopter a été relativement limitée jusqu'à présent. La Direction estime que cette situation va s'améliorer, surtout en Europe, avec l'arrivée sur le marché du Tigre et du NH90.

Sur le segment militaire, les principaux concurrents d'Eurocopter sont les cinq grands constructeurs d'hélicoptères présents sur le marché mondial, deux européens (Agusta, filiale de Finmeccanica, et Westland) et trois américains (Bell Helicopter, Boeing et Sikorsky). En outre, il existe un certain nombre de fabricants nationaux dans les Etats de l'ex-URSS, qui se concurrencent sur leurs marchés respectifs.

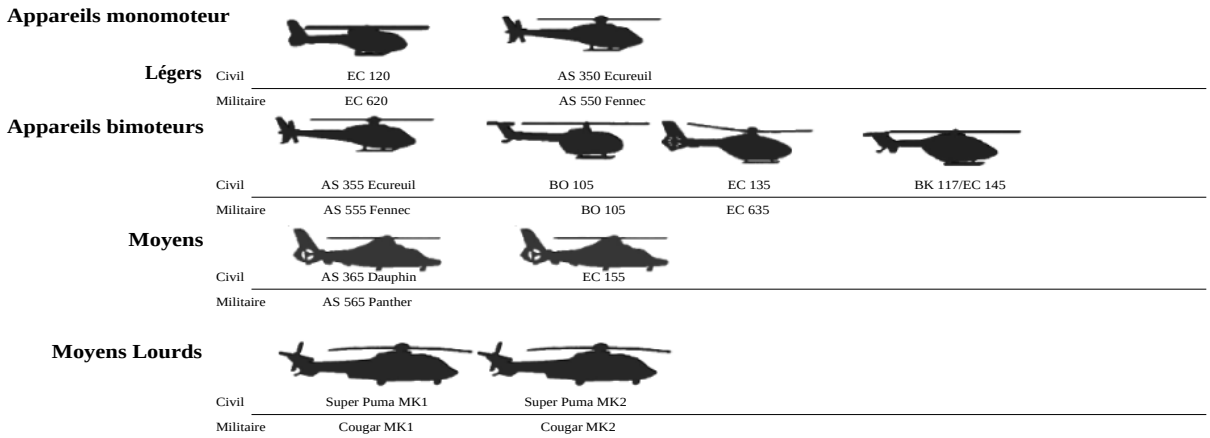
Sur le marché civil, le principal concurrent d'Eurocopter au plan mondial est l'américain Bell Helicopter, division de Textron Inc. Le segment des hélicoptères civils est relativement concentré, la part cumulée d'Eurocopter et Bell Helicopter représentant environ 80 % du total des ventes d'hélicoptères civils dans le monde en 1999.

Produits et services

Produits existants

La Direction estime qu'Eurocopter offre actuellement la gamme d'hélicoptères la plus complète et la plus moderne, couvrant 85 % du marché civil et militaire global. La gamme de produits d'Eurocopter comprend (i) des hélicoptères légers monomoteurs comme l'EC120 Colibri ou l'hélicoptère Ecureuil et des bimoteurs légers comme l'EC135 et l'EC145, (ii) des appareils moyens tels que le Dauphin et (iii) des hélicoptères moyen-lourds comme le Super Puma. La gamme de produits Eurocopter repose sur une série de plates-formes de nouvelle génération conçues pour être adaptables à des applications militaires et civiles, comme indiqué dans le tableau suivant.

EUROCOPTER



Produits en cours de développement

Eurocopter et ses prédécesseurs sont à l'origine de multiples innovations technologiques : le premier hélicoptère à turbine en 1955, l'introduction des matériaux composites à partir de 1968, l'invention du rotor arrière caréné ou fenestron la même année et les commandes de vol électriques en 1997. La stratégie de développement produits d'Eurocopter se concentre sur l'amélioration et l'élargissement continu de sa gamme d'hélicoptères par des efforts de recherche financés en interne et par les financements publics obtenus au titre du développement de nouveaux hélicoptères militaires comme le Tigre et le NH90. Eurocopter étudie également d'autres concepts technologiques dont celui du convertible qui permet à l'appareil de voler en croisière comme un appareil à voilure fixe et à hélices tout en décollant et atterrissant à la verticale comme un hélicoptère.

La contribution des activités de développement au chiffre d'affaires consolidé en 1999 s'élève à 270 millions d'euros, représentant 15 % de la contribution d'Eurocopter au chiffre d'affaires d'EADS. Ces montants résultent principalement des programmes de développement du Tigre et du NH90.

Segment militaire

Les programmes de développement en cours comprennent (i) le NH90, un hélicoptère de transport militaire décliné en plusieurs versions, tactiques, navales ainsi que de recherche et de sauvetage de combat, (ii) l'hélicoptère de combat Tigre et (iii) l'EC635, version militaire du bimoteur léger EC135. La Direction

estime que le NH90 et le Tigre ne serviront pas uniquement à équiper les forces armées des pays participants à ces deux projets. Ces programmes donneront à Eurocopter un atout concurrentiel plus important sur les deux principaux segments du marché des hélicoptères militaires que sont les appareils de combat et de transport.

Le NH90. Le NH90 est développé sous la forme d'un hélicoptère polyvalent adapté à la fois à l'armée de terre et à la marine. Le projet, principalement financé par les gouvernements français, allemand, italien et néerlandais, implique conjointement Eurocopter, Agusta en Italie et Fokker Services aux Pays-Bas ; il est placé sous la coordination de la structure NHI (Nato Helicopter Industries), détenue par chacun des quatre pays participant au projet, au pro rata direct de leurs engagements d'achat exprimés. Les besoins confirmés de NH90 portent sur 595 appareils, la production de la première série de 244 appareils devant débuter en 2000 et les livraisons en 2004. La Direction estime que les caractéristiques du NH90 lui confèrent un potentiel significatif à l'export militaire ainsi que d'éventuelles applications civiles dans le futur.

Le Tigre. En 1987, les gouvernements français et allemand ont lancé le programme de développement de l'hélicoptère de combat Tigre. Deux modèles conçus autour de la même cellule de base sont à l'étude ; une version antichar et une version appui-protection. Le premier modèle sera réalisé pour les forces armées française et allemande, tandis que le second ne sera fourni qu'à l'armée française. En juin 1999, Eurocopter a reçu une commande initiale de 160 appareils, 80 pour l'Allemagne et 80 pour la France, alors que les besoins totaux étaient confirmés à hauteur de 215 appareils pour la France et 212 pour l'Allemagne. Le début des livraisons est prévu pour 2002.

EC635. Après la réception d'une commande de la version militaire du bimoteur léger EC135, les travaux de développement ont débuté récemment sur la base d'une plate-forme désignée sous le nom de EC635.

Segment civil

Au cours des dernières années, Eurocopter a investi dans le renouvellement de sa gamme de produits civils, en améliorant sa position concurrentielle sur ce segment jusqu'à détenir actuellement une part de marché de près de 50 %. Eurocopter a commercialisé avec succès des produits récemment développés comme l'EC120, appareil léger monomoteur, et l'EC135, bimoteur léger. Il a également réussi la modernisation d'appareils tels que l'EC155, dernière évolution du Dauphin sur les marchés institutionnels. Des travaux de développement sont actuellement en cours sur les hélicoptères légers EC130 et EC145, respectivement dérivés de l'Ecureuil et du BK-117. La stratégie d'Eurocopter en matière de développement de modèles se fonde sur une offre de produits présentant une efficacité et des caractéristiques techniques avancées tout en optimisant la productivité d'Eurocopter par des initiatives en matière de conception, de coût et de communalité.

Service après-vente

La durée de vie d'un hélicoptère est comprise entre 25 et 30 ans, selon le modèle et son usage. Les propriétaires d'hélicoptères, qu'ils soient civils ou militaires, attendent en général du constructeur un service couvrant notamment la formation au pilotage et à la maintenance, la documentation technique, la vente de pièces de rechange, des services de maintenance et de réparation ainsi que d'autres formes de support après-vente. Le volume des services demandés dépend principalement de la taille et de l'âge de la flotte d'hélicoptères, ainsi que de l'aptitude des acquéreurs à assurer eux-mêmes la maintenance et les réparations courantes. Les clients civils sont majoritairement des petites sociétés exploitant un faible nombre d'hélicoptères, qui sous-traitent généralement une partie importante des opérations de maintenance alors que les clients militaires tendent à vouloir les assurer eux-mêmes tout en restant dépendants du constructeur pour la fourniture des pièces de rechange et la modernisation des appareils.

Au 31 décembre 1999, les appareils Eurocopter constituaient le second parc mondial, avec plus de 8.300 hélicoptères en service. En raison de ce parc important, les activités de service à la clientèle ont représenté 37 % de la contribution d'Eurocopter au chiffre d'affaires pro forma d'EADS pour 1999. Ces activités se composent principalement de services de formation, maintenance, réparation et fourniture de pièces détachées pour la flotte Eurocopter en service, ainsi que certains travaux de modernisation vendus à l'Etat allemand pour des produits autres que ceux d'Eurocopter. Afin de fournir un service efficace à des opérateurs de tailles variables dans le monde entier, Eurocopter a mis en place un réseau de services au travers de ses filiales, distributeurs agréés et ateliers agréés.

Par ailleurs, en 1999, Eurocopter a décidé de créer un centre d'entraînement en partenariat avec Thomson Training Simulation afin d'élargir l'offre proposée à ses clients. L'ouverture de ce centre est prévue pour 2001.

Clients et marketing

Au cours des cinq dernières années, Eurocopter a vendu environ 95 % de ses hélicoptères et généré 60 % de son chiffre d'affaires en dehors des marchés français et allemand. Toutefois, la Direction prévoit une baisse de ces pourcentages du fait d'une commande émanant en 1999 de la France et de l'Allemagne portant sur 160 hélicoptères d'attaque Tigre : la direction d'Eurocopter estime que la confirmation des besoins d'hélicoptères NH90 polyvalents pourrait aboutir à une commande de 244 appareils courant 2000.

Les principaux clients militaires d'Eurocopter sont les gouvernements des pays européens, suivis par des clients d'Asie et du Moyen-Orient. La pénétration du marché civil et para-public par Eurocopter est bien repartie dans le monde : en 1999, sa part de marché était d'environ 64 % en Europe, 39 % en Asie et 48 % aux Etats-Unis et au Canada. Dans ces deux derniers pays, Eurocopter se place au premier rang des constructeurs civils, Bell Helicopter compris.

La stratégie d'exportation d'Eurocopter repose sur un vaste réseau international, actuellement constitué de 13 filiales étrangères (notamment aux Etats-Unis, au Canada, au Brésil, à Singapour, au Japon et en Australie) qui commercialisent, personnalisent et assurent l'entretien des produits Eurocopter. Ce réseau de filiales est complété par un réseau mondial de distributeurs agréés et de centres de service destinés à satisfaire le plus grand nombre de clients potentiels.

La Direction estime que la coopération industrielle internationale est un élément clé pour accroître la présence d'Eurocopter à l'export. Ainsi, Eurocopter a développé son savoir-faire en matière de production sous licence, de coproduction et de sous-traitance. Des relations ont été développées avec des partenaires industriels et des fournisseurs dans plus de 35 pays différents.

Près de 1.800 opérateurs, répartis dans 133 pays, utilisent actuellement des hélicoptères Eurocopter ; il s'agit là d'un important portefeuille de clients pour les activités de services à la clientèle. En 1999, moins de 5 % des clients d'Eurocopter exploitaient une flotte de plus de 100 hélicoptères alors que 84 % disposaient de 1 à 5 hélicoptères, ce qui illustre bien l'étendue de la couverture des produits Eurocopter.

L'adaptabilité et la fiabilité des produits Eurocopter en font une solution de premier choix répondant aux besoins spécifiques d'un opérateur ou d'une mission. Les garde-côtes américains (United States Coast Guard) exploitent 95 hélicoptères Dauphin ; les plus grands opérateurs offshore (Norwegian Helicopter Services et PHI) utilisent des hélicoptères Eurocopter pour le transport de passagers et les activités pétrolières offshore. Sur le marché de l'assistance médicale d'urgence, les hélicoptères Eurocopter dominent la flotte de grands opérateurs tels que Rocky Mountain Helicopter aux Etats-Unis et ADAC en Allemagne. Dans le monde entier, de nombreux services para-publics, tels que la police et les forces armées, très exigeants au niveau de la qualité de service, accordent leur confiance aux produits Eurocopter.

Production

Les sites

Les activités de production d'Eurocopter sont assurées par quatre sites principaux, dont deux en France et deux en Allemagne. Les sites français se trouvent à Marignane dans le sud de la France et à La Courneuve, près de Paris. Les sites allemands sont installés à Donauwörth et Ottobrunn, près de Münich.

Le site de Marignane regroupe les unités de développement, de production et d'assemblage des modèles Ecureuil, Dauphin, Super Puma et EC120 ; il est également en charge, en collaboration avec le site d'Ottobrunn, du développement des programmes Tigre et NH90. Le site de La Courneuve est spécialisé dans la fabrication des pales de rotors, tandis que celui de Donauwörth fabrique des aérostructures et l'assemblage des modèles BO105, BK117 et EC135. Le site d'Ottobrunn est entièrement consacré aux activités de recherche et développement.

Contrôle des coûts

En 1999, Eurocopter s'est lancé dans un projet d'amélioration de l'efficacité des unités opérationnelles grâce à diverses modifications d'organisation et d'amélioration de processus. Ce programme doit se poursuivre jusqu'en 2001 avec pour objectif d'augmenter les marges par une meilleure productivité des processus de production industriels et des services au client afin d'accroître la satisfaction de ces derniers.

4.1.2.3.D AVIATION MILITAIRE — EUROFIGHTER

Présentation

L'Eurofighter 2000 (appelé ''Eurofighter'' et ''Typhoon'' pour l'exportation hors d'Europe) est un avion de combat polyvalent à haute performance, ayant pour mission d'assurer une supériorité aérienne dans des scénarios de combats complexes avec des capacités d'interception de moyenne portée et d'agilité en combat rapproché. Cet appareil est parfaitement compatible avec les armements les plus récents de l'OTAN. Ce programme, lancé en octobre 1988, est entré en phase de production en janvier 1998, aux termes d'un accord-cadre qui prévoit l'achat de 620 appareils par l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni. La Grèce, autre pays membre de l'OTAN, s'est également engagée à acheter l'Eurofighter.

Grâce aux technologies de pointe employées dans le projet Eurofighter, les partenaires de ce programme ont acquis une expertise technique de grande valeur, à la fois par l'élargissement de leur champ de connaissance sur la construction du nouvel appareil, et par l'accroissement des compétences des équipes de conception et de production. Cette situation a entraîné le transfert des nouvelles technologies vers des applications civiles, en matière de structure et d'avionique. La robustesse des composants utilisés dans les avions de combat permet aisément leur utilisation dans le domaine civil et une fiabilité accrue grâce à des techniques de construction et de conception évoluée.

Marché

La production mondiale d'avions de combat se répartit entre deux grands fournisseurs américains, les concurrents européens de taille plus réduite et les constructeurs russes.

Après la vague de consolidation du secteur aux Etats-Unis, les deux principaux fabricants d'appareils de combat présents sur le marché sont Boeing (suite à l'acquisition de McDonnell Douglas), fabricant du F/A-18 et du F-15, et Lockheed Martin, constructeur de la série F-16. Le nouveau F-22 sera fabriqué en collaboration par les deux sociétés, Lockheed Martin agissant en qualité de maître d'oeuvre. Dans ce secteur, l'activité de Northrop Grumman se limite à un rôle de principal sous-traitant du F/A-18E/F (environ 40 %).

En Europe, trois fabricants se partagent la production d'avions de combat : (i) Dassault Aviation pour le Rafale et le Mirage 2000, (ii) Saab, associé à BAE SYSTEMS pour la production du Gripen et (iii) le consortium quadripartite Eurofighter, composé de BAE SYSTEMS, DASA, Alenia et CASA.

En Russie, les deux fournisseurs d'avions de combat sont (i) Sukhoi, qui produit le Su-27 ainsi que de nombreux appareils dérivés numérotés jusqu'à Su-35 et (ii) VPK MAPO, anciennement Bureau d'Etude Mikoyan, qui construit le MiG-29 et ses dérivés (tel que le MiG-29SMT).

Les principaux avions de combat actuellement en concurrence sur l**e** marché mondial sont les suivants :

Constructeur	Type d'avion	Date de première livraison
Boeing (McDonnell Douglas)	F-15 *(Eagle)*	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas)	F/A-18 *(Hornet)*	1980
Dassault Aviation	Mirage 2000	1983
VPK/MAPO	MiG29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986
Saab	Gripen	1993
Boeing	F/A-18 *(Super Hornet)*	1998
Dassault Aviation	Rafale	1999
Mitsubishi/Lockheed Martin	F-2	2000*
Boeing/Lockheed Martin	F-22 *(Raptor)*	2001*
Consortium Eurofighter	Eurofighter *(Typhoon)*	2002*

* date prévue de livraison

En outre, deux équipes, l'une dirigée par Lockheed Martin et l'autre par Boeing, sont en compétition pour le développement du JSF (*Joint Strike Fighter*) destiné au Département américain de la défense. A terme, le JSF pourrait être développé par une équipe commune plutôt que dans une approche où un vainqueur unique remporte la mise.

D'après le Teal Group, le prix ''*fly-away*'' des avions de combat mentionnés ci-dessus est compris, selon le modèle et les spécifications, entre 30 et 100 millions de dollars américains ; les principaux sous-systèmes

constitutifs d'un avion de combat — structure, moteur(s) et systèmes et équipements — représentent chacun un tiers environ de ce coût total unitaire.

Structure du programme

Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (''**Eurofighter GmbH**'') est la société responsable du programme Eurofighter. Les actions de la société sont actuellement détenues par DASA (33 %), CASA (13 %), BAE SYSTEMS (33 %) et Alenia (21 %). La fusion des participations de DASA et CASA au sein d'EADS en fait le principal actionnaire du programme Eurofighter.

La charge de production industrielle se répartit comme suit entre chacun des partenaires du consortium Eurofighter : 37,5 % pour BAE SYSTEMS, 30 % pour DASA, 19,5 % pour Alenia et 13 % pour CASA, reflétant ainsi le nombre d'avions commandés. DASA est chargé du fuselage central, des systèmes de commandes de vol et de l'assemblage final des 180 avions destinés à l'armée allemande. CASA s'occupe de la fabrication de l'aile droite et des becs de bord d'attaque, ainsi que de l'assemblage final des 87 avions commandés par les forces armées espagnoles. Eurofighter est un programme où chaque élément est fabriqué par une source unique, sans doublon au niveau de la responsabilité, de la conception et de la production (à l'exception de l'assemblage final dont le poids économique est marginal), ce qui se traduit par une gestion efficace des coûts du programme. Le tableau ci-dessous décrit la charge de production relative de chacun des quatre participants du consortium Eurofighter.

Constructeur	Nombre d'avions prévu par les ministères de la défense*	Charge de production	Domaine de responsabilité
BAE SYSTEMS	232	37,5 %	Fuselage avant, canards avant, verrière, épine dorsale, empennage vertical, élevons intérieurs, tronçon numéro 1 du fuselage arrière, assemblage final de tous les avions britanniques
DASA	180	30,0 %	Fuselage central, systèmes de commande de vol, assemblage final de tous les avions allemands
Alenia	121	19,5 %	Aile gauche, élevons extérieurs, autres tronçons du fuselage arrière, assemblage final de tous les avions italiens
CASA	87	13,0 %	Aile droite, becs de bord d'attaque, assemblage final de tous les avions espagnols

* d'après le contrat-cadre visé ci-dessous

Clients et marchés

Le consortium Eurofighter a pour objectif d'obtenir jusqu'à 50 % du marché total des avions de combat à l'export, estimé à 800 appareils sur les 30 prochaines années et d'une valeur supérieure à 50 milliards d'euros. En mars 2000, la Grèce a déclaré son intention d'acheter 60 avions, avec une option sur 30 appareils supplémentaires, pour un montant d'environ 6 milliards d'euros (hors appareils en option), les livraisons devant débuter en 2005. La Norvège a présélectionné l'Eurofighter et le F-16 de Lockheed Martin en vue de l'acquisition de 20 appareils (avec une option sur 10 appareils supplémentaires). Le choix final devrait intervenir fin 2000.

L'acquisition par les ministères de la défense d'avions de combat est planifiée, d'une part, en fonction des besoins opérationnels (eux-mêmes définis par des besoins de défense aérienne et/ou de capacités d'attaque pour contrer des menaces potentielles) et, d'autre part, en fonction de contraintes politiques et budgétaires plus rigoureuses depuis la fin de la guerre froide.

Les critères de décision permettant de répondre à la question ''combien d'appareils et quels modèles ?'' sont notamment (i) la mission de base envisagée (avec une préférence pour les avions de combat polyvalents), (ii) la nature et la fréquence des missions prévues, (iii) des considérations d'interopérabilité entre flottes nationales et alliées, (iv) des considérations de sécurité logistique et (v) les coûts de maintenance qui ont tendance à être inférieurs pour les avions développés récemment, comparativement à ceux des appareils plus anciens. Une fois l'appareil livré, la formation des pilotes, les pièces, la maintenance et les considérations d'interopérabilité sont autant de facteurs qui jouent en faveur de nouvelles commandes du même modèle (ou de versions améliorées).

Production

La phase de développement d'Eurofighter arrive à son terme. Le contrat à prix fixe portant sur la première tranche de 148 avions devant être livrés entre 2002 et 2005 a été signé en septembre 1998 ; ce contrat prévoit notamment la fourniture de 44 avions à l'Allemagne et de 20 appareils à l'Espagne. La livraison des premiers appareils de série débutera au deuxième semestre 2001. La production devrait se poursuivre jusqu'en 2015.

En janvier 1998, la NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) a signé un contrat-cadre avec le consortium Eurofighter portant sur 620 appareils : 232 pour le Royaume-Uni (et 65 options), 180 pour l'Allemagne, 121 pour l'Italie (et 9 options), 87 pour l'Espagne (et 16 options). Le contrat-cadre fixe un prix maximum pour l'ensemble du programme et prévoit également que les avenants de production doivent être octroyés en trois tranches, chacune d'entre elles à un prix fixe dégressif par rapport à la tranche précédente. NETMA est une agence officielle de l'OTAN qui traite directement avec le consortium Eurofighter GmbH.

L'Eurofighter est destiné à améliorer l'efficacité des forces aériennes grâce à une plate-forme unique dotée de capacités d'interception supersoniques hors du champ visuel, de fonctions de combat rapproché subsonique, d'interdiction aérienne et d'appui au sol, de suppression de défense aérienne et d'attaque maritime. Les spécifications opérationnelles des avions ont été définies par contrat et acceptées par la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Elles incluent diverses capacités : missions tous temps, décollage et atterrissage courts, grande capacité de résistance, taux de rotation élevés et enfin indépendance vis-à-vis des bancs de mise en œuvre au sol (autonomie de mise en œuvre). L'Eurofighter est un appareil à la pointe de la technologie et la Direction estime qu'à long terme la structure permettra des développements de standards supplémentaires du système d'arme en fonction des améliorations demandées. Sa durée de vie pourra ainsi être prolongée.

Développement technologique

EADS et Boeing sont actuellement sous contrat avec les gouvernements allemands et américains pour un nouveau programme de recherche dénommé VECTOR, dont l'objectif est de concevoir des systèmes de commandes de vol innovants avec orientation intégrée de la poussée pour améliorer les performances, et des modes de pilotage utilisant la déviation de l'appareil sans empennage vertical. Les autres objectifs du programme VECTOR sont notamment d'étudier la possibilité de voler avec un plan vertical de taille réduite et d'effectuer des décollages et atterrissages extrêmement courts. Les connaissances acquises grâce à ce programme, qui devrait se prolonger jusqu'en 2002, pourraient être utilisées avec profit tant aux appareils existants qu'à des nouvelles plates-formes telles que l'Eurofighter et le Mako.

4.1.2.3.E AVIATION MILITAIRE — AVIONS D'ENTRAINEMENT ET DE COMBAT LEGERS

Présentation

La Direction estime que le marché potentiel total des avions d'entraînement et de combat légers pourrait atteindre 2.500 appareils entre 2005 et 2025. La concurrence est âpre dans le secteur des avions d'entraînement et de combat légers, avec des offres de BAE SYSTEMS (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) et d'autres constructeurs.

Produits

Programme Mako (LCA/AT)

Développé à partir d'études préliminaires entamées en 1994, le Mako est conçu comme un avion d'entraînement et de combat léger à haute performance, incorporant des technologies spécifiques développées dans le cadre du programme Eurofighter. La Direction estime que nombre des offres concurrentes sur ce segment sont proches de la fin de leur vie opérationnelle et présentent peu ou pas de possibilités d'adaptation économiquement viables. Par conséquent, le Mako a été défini de manière à combler ce vide, grâce à une structure techniquement évoluée et à un excellent potentiel de croissance, pour un prix relativement abordable.

L'avion sera initialement proposé en deux variantes fondées sur la même conception de base, ainsi qu'une structure et un système de propulsion identiques : le premier modèle est un avion d'entraînement biplace doté d'un moteur adapté, d'une avionique et d'un système d'arme limité alors que le second est un avion de combat léger monoplace, doté d'un radar moderne, d'un ensemble de contre-mesures électroniques, d'une avionique numérique et de systèmes d'armement sophistiqués. La conception inclut des éléments furtifs en matériaux composites ayant pour objectif d'obtenir une surface équivalent radar nettement inférieure à un mètre carré.

EADS propose actuellement le Mako à plusieurs pays. Les discussions avec les Emirats Arabes Unis sont les plus avancées.

Aviojet CASA C-101

Le C-101 a été conçu par CASA comme un jet d'entraînement et d'attaque au sol. Il s'agit d'un biplace doté d'un siège arrière surélevé, d'où une excellente visibilité aux deux postes. L'avion se caractérise par une faible consommation de carburant, une maintenance réduite, une excellente manœuvrabilité et de faibles signatures sonores et d'infrarouges.

Le C-101 dispose d'un système complet de navigation et d'attaque bâti autour d'un calculateur dédié, d'une centrale à inertie et de visualisation ''tête haute''. Six points d'emport sous voilure et un point central sous fuselage permettent l'emport de charges militaires d'un maximum de 4.000 livres, ce qui confère au C-101 une importante capacité tactique. 151 C-101 ont été vendus au Chili, au Honduras, à la Jordanie et à l'Espagne.

Appareil de patrouille — MPA 2000

Le programme de remplacement MPA a été conçu pour offrir une solution de substitution au Bréguet Atlantic des forces navales allemandes et italiennes. Ce programme a été reporté à plusieurs reprises, ce qui a imposé la mise en œuvre d'un rattrapage (''*retrofitting*'') des appareils Atlantic existants. Cependant, l'âge de ces appareils — plus de trente ans — ne fait que rendre leur remplacement plus urgent.

L'Allemagne a négocié avec l'Italie en vue de la mise en place d'un programme conjoint qui inclurait 24 appareils (14 pour l'Italie, 10 pour l'Allemagne). L'ensemble du programme, qui en est actuellement à la phase de définition, a été évalué à près de 3,5 milliards d'euros. Son développement doit commencer en 2002 avec les premières livraisons à l'Allemagne à partir de 2007 et de l'année suivante pour l'Italie.

La constitution d'EADS permettrait d'étendre ce programme à la France, la marine française souhaitant elle aussi procéder à la modernisation de ses Atlantique 2, en remplaçant leurs systèmes et leurs moteurs, en fonction des décisions des ministères de la défense concernés.

4.1.2.3.F AVIATION REGIONALE — ATR

Présentation

EADS et Alenia Aerospazio (''**Alenia**''), filiale du groupe italien Finmeccanica Spa (''**Finnmeccanica**'') sont partenaires à parts égales du GIE ATR, qui est l'un des leaders mondiaux du marché aéronautique régional des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges.

Marché

Le marché de l'aviation régionale commerciale est tributaire des compagnies aériennes régionales qui se spécialisent dans des lignes d'une distance moyenne de 500 kilomètres (225 mn) et d'une durée de vol moyenne d'environ une heure. D'après une étude réalisée par OAG (Official Airline Guide), la capacité de sièges kilomètre offerts sur le marché régional a enregistré une progression annuelle de 8 % environ en Amérique du Nord et de 10 % en Europe, entre 1990 et 1999. Au cours des dernières années, on a enregistré une croissance de la demande d'appareils régionaux de moins de 70 sièges, notamment à mesure que les compagnies régionales étendent leur offre à des destinations plus longues. Traditionnellement, ces compagnies privilégiaient des appareils à turbo-propulsion, moins onéreux à l'achat et à l'exploitation sur de telles lignes que les avions à réaction qui ne sont actuellement pas produits par EADS. Les avions à turbo-propulsion présentent d'autres avantages comme une plus grande flexibilité d'adaptation aux conditions climatiques et aux différents types de pistes (y compris la capacité à utiliser des pistes plus courtes et des surfaces non bitumées) et un faible niveau de pollution.

L'industrie aéronautique régionale a connu un phénomène de concentration au cours des dernières années. Au cours des années 1990, un certain nombre de constructeurs ont fusionné, cessé toute activité ou arrêté toute production d'appareils régionaux. Des acteurs tels que BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab et Shorts se sont ainsi retirés du marché. Au 31 décembre 1999, le marché mondial des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges toujours en production était dominé par deux fabricants : ATR qui représente 69 % des ventes cumulées et Bombardier, une entreprise canadienne détenant 25 % du marché. Le marché mondial des avions à réaction régionaux est dominé par Bombardier, le brésilien Embraer et Fairchild Dornier. Ce marché se caractérise actuellement par une concurrence vigoureuse au niveau des prix et un conflit entre Etats relatif aux aides publiques pour le financement des ventes d'avions. Actuellement, EADS négocie avec Embraer, dans lequel EADS détient une participation minoritaire, la possibilité d'un accord portant sur la coordination des activités de

vente, de maintenance et de gestion des flottes des deux constructeurs ; un tel accord se justifiant en raison de la forte complémentarité des offres produits des deux constructeurs.

Produits et services

Après l'entrée en service de l'ATR 42 en 1985, ATR a développé une famille d'avions bimoteurs à turbo-propulsion avec ailes surélevées, destinés au marché du transport de passagers sur des appareils de 40 à 70 places. Ces avions permettent d'assurer une efficacité optimale, une souplesse opérationnelle ainsi qu'un confort élevé. En 1996, afin de répondre à la demande de confort et de performance accrus exprimée par les opérateurs, ATR a lancé une nouvelle génération d'appareils sous les noms de ATR 72-500 et ATR 42-500. En septembre 1999, ces avions se sont respectivement classés premier et second en terme de qualité d'investissement, dans le cadre d'une enquête réalisée par l'*Air Finance Journal* auprès des opérateurs et des investisseurs, y devançant les avions à réaction. A l'instar d'Airbus, la gamme ATR repose sur le concept de famille qui permet de réaliser des économies sur les budgets de formation, d'entretien, de fourniture de pièces détachées et de qualification croisée des équipages.

ATR 42-500

L'ATR 42-500 est la base des produits de la famille des ATR. Doté de la cabine la plus spacieuse de sa catégorie, il assure un maximum d'espace et de confort aux passagers dont le nombre peut atteindre 50 et un meilleur contrôle des nuisances sonores.

Avec un total de commandes cumulées de 359 appareils, l'ATR 42 réalise les meilleures ventes dans sa catégorie (turbo-propulsion de 50 sièges) au 31 décembre 1999.

ATR 72-500

L'ATR 72 a été conçu par extension du fuselage de l'ATR 42 afin de satisfaire les besoins croissants en capacité des transporteurs régionaux. L'ATR 72-500 a une capacité de transports passagers de 74 sièges et présente les mêmes types de fuselage, cabine, cockpit et systèmes de base que les séries ATR 42. Au 31 décembre 1999, le total des commandes cumulées de la série ATR 72 atteignait 254 unités.

Versions dérivées

La famille d'appareils ATR comprend des versions de type avions cargo. Il existe une version convertible passagers/fret pour l'ATR 42 comme pour l'ATR 72 avec une porte cargo à l'avant de l'appareil. ATR envisage le développement d'une version fret complète avec une grande porte cargo permettant le chargement de conteneurs au standard LD3.

Service clientèle

ATR a mis en place un réseau mondial d'assistance clientèle destiné à assurer la maintenance de l'avion au cours de sa durée de vie. Ce réseau est composé de centres de services et de magasins de pièces détachées, situés à Toulouse, dans les environs de Washington D.C. et à Singapour. Le service AOG (''*Aircraft on ground*'') fonctionne 24 heures sur 24 afin de satisfaire les besoins de la clientèle et un système de gestion administrative des pièces de rechange relie les trois centres afin d'assurer une distribution optimale de l'ensemble de ces pièces. Afin de réduire les coûts d'inventaire, ATR a également signé des accords de service après-vente avec chaque fournisseur en vue d'une disponibilité maximale des pièces détachées qui ne sont pas intégrées dans le système AOG d'ATR.

ATR Asset Management

Conformément aux usages du secteur, une part significative des commandes reçues par ATR est subordonnée à l'aide au financement qu'elle est susceptible d'apporter sous forme de location ou de garanties de remboursements d'emprunts. En 1998, afin de prendre en compte la gestion du risque qui résulte de ces opérations ainsi que la valeur résiduelle des appareils de seconde main, ATR a mis en place la direction ATR Asset Management. En participant au placement et au financement des avions d'occasion ou en fin de bail, ATR Asset Management a permis d'élargir la base de clientèle, notamment dans les pays émergents, en fournissant des appareils remis en état à des prix intéressants. Par le passé, certains opérateurs satisfaits de leur exploitation d'ATR d'occasion ont ensuite acquis des ATR neufs. Les avions rachetés restent généralement immobilisés pour une période de cinq mois afin d'être remis en état et revendus ou loués, en fonction des conditions du marché.

Production

Les sites

EADS intervient en qualité d'architecte-intégrateur de l'ATR et est responsable de la certification et de la délivrance du certificat de navigabilité de ces avions. Le GIE ATR se donne pour objectif de tirer le meilleur parti des compétences spécialisées d'EADS et d'Alenia. Le site de production d'Alenia, situé à proximité de Naples (Italie), produit le fuselage et les éléments d'empennage. L'assemblage de la voilure a lieu dans les locaux d'EADS à Saint-Nazaire, tandis que celui des nacelles est réalisé sur le site EADS de Saint-Martin, près de l'aéroport de Toulouse. EADS est responsable de l'assemblage final, des vols d'essai, de la certification et des livraisons sur le site de Toulouse. EADS sous-traite certaines de ses fonctions à la division Airbus, notamment la conception et la fabrication des ailes, les essais en vol et le support informatique.

Système de production

Le système de production d'ATR, fondé sur une chaîne d'assemblage en deux étapes, a été conçu afin d'optimiser la capacité du GIE ATR à réagir rapidement et efficacement aux évolutions du marché. La première phase consiste en la production continue d'appareils non aménagés dans une configuration de base, avec possibilité d'ajuster la cadence de production en fonction de certains paramètres. Lorsqu'une commande ferme est enregistrée, l'appareil entre dans une seconde phase pour une personnalisation conforme aux exigences du client. Ce système souple permet à ATR de réduire ses besoins en fonds de roulement en ayant recours à un système de commandes ''juste à temps'' avec ses fournisseurs.

Contrôle des coûts

Dès 1996, Aerospatiale s'est attachée à rationaliser la logistique et les achats du programme ATR ainsi qu'à améliorer les conditions d'obtention des moteurs et autres équipements. Ce projet, dénommé ''Croissance et Adaptation par les Processus'', a permis de réduire sensiblement les coût globaux d'Aerospatiale Matra ATR. EADS entend poursuivre avec vigueur ces efforts de restructuration.

4.1.2.3.G AVIATION LEGERE

Socata

Socata fabrique une gamme d'appareils légers destinés à l'aéronautique civile privée et participe également à la sous-traitance d'aérostructures, ainsi qu'à la production de matériaux et de tronçons pour les autres activités d'EADS, notamment Airbus.

Dans son pôle aviation légère, Socata a développé au cours des 20 dernières années une gamme d'avions équipés de moteurs à pistons, la famille des TB, ainsi qu'un appareil turbo propulsé et pressurisé, le TBM 700. Ces avions de nouvelle génération sont concurrents de produits dérivés de modèles datant des années 1950. De nombreux appareils en service approchent actuellement de la fin de leur durée de vie. Par conséquent, la Direction estime que Socata bénéficiera d'une hausse de son chiffre d'affaires à court terme.

Depuis le lancement de ses activités d'aérostructures au début des années 1960, Socata s'est positionnée comme un sous-traitant de premier plan de sous-ensembles complets. Au chapitre de ces activités, figurent (i) la sous-traitance globale, comprenant conception, production, installation et intégration et (ii) la sous-traitance de production qui exclut la conception. Socata maîtrise l'utilisation de matériaux composites pour la fabrication d'éléments de structure d'avion, notamment pour les A330/A340, ainsi que les technologies fondées sur l'association de matériaux composites et métalliques et la mise en forme de panneaux métalliques de grande dimension. Par ailleurs, Socata réalise des travaux de conception pour de nombreux programmes aéronautiques européens, parmi lesquels Airbus, Eurocopter, Mirage et Falcon.

4.1.2.3.H RECONVERSION ET MAINTENANCE DES AVIONS

EADS figure parmi les plus grands fournisseurs de reconversion d'avions et de service de maintenance pour les compagnies aériennes et les forces armées.

EADS s'attachera à dégager des synergies de ces activités de reconversion et de maintenance des appareils par le rapprochement des activités de (i) Sogerma, filiale d'ASM, (ii) Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW), filiale de DASA, (iii) les activités de maintenance militaire de DASA et (iv) la division maintenance de CASA. La Direction estime que la concentration du savoir-faire au sein d'une équipe expérimentée permettra à l'activité reconversion et maintenance d'avions d'offrir ses services sur une large gamme d'appareils, y compris ceux produits par EADS. Par ailleurs, les transferts de personnels qualifiés devraient s'intensifier au sein de cette

activité afin de répondre au caractère cyclique de celle-ci, tout en permettant de nouvelles synergies. De même, les connaissances acquises dans le cadre de la maintenance des appareils Airbus devraient permettre à EADS d'améliorer la qualité initiale des Airbus et d'en réduire à terme les coûts de maintenance.

Dans le secteur de la maintenance d'avions commerciaux, l'échange de connaissances avec EADS se révélera un atout majeur, non seulement pour la maintenance d'appareils Airbus de première génération, mais également pour les appareils plus récents tels que l'A320 ou l'A330/A340. La Direction estime que les offres globales répondant à l'ensemble des besoins des clients auront beaucoup d'attraits pour les petites compagnies aériennes.

Reconversion et maintenance d'appareils commerciaux

Présentation

Reconversion

L'activité de reconversion d'appareils commerciaux, qui implique la modification de la configuration initiale d'un avion afin de lui permettre de remplir des missions différentes ou d'en modifier l'apparence, peut être divisée en deux segments. Le premier concerne la reconversion d'un avion de transport de passagers en avion cargo, ce qui nécessite en général de 30.000 à 40.000 heures de travail et le recours à un personnel hautement qualifié afin de modifier la structure de l'appareil ainsi que les systèmes d'environnement des passagers, tels que climatisation, chauffage et éclairage. L'autre segment concerne la transformation de l'aménagement intérieur d'un avion de transport de passagers lorsque son exploitant décide de modifier l'agencement et le confort de la cabine ou lorsqu'un appareil est transféré d'un exploitant à un autre. Ce type de transformation concerne également les passages en configuration VIP.

Maintenance

La maintenance aéronautique repose sur un système d'inspection et de services d'entretien décrit dans les manuels de maintenance ou MPD (*maintenance planning documents*) édités par les constructeurs d'avions. Les inspections et opérations de révision de routine sont assurées sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle. Par ailleurs, des inspections générales et ''grandes visites'' se font respectivement tous les quatre à cinq ans (connues sous le nom de ''service C4'') et tous les huit à dix ans (connues sous le nom de ''service C8'' ou ''service D''). Le ''service C4'' représente environ de 4.000 à 15.000 heures de travail alors que le ''service C8'' ou ''service D'' nécessite de 6.000 à 35.000 heures de travail. Le caractère régulier du calendrier d'entretien permet aux prestataires de services de maintenance de bénéficier d'une bonne visibilité de leur plan de charge.

Outre la maintenance des appareils telle que décrite ci-dessus, les composants aéronautiques doivent faire l'objet d'inspections, d'entretiens, de remises en état et de réparations qui ne peuvent être confiés qu'à des centres agréés dotés d'un personnel qualifié. Les éléments essentiels d'un avion à savoir les moteurs, le train d'atterrissage et le moteur auxiliaire (*Auxiliary Power Unit — ''APU''*) exigent un entretien par des centres agréés disposant d'un personnel expérimenté et doté de l'équipement et du matériel nécessaire. La maintenance des moteurs représente 40 % des coûts globaux de maintenance contre 10 % pour le train d'atterrissage et 6 % pour le moteur APU. La maintenance des autres éléments, en particulier l'avionique, les systèmes hydromécaniques, hydrauliques et pneumatiques, les équipements cabine, les roues et les freins, représente plus de 20 % des coûts globaux de maintenance. Ces services sont fournis soit séparément soit concomitamment avec des révisions de structures.

Marché

Reconversion

Les clients du marché de la reconversion d'appareils civils sont des sociétés de transport express comme UPS ou Federal Express, des compagnies aériennes aux flottes réduites et des groupes financiers qui louent les appareils plutôt que de les exploiter eux-mêmes. Deux considérations peuvent amener un opérateur à reconvertir un avion de transport de passagers en un avion cargo. D'une part, la transformation est le moyen le plus efficace de disposer d'un avion cargo relativement moderne. D'autre part, lorsque la décision de remplacer une flotte est prise, tant l'opérateur que le constructeur ont intérêt à préserver la valeur résiduelle de l'appareil à un niveau relativement élevé. D'un point de vue commercial, l'offre d'un nouvel appareil par un constructeur peut être associée à la reconversion d'un modèle plus ancien.

Selon des études de marché, la demande mondiale de reconversion au cours des deux prochaines décennies porterait sur 800 appareils de capacité moyenne, afin d'assurer le remplacement des appareils vieillissants et de répondre à la croissance de la demande sur le marché du fret, estimée à 5,9 % l'an.

Le principal concurrent d'EADS sur le marché de la reconversion des appareils en modèles cargo est Boeing, qui concentre ses activités sur la reconversion de ses propres appareils, à savoir le MD11, le DC-10 et le B747. Pour ce qui est de la reconversion de l'Airbus, le seul concurrent actuellement présent sur ce marché est BAE SYSTEMS Airbus pour l'A300B4, voire pour l'A300-600. A ce jour, EADS a réalisé environ deux fois plus de reconversion en versions cargo que BAE SYSTEMS.

Maintenance

Le marché de la maintenance aéronautique commerciale, qui s'élevait à 26 milliards d'euros en 1999, devrait atteindre 30 milliards d'euros en 2003. Dans ce cadre, le marché potentiel relatif à la flotte Airbus devrait progresser.

Des prestataires indépendants de services de maintenance concurrencent les grandes compagnies aériennes dans ce secteur d'activité. Certaines compagnies, comme Air France et Lufthansa, ont leurs propres services de maintenance adaptés à la taille de leur flotte et sont donc en mesure de réduire leur vulnerabilité aux cycles du marché. D'autres compagnies aériennes, notamment américaines, cherchent à réduire leurs dépenses de maintenance en externalisant ces services au profit de prestataires indépendants, comme Sogerma. Les sociétés de location aéronautique sont généralement guidées par des considérations plus financières que techniques qui les poussent à adopter une politique d'entretien restreinte. Cependant, la Direction estime que les opérateurs feront de plus en plus appel à des services de maintenance de haute qualité assurés par des prestataires indépendants.

Dans le domaine de la maintenance des composants, les principaux concurrents de Sogerma sont BF Goodrich pour les trains d'atterrissage et United Technologies, Allied Signal ainsi que Triumph pour les moteurs auxiliaires.

Offre de produits et services

L'activité de reconversion et de maintenance aéronautique d'EADS procède à la modification, la reconversion, la modernisation, et la production de structures d'avions. Elle fournit également des services de maintenance pour les compagnies aériennes et les forces armées aériennes.

Reconversion et modernisation

Dans le domaine des reconversions, EADS est spécialisée dans la reconversion des Airbus A300 et A310 en avions cargo. La Direction estime que sa politique de commercialisation conjointe des travaux de maintenance et de reconversion s'est révélée profitable en raison de la sélection d'EADS pour fournir des services de maintenance sur un grand nombre d'appareils précédemment modifiés. EADS entend tirer parti de cette spécialisation pour se positionner sur le marché en pleine croissance des versions cargo des appareils A300-600, A320 et A330.

EADS a reconverti un total de 77 appareils A300 et A310 en modèles cargo. Le concept de reconversion, conjointement mis au point par DASA et Aerospatiale Matra, a été appliqué pour la première fois en 1982/1983 sur un appareil A300. Le kit de reconversion utilisé comprend des pièces d'origine (*Original Equipment Manufacturer — ''OEM''*) utilisées dans la fabrication des versions de série d'avions cargo Airbus. Par conséquent, l'avion reconverti est très proche d'un appareil cargo produit en série. S'il est vrai que l'utilisation de pièces d'origine peut au départ se révéler plus onéreuse que d'autres solutions de reconversion des appareils, la Direction estime que cette méthode produit des résultats de meilleure qualité par rapport à d'autres solutions.

La Direction estime que le marché du renouvellement de l'aménagement des cabines offre un fort potentiel de croissance et a donc décidé, en 1998, d'étendre ses activités dans ce domaine.

Maintenance

EADS offre un large éventail de services planifiés de maintenance. Alors que le nombre et l'âge moyen des appareils Airbus en service dans le monde augmentent, la Direction estime que l'antériorité et la compétitivité de Sogerma sur le marché de la maintenance des Airbus lui permettront de conserver ses volumes dans un contexte de marché globalement affecté par une surcapacité. Les installations d'EADS à Bordeaux et à Toulouse sont spécialisées dans la maintenance des fuselages de l'ensemble des appareils Airbus et ATR ainsi que du McDonnell Douglas MD80 et des avions militaires. En matière de systèmes embarqués, EADS couvre un vaste marché regroupant ceux de la gamme des avions Airbus et ATR sur le site de Bordeaux, ainsi que ceux d'un certain nombre de modèles d'hélicoptères et d'appareils militaires. EADS assure également le service d'équipements montés sur les appareils Boeing par l'intermédiaire de sa filiale américaine Barfield.

EADS fournit des services de maintenance pour de nombreux types de composants tels que les moteurs, les APU, les trains d'atterrissage, les appareils électromécaniques, hydrauliques et l'avionique qui incluent les systèmes de navigation, de communication et les calculateurs de bord.

EADS fournit également des services de support logistique en mettant à la disposition des opérateurs un large stock de pièces détachées. Cette activité permet à EADS de se positionner favorablement sur le marché de la réparation et de la maintenance.

Production

EADS exerce ses activités à partir de six sites en France et en Allemagne, et d'installations à Miami (Floride) et à Casablanca (Maroc). Le site de Sogerma situé à Rochefort, dans le sud-ouest de la France, est spécialisé dans la fabrication des équipements de cabine et des éléments structurels d'Airbus, tandis que le site de Rouen, dans le nord-ouest de la France, est dédié aux moteurs auxiliaires et à la maintenance des trains d'atterrissage pour les avions de ligne. Les autres sites de Sogerma réalisent diverses activités de maintenance et de reconversion. Le site d'EFW à Dresde réalise des versions cargo à partir d'appareils de transport de passagers et fournit des sous-structures plancher pour les modèles Airbus.

Reconversion d'avions militaires

Présentation

La Direction estime que la modernisation des avions militaires représente une opportunité commerciale importante pour une croissance et une rentabilité durable de l'activité. Tout en fournissant à la clientèle existante des services après-vente rentables, la modernisation des avions permet d'avoir accès à de nouveaux marchés à l'export en vue de ventes futures d'appareils de tous types, militaires ou commerciaux. La modernisation des avions militaires est particulièrement intéressante pour des pays aux budgets de défense limités, notamment des pays d'Europe de l'Est, d'Amérique latine, d'Afrique du Nord et de certaines régions d'Asie. Pour ces pays, si l'achat de nouveaux appareils polyvalents se révèle impossible pour des raisons politiques ou économiques, la modernisation des avions existants se présente comme l'alternative la plus intéressante économiquement.

Offre de produits et services

EADS a acquis une grande expertise dans le domaine de la reconversion d'avions militaires, grâce aux programmes F1 Mirage, F-4 Phantom, F-5, Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 et C-130 Hercules. Cette expertise revêtira une importance toute particulière pour la pénétration de nouveaux marchés tels que la modernisation des forces aériennes d'Europe Centrale et les futurs contrats de maintenance pour l'Eurofighter.

En capitalisant sur la complémentarité des compétences et de l'expérience des partenaires d'EADS au sein de nombreux programmes d'aviation militaire, EADS est à même d'offrir une large gamme de produits à une clientèle internationale plus vaste, notamment à l'export.

4.1.2.4 ESPACE

4.1.2.4.A Introduction et présentation

EADS est le troisième fabricant mondial de systèmes spatiaux, derrière Boeing et Lockheed Martin et le premier fournisseur européen de satellites, d'infrastructures orbitales et de lanceurs. En 1999, la contribution de la division Espace (''**Division Espace**'') au chiffre d'affaires total pro forma d'EADS s'établit à 2,5 milliards d'euros, soit 10,7 % du total.

En grande partie par l'intermédiaire de ses filiales Astrium et Aerospatiale Matra Lanceurs (AML) et de la division espace de CASA, la Division Espace d'EADS conçoit, développe et fabrique les produits suivants :

- satellites ;
- infrastructures orbitales ; et
- lanceurs.

Par ailleurs, EADS fournit des services de lancement, ainsi que des services liés aux satellites de télécommunication et d'observation de la terre, par l'intermédiaire de ses participations dans Arianespace et d'autres prestataires de service. En outre, EADS intervient dans les domaines de l'optronique (entre autres les capteurs terrestres et stellaires) et des technologies laser par l'intermédiaire de ses filiales SODERN et CILAS.

Astrium est le numéro un européen de l'industrie spatiale et couvre tous les principaux segments du marché des satellites, des infrastructures orbitales ainsi que des composants de lanceurs. Sur le segment des satellites, Astrium intervient généralement en qualité de maître d'oeuvre pour la fourniture (i) de satellites de télécommunication au bénéfice des grands opérateurs de services de télécommunications et (ii) de satellites d'observation scientifique et de la terre pour les principales institutions internationales et nationales telles que l'Agence Spatiale Européenne. Dans le cadre de la stratégie d'EADS de consolidation de l'industrie aérospatiale, ASM et DASA ont voulu la création d'Astrium, avec effet au 28 avril 2000, par voie d'apport des activités de Matra Marconi Space (MMS), détenue à parts égales par les sociétés ASM et BAE SYSTEMS, et des activités espace de DASA, à savoir Dornier Satellitensysteme GmbH (DSS) et DASA Raumfahrt-Infrastruktur (DASA RI). EADS détient directement ou indirectement 66 % du capital d'Astrium (75 % compte tenu des pourcentages détenus indirectement par des actionnaires minoritaires et 25 % étant contrôlés par BAE SYSTEMS). En vertu des protocoles d'accord conclus en décembre 1998, les actionnaires d'Astrium procèdent actuellement à l'évaluation de l'apport d'Alenia Spazio à Astrium. Alenia Spazio, filiale de Finmeccanica, intervient essentiellement dans les domaines des satellites et de l'infrastructure orbitale.

AML intervient sur les segments des lanceurs commerciaux et des missiles balistiques. En sa qualité de responsable de l'architecture industrielle de la famille Ariane, la société est chargée de la conception globale des lanceurs ainsi que de l'organisation et de la supervision des équipes industrielles. La responsabilité confiée à AML de certains composants les plus complexes et les plus essentiels, notamment certains étages d'Ariane 4 et Ariane 5, illustre bien le rôle central qu'AML occupe au sein du programme Ariane. De plus, AML est le maître d'œuvre du développement de l'*Automated Transfer Vehicle* (ATV), le véhicule de transport de fret de la Station Spatiale Internationale (SSI), et assure également la fourniture de composants pour les satellites et les lanceurs. Par ailleurs, AML est le fournisseur exclusif des systèmes de missiles balistiques pour l'Etat français.

La division espace de CASA intervient principalement dans les domaines de l'ingénierie, de la production, de l'assemblage et des essais de structures et d'équipements destinés aux satellites, lanceurs et autres véhicules spatiaux.

4.1.2.4.B Stratégie

La Division Espace est engagée dans une stratégie de croissance et de rentabilité, compte tenu de sa position de leader dans les domaines des lanceurs commerciaux et des satellites. Elle a pour objectif d'augmenter sa part de marché et de saisir les opportunités majeures de croissance qu'offre un secteur en pleine évolution. Les axes principaux de la stratégie de la Division Espace s'établissent comme suit :

- **Renforcer l'avance commerciale d'Ariane sur le marché des services de lancements commerciaux**.

  En tant que principal actionnaire industriel et fournisseur d'Arianespace, EADS encouragera les efforts de restructuration de l'industrie européenne du transport spatial. Entre autres, EADS assurera la rationalisation de ses activités de fabrication de lanceurs. Elle prendra l'initiative de rechercher l'adhésion des actionnaires d'Arianespace au projet d'optimisation de la gamme des produits de la famille de lanceurs Ariane.

- **Accroître le leadership d'EADS dans les programmes de satellites militaires de l'OTAN et européens**.

  EADS bénéficie d'un réseau de filiales qui sont des opérateurs établis de longue date sur leurs marchés nationaux (France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni). Grâce à ce réseau, EADS jouit d'une forte crédibilité et de relations privilégiées avec ses clients gouvernementaux dans ces pays. EADS entend exploiter cet atout ainsi que son expertise dans la fabrication des satellites de télécommunications militaires pour obtenir un rôle de maître d'œuvre dans les futurs programmes européens et de l'OTAN, tels que Skynet 5, Syracuse 3 et les satellites de l'OTAN. La société a également l'intention de saisir les opportunités de marché dans le domaine des systèmes militaires de reconnaissance, grâce au succès des satellites d'observation terrestre, commerciaux et militaires existant (notamment avec SPOT, HELIOS, ERS). La Direction estime que les clients militaires européens seront davantage conscients de l'importance des systèmes spatiaux après le conflit du Kosovo et seront prêts à engager des ressources plus importantes en faveur des programmes spatiaux.

- **Exploiter les applications commerciales de technologies développées à des fins militaires**.

  Dans le cadre de ses programmes militaires, EADS a développé une large gamme de technologies de pointe et innovatrices. La société entend exploiter sur le marché civil le potentiel commercial de ces techniques initialement militaires. A titre d'exemple, la Direction estime que l'expertise technique accumulée par EADS dans le domaine des systèmes militaires d'observation terrestre présente des possibilités d'utilisation dans le domaine civil et peut ainsi faire l'objet d'un développement commercial. Par ailleurs, une fertilisation croisée de ces différents programmes est possible, certaines technologies commerciales pouvant être appliquées à des fins militaires.

- **Tirer parti de la priorité accordée de longue date à la fourniture de satellites géostationnaires à des opérateurs commerciaux de télécommunications.**

  Dans le domaine des satellites commerciaux de télécommunications, EADS poursuivra sa stratégie, qui a déjà fait ses preuves, de concentration sur les satellites géostationnaires. La société entend accroître davantage sa part de marché dans ce secteur en introduisant la plate-forme EUROSTAR 3000 (l'une des familles de plates-formes de satellites géostationnaires les plus performantes sur le marché). EADS n'est que très peu impliquée dans les systèmes de satellites en orbite basse destinés aux télécommunications, un marché qui a connu des difficultés commerciales ces derniers temps. Cependant, EADS ne manquera pas d'explorer les possibilités offertes par ces systèmes et de saisir les opportunités se présentant.

- **Accroître ses activités de services à moyen terme**

  EADS explore de nouvelles possibilités d'offres de services à valeur ajoutée pour ses clients militaires, institutionnels et commerciaux. La fourniture d'un service complet, d'un service d'exploitation et de prestations d'ingénierie financière comptent parmi ces nouvelles opportunités. EADS estime que l'étendue de son expertise technologique et de sa maîtrise des services peut constituer un atout concurrentiel sur l'ensemble de ces segments.

4.1.2.4.C SATELLITES

Présentation

Les systèmes de satellites peuvent être regroupés en quatre segments : télécommunications, observation, science et navigation. Les satellites de télécommunications ont des applications multiples parmi lesquelles les liaisons téléphoniques longue distance ou mobiles, la télédiffusion et la radiodiffusion, la transmission de données, le multimédia et l'Internet. Ils peuvent être utilisés pour des applications civiles ou militaires. Les satellites d'observation permettent la collecte d'informations dans un grand nombre de domaines tels que la cartographie, la météorologie, le suivi des évolutions climatiques, la gestion agricole et sylvicole, la gestion des ressources minérales, énergétiques et hydrauliques ainsi que les applications de surveillance militaire. Les satellites scientifiques sont des produits conçus sur mesure pour s'adapter aux spécificités de la mission qui leur est confiée. Ils sont par exemple utilisés pour l'observation astronomique des sources de radiation de l'univers, l'exploration in situ des planètes et l'étude des sciences de la terre. Les systèmes de satellites de navigation comme le GPS (*Global Positioning System*) émettent des signaux qui permettent aux utilisateurs de déterminer leur position.

Marché

La Direction estime que la part du marché mondial des satellites accessible à EADS s'élève à environ 5 milliards d'euros et que EADS en détient environ 25 %. Elle est le plus grand fabricant européen de satellites et bénéficie de sa position privilégiée en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni avec la possibilité d'accéder aux budgets nationaux correspondants.

La Direction prévoit que le segment des satellites de télécommunications, dont EADS détient une part de marché de 10 % environ, est appelé à se développer sous l'effet de différents facteurs : (i) la croissance de la demande de télécommunications, y compris Internet, le multimédia et les applications militaires et (ii) la demande croissante de services de télécommunications résultant de la libéralisation des télécommunications dans les pays émergents d'Asie (qui sortent de la crise de 1998), d'Amérique latine et d'Europe de l'Est. EADS prévoit d'augmenter significativement sa part de marché sur ce segment en pleine croissance.

En Europe, le marché des satellites scientifiques et d'observation est essentiellement organisé sur une base multilatérale et en vertu du principe de juste retour dans le cadre duquel les contrats sont attribués à des fournisseurs nationaux à due proportion des contributions respectives des pays correspondants.

En matière de satellites scientifiques et d'observation de la terre, la Direction estime qu'en Europe la part de marché d'EADS s'élève environ à 52 % en valeur ou 46 % en volume sur la base des lancements entre 1994 et 1998. Au-delà du marché institutionnel européen, EADS estime qu'un marché à l'export se développe en ce qui concerne les systèmes d'observation de la terre. Par ailleurs, les agences civiles nationales, y compris l'ESA, devraient accroître leur demande de satellites d'observation terrestre dans le cadre des programmes européens de protection de l'environnement. EADS anticipe une stabilité à moyen terme du marché des satellites scientifiques.

Sur le marché des satellites militaires, EADS anticipe une hausse de la demande de satellites de télécommunications ainsi que de satellites d'observation militaire (à la suite du conflit au Kosovo). Une caractéristique importante du marché militaire tient au caractère relativement prévisible des commandes et du chiffre d'affaires sur une longue période.

En Europe, le segment des satellites de navigation est en phase initiale de développement. Une décision définitive relative au développement du système de navigation européen Galileo est attendue pour la fin de l'an 2000. La constellation GalileoSat, actuellement en phase de définition, devrait être déployée entre 2006 et 2008, ce qui permettra aux utilisateurs d'avoir accès aux données de navigation indépendamment du système américain GPS.

Le marché de la fabrication de satellites commerciaux de télécommunications est marqué par une forte concurrence, les décisions prises par les clients reposant essentiellement sur les prix, l'expérience technique et les références antérieures. Les principaux concurrents d'EADS dans le monde sont les américains Boeing, Hughes, Loral et Lockheed Martin et le français Alcatel Espace.

Sur le marché institutionnel des satellites scientifiques et d'observation de la terre, EADS continuera à faire face à la concurrence de plusieurs acteurs, qui peuvent intervenir directement en qualité de maître d'œuvre. Les agences spatiales et autres institutions scientifiques peuvent également choisir de conserver le contrôle de la conception de la mission en intervenant en qualité de maître d'œuvre unique ou associé pour certains programmes.

Produits

EADS construit des plates-formes de satellites ainsi que des charges utiles et des sous-systèmes significatifs. La société est ainsi en mesure d'offrir à ses clients des systèmes de satellite clés en mains.

Satellites de télécommunications

EADS produit des satellites de télédiffusion pour INTELSAT, EUTELSAT, INMARSAT ainsi que pour d'autres fournisseurs de services de télécommunications fixes, mobiles et de télédiffusion directe. EADS développe également des services à large bande pour ses clients. Les satellites géostationnaires de télécommunications d'EADS sont construits sur la base des plates-formes de la famille EUROSTAR, dont la plus récente version, EUROSTAR 3000 (l'une des familles de plates-formes de satellites géostationnaires les plus performantes sur le marché). Au cours du premier semestre 2000, Immarsat a commandé trois satellites Immarsat I-4, basés sur la plateforme Eurostar 3000, destinés à son système de transmission de données pour réseaux mobiles ; au cours de la même période, INTELSAT a passé commande d'un satellite, et la commande d'un second satellite devrait prochainement aboutir.

Dans le domaine des satellites de télécommunications militaires, EADS réalise la quatrième série de satellites pour l'OTAN et intervient en qualité de maître d'œuvre pour les satellites britanniques de communications

militaires Skynet. Des consortiums dirigés par Astrium (Paradigm) et Lockheed Martin sont en concurrence pour l'octroi du contrat Skynet 5 portant sur la fourniture de services de télécommunications militaires au ministère britannique de la défense.

Satellites scientifiques et d'observation

EADS est le principal fournisseur européen de systèmes d'observation de la terre par satellite, pour des applications civiles et militaires. Dans ce domaine, EADS bénéficie de manière significative des éléments communs aux programmes civils et militaires.

EADS est le maître d'œuvre des programmes civils d'observation terrestre suivants : (i) ENVISAT, satellite européen de suivi de l'environnement, (ii) METOP, système de satellite météorologique à orbite polaire et (iii) SPOT 5, système de satellite à haute résolution avec capacité de couverture étendue. S'agissant de MSG, système de satellite météorologique de seconde génération, EADS est responsable de la fourniture des instruments.

Par ailleurs, EADS a été choisi par le CNES en qualité de maître d'œuvre du projet Pleïades, une série de petits satellites d'observation de la Terre, conçue sur la base de la plate-forme Leostar. La société procède également à l'évaluation de la faisabilité du projet TerraSAR, une constellation de petits satellites radars.

EADS est le maître d'œuvre du programme HELIOS, le seul système satellitaire européen d'observation militaire existant à ce jour. EADS réalise actuellement le système de seconde génération HELIOS 2. Par ailleurs, la Direction estime qu'EADS est en bonne place pour jouer un rôle de premier plan dans le développement des systèmes satellitaires militaires d'observation radar que plusieurs gouvernements européens considèrent comme un complément nécessaire aux systèmes optiques existants.

EADS dispose d'un parcours réussi dans le domaine de la fabrication de satellites scientifiques, tels que le XMM (*X-Ray Multi Mirror*). En outre, EADS a récemment été retenue en qualité de maître d'œuvre pour le développement des sondes interplanétaires Mars Express et Rosetta.

Satellites de navigation

Avec Alcatel et Alenia, EADS a constitué une société spécialement chargée de la construction et de la mise en œuvre, dès son approbation, du système européen de navigation Galileo. Le segment spatial de Galileo se composerait alors d'une constellation de 24 satellites.

4.1.2.4.D INFRASTRUCTURES ORBITALES

Présentation

Le segment des infrastructures orbitales comprend des systèmes spatiaux habités et non habités. Le domaine d'activité le plus important de ce secteur est constitué par la Station Spatiale Internationale (SSI), ainsi que par les programmes de développement des véhicules et équipements et les services associés.

Marché

La demande en systèmes d'infrastructures orbitales émane essentiellement d'agences spatiales bénéficiant d'un financement public, notamment l'ESA, la NASA, la RKA (Russie) et la NASDA (Japon). Ces systèmes sont généralement construits sur la base d'une coopération entre des partenaires internationaux. La contribution de l'Europe à la SSI inclura : (i) un module de laboratoire attaché à la SSI (*Columbus Orbital Facility*), (ii) les véhicules permettant les livraisons de fret et le transport des équipages et (iii) la fourniture de services logistiques et d'autres services pour la SSI. Les premiers éléments de la SSI ont été lancés et assemblés en décembre 1998. Il est prévu que la station soit achevée en 2005. EADS a soumissionné en vue de l'obtention d'un contrat de 12 ans portant sur la fourniture de services à la SSI après sa mise en exploitation.

L'ensemble des travaux industriels liés au développement et à la construction de la SSI a déjà été attribué. Par conséquent, il ne sera plus procédé à des appels d'offres pour des contrats importants sur ce projet. Lorsque la SSI sera opérationnelle, une gamme de produits d'infrastructure orbitale fera l'objet d'une mise en concurrence, notamment en vue de la fourniture d'équipement pour des expériences scientifiques. Un autre marché lié à l'utilisation et au soutien logistique de la SSI sera ouvert après sa mise en service.

Produits

Laboratoires habités ou habitats

EADS est le maître d'œuvre du développement et de l'intégration de la *Columbus Orbital Facility* et est chargé de son système de gestion de données embarquées. Elle participe en outre à la construction du système robotique du bras robotique européen SSI et fournit des structures à la SSI.

Véhicules

EADS est le maître d'œuvre du développement et de la fabrication de l'ATV (*Automated Transfer Vehicle*), servant au transport du fret jusqu'à la SSI. Huit ATV sont prévus et seront lancés par Ariane 5. EADS participe également, dans le cadre de la SSI, au développement du véhicule habité américain de rentrée dans l'atmosphère connu sous le nom de CRV (*Crew Return Vehicle).* Par ailleurs, en 1998, AML a été le maître d'œuvre de l'ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), un module qui a permis de tester avec succès les technologies de rentrée dans l'atmosphère.

4.1.2.4.E LANCEURS ET SERVICES DE LANCEMENT

Présentation

Les systèmes spatiaux (satellites et éléments d'infrastructures orbitales) sont placés en orbite au moyen de lanceurs à étages multiples propulsés par des fusées. Dans la plupart des cas, la mission du lanceur consiste à mettre les satellites en orbite, alors qu'il est lui-même consumé pendant le lancement. EADS développe deux types d'activités distinctes : (i) la fabrication des lanceurs à des fins civiles et militaires et (ii) la fourniture de services de lancement par l'intermédiaire de ses participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot.

Marché

Le développement du marché des lanceurs dépend, dans une large mesure, de la demande de satellites et d'infrastructures orbitales. La Direction estime que le marché des services de lancement accessible à EADS concerne environ 30 satellites par an (les constellations de satellites non comprises), et pour la plus grande part des satellites de télécommunications géostationnaires. Ce marché ne comprend pas les services de lancement destinés aux agences gouvernementales et militaires américaine, russe et chinoise.

Il existe de hautes barrières à l'entrée sur ce marché, en raison de sa complexité technologique et de la limitation des financements des Etats à un nombre réduit de sociétés soigneusement sélectionnées. Aussi la concurrence se limite-t-elle à un faible nombre d'intervenants.

Un nombre restreint de fabricants sont dépositaires de ces technologies financées sur fonds publics. Ils peuvent être considérés comme des ''champions nationaux'', tels Boeing et Lockheed Martin aux Etats-Unis, EADS en Europe et quelques sociétés de l'ex-Union soviétique et de la Chine. Ces fabricants agissent en tant que partenaires et consentent les réductions de prix nécessaires afin de préserver la compétitivité des services de lancement correspondants.

L'émergence sur le marché des satellites d'une clientèle privée de plus en plus importante et mue par des impératifs de rentabilité a favorisé le développement de sociétés de services de lancement, désireuses de rivaliser en terme de prix et de qualité de service. Parmi ces nouveaux intervenants, certaines entités ont été fondées pour proposer des lanceurs spatiaux dérivés de missiles balistiques militaires fiables et à faible coût produits par des sociétés de l'ex-Union soviétique (privées de marché militaire après l'écroulement du régime soviétique), associées au savoir-faire de fabricants occidentaux en matière de commercialisation et d'accès au marché ouvert des satellites.

La France poursuit une politique de défense stratégique indépendante qui repose actuellement sur des systèmes de missiles balistiques lancés à partir de sous-marins. En 1998, l'Etat a décidé de développer une nouvelle génération de missiles balistiques. Outre les ventes nouvelles générées et le développement financé par l'Etat, le segment des missiles balistiques nécessite d'importants travaux de maintenance pour garantir la capacité opérationnelle des systèmes sur l'ensemble de la durée de vie des équipements, qui peut couvrir plusieurs décennies. Les activités d'EADS sur le segment des missiles balistiques sont conduites par sa filiale AML, qui est le fournisseur exclusif de missiles auprès de l'Etat, son seul client dans ce domaine.

Produits

Services de lancement

EADS intervient dans le domaine des services de lancement, via ses participations dans Arianespace pour les lanceurs lourds, Starsem pour les lanceurs moyens et Eurockot pour les lanceurs légers.

Arianespace. EADS contrôle directement et indirectement 28,5 % des droits de vote d'Arianespace et détient 22,6 % de son capital. Elle en est ainsi le second actionnaire après le CNES, ainsi que le principal actionnaire industriel. En termes de chiffre d'affaires, Arianespace a été le premier fournisseur de services de lancements commerciaux au monde en 1999, avec un total de plus de 120 lancements depuis 1984. Arianespace commercialise et vend des lanceurs européens sur le marché mondial et réalise les lancements depuis le centre spatial de Kourou en Guyane française. Sa part sur le marché qui lui est accessible, s'élève à 50 % environ. Bénéficiant de l'expertise de longue date d'Arianespace, la gamme Ariane se distingue par sa flexibilité et sa fiabilité. Ariane 5 est capable de placer en orbite de transfert géostationnaire un ou plusieurs objets dont la masse totale peut atteindre 6 tonnes. Pour réagir face à la tendance à l'accroissement de la taille et de la masse totale des satellites de télécommunications, de nouvelles versions d'Ariane 5 sont en cours de développement avec une capacité de lancement vers de telles orbites d'une masse pouvant atteindre 11 tonnes. Arianespace a lancé 10 fusées Ariane 4 en 1998 et 9 autres en 1999, 9 nouveaux lancements environ étant prévus pour 2000. Le premier lancement commercial d'Ariane 5 s'est déroulé en 1999, et jusqu'à cinq lancements sont prévus pour 2000.

Starsem. EADS détient directement 35 % du capital de la société de droit français Starsem. Le reste du capital est réparti entre Arianespace (15 %), l'agence spatiale russe (25 %) et le Bureau central russe de Conception Spécialisée Progress (25 %). La société Starsem a été créée en 1996 afin de commercialiser les services de lancement assurés par des lanceurs Soyouz pour les satellites en orbites basse et moyenne. En 1999, Starsem a placé en orbite avec succès pour ses six premiers lancements, vingt quatre satellites Globalstar. Au début de l'an 2000, les vols de qualification du lanceur à capacité accrue Soyouz Fregat ont également été réussis. Le carnet de commandes de Starsem aujourd'hui inclut des lancements pour des satellites institutionnels (Cluster II, Mars Express), Skybridge (11 lancements pour 32 satellites) et Globalstar.

Eurockot. Les sociétés EADS (à hauteur de 51 %) et Khrunichev (à hauteur de 49 %) détiennent le contrôle conjoint d'Eurockot, une entreprise créée en 1995 pour fournir des services de lancement de petits satellites en orbite basse, en recourant à des lanceurs Rockot à faible coût, dérivés des missiles balistiques SS19. Le vol de qualification est prévu au cours de l'année 2000.

Lanceurs commerciaux

EADS fabrique des lanceurs et réalise des travaux de recherche et développement dans le cadre des programmes Ariane. L'ESA a la responsabilité des programmes de développement d'Ariane et finance le développement des lanceurs Ariane et des technologies associées. Assistée par EADS, elle a délégué cette responsabilité à l'agence spatiale française (CNES). Dès que l'ESA a procédé à la certification du lanceur, Arianespace assure la commercialisation et la vente des services de lancement dans le monde entier.

EADS est responsable de l'architecture industrielle des lanceurs Ariane 4 et Ariane 5. Elle concentre maintenant ses efforts sur la production d'Ariane 5 compte tenu de l'arrêt progressif de la production d'Ariane 4 d'ici 2003. Par ailleurs, EADS fournit également les étages et les *boosters* d'Ariane 4 et d'Ariane 5, assure la production des cases à équipement des lanceurs et fournit à Arianespace les logiciels propres à chaque vol ainsi que les structures cylindriques interétages. Ces activités réalisées dans le cadre des programmes Ariane mettent bien en évidence la position clé qu'occupe EADS sur le marché européen des lanceurs. Par ailleurs, EADS produit également des équipements de lanceurs pour des clients hors d'Europe, en particulier aux Etats-Unis.

Missiles balistiques

EADS assure la conception, la construction, les essais et la maintenance de missiles balistiques. Le M4/M45 est un missile balistique intercontinental lancé à partir de sous-marins. Dans le cadre de son contrat avec l'Etat, EADS fournira des services de maintenance industrielle pour ce type de missiles jusqu'au terme de leur vie opérationnelle. EADS a conclu un contrat en vue du développement du M51, un nouveau système stratégique sous-marin, doté de fonctionnalités techniques et opérationnelles accrues, dont l'achèvement de la phase initiale de conception est prévu en 2008. La Direction estime que le développement et la production du M51 assureront à EADS à long terme une charge de travail à haut contenu technologique grâce aux travaux de développement et de production ultérieurs.

Outre qu'elles sont relativement prévisibles, les commandes en cours entraînant le développement de missiles balistiques coïncident avec le début de la phase de production d'Ariane 5, ce qui permet une utilisation optimale de la capacité de développement de cette activité.

4.1.2.4.F ACTIVITES ET SERVICES

EADS étudie la possibilité de lancer de nouvelles activités visant à fournir des services à valeur ajoutée utilisant des systèmes spatiaux. EADS procède à l'examen au cas par cas de chaque opportunité d'investissement, en prenant en compte les risques associés et les prévisions de retour sur investissement. La Direction estime que le développement de ces activités pourrait engendrer un chiffre d'affaires important et une forte rentabilité.

EADS détient des participations dans plusieurs sociétés fournissant des services de télécommunications et d'observation de la terre. Le marché des services de télécommunications a connu une forte croissance au cours des dernières années et la Direction prévoit une poursuite de cette tendance.

Les participations actuelles d'EADS dans ce secteur peuvent être résumées comme suit :

Nahuelsat. EADS détient actuellement une participation de 21 % dans Nahuelsat S.A., qui gère le premier satellite latino-américain avec une couverture complète du continent à haute puissance sur la bande Ku.

Globalstar. EADS détient une participation d'environ 1,2 % dans Globalstar, société de télécommunications par satellite qui fournit aux utilisateurs des prestations de téléphonie mondiale et d'autres services de télécommunications numériques comme la radiomessagerie, la messagerie et le positionnement. Globalstar a débuté ses activités en octobre 1999, avec un système complètement opérationnel depuis janvier 2000. EADS a également acquis une participation d'environ 18 % dans Globalstar do Brasil, qui détient les droits de commercialisation exclusifs des services Globalstar au Brésil.

En outre, EADS possède des participations dans des sociétés telles que SpotImage, Eurimage et NRSC, qui distribuent des images obtenues par des satellites d'observation de la terre et par reconnaissance aérienne ; ces sociétés proposent aussi des services connexes à valeur ajoutée.

En cas d'approbation et de mise en œuvre du système Galileo, EADS envisagera de participer à la réalisation du projet et à la fourniture de services connexes, comme les applications en matière de contrôle du trafic, de péages routiers, de logistique et de sécurité.

Production et fournisseurs

EADS gère actuellement des sites de production qui sont situés en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni. Le tableau ci-dessous fournit des informations clé relatives aux sites de production actuels :

Sites de production actuels

Site	Produits principaux
Aquitaine, France	Missiles balistiques et véhicules de retour
Brême, Allemagne	Infrastructures orbitales et étages de lanceurs
Friedrichshafen, Allemagne	Satellites, structures de lancement et infrastructures de micro-gravité
Kourou, Guyane Française	Propulseurs et support des activités Ariane
Lampoldshausen, Allemagne	Lanceurs et propulsion des satellites
Les Mureaux, France	Lanceurs et équipements
Madrid, Espagne	Satellites et structures de lancement — équipements
Ottobrunn, Allemagne	Equipements satellitaires et propulsion
Portsmouth, Grande-Bretagne	Activités spatiales
Rostock, Allemagne	Infrastructures orbitales
Stevenage, Grande-Bretagne	Satellites, systèmes secondaires de lancement et équipements
Sturmbaum, Allemagne	Activités spatiales
Toulouse, France	Satellites
Trauen, Allemagne	Charges utiles et systèmes de secours
Vélizy, France	Equipements satellitaires

4.1.2.5 SYSTEMES DE DEFENSE ET SYSTEMES CIVILS

4.1.2.5.A Introduction et présentation

La Division des Systèmes de Défense et Systèmes Civils (la ‘‘**Division DCS**’’) intervient dans les domaines des missiles et systèmes de missiles, de l’électronique de défense, des télécommunications et des services. En termes de chiffre d’affaires pour 1999, EADS est le plus grand fournisseur européen et le second au monde de systèmes de missiles tactiques. EADS figure au troisième rang européen dans le secteur de l’électronique de défense et joue un rôle majeur, en collaboration avec son partenaire Nortel Networks, parmi les sociétés multinationales de télécommunications actives sur les marchés civils et militaires. Sur une base pro forma, la Division DCS a réalisé un chiffre d’affaires de 3,8 milliards d’euros en 1999, soit 16,3 % du chiffre d’affaires pro forma total d’EADS.

La création d’EADS permet d’intégrer au sein d’une même structure les domaines d’expertise commerciale, technologique et industrielle complémentaires de ses entités et offre des possibilités de synergies entre ces différentes activités. Par exemple, le rapprochement des trois unités missiles d’EADS engendrera une plus grande efficacité des processus de recherche et d’approvisionnement ainsi qu’une présence renforcée auprès des clients. Dans le domaine de l’électronique de défense, ASM et DASA se spécialisent dans des systèmes de défense distincts mais complémentaires. Le rapprochement envisagé permettra non seulement à EADS d’offrir une gamme plus étendue de systèmes spécifiques à un spectre plus large de clients militaires, mais également une meilleure capacité d’intégration de ces systèmes. En outre, la mise en commun des expertises d’ASM et de DASA en systèmes de télécommunications et en intégration de systèmes permettra à EADS de proposer des solutions commerciales et militaires intégrées sur ce segment.

4.1.2.5.B Stratégie

Les priorités stratégiques de la Division DCS sont les suivantes :

- ***Dégager des synergies dans les activités missiles*** : par l’intégration de ses activités de missiles et de systèmes de missiles et par l’optimisation de leurs atouts commerciaux, technologiques et industriels, la Division DCS a pour objectif d’améliorer les marges, d’accroître la part de marché mondial d’EADS et d’offrir à sa clientèle une gamme encore plus large de missiles et systèmes missiles.

- ***Renforcer la position mondiale d’EADS sur le marché porteur des systèmes électroniques de défense*** : la Division DCS entend accroître rapidement ses activités d’électronique de défense par le biais de partenariats et d’acquisitions. Les systèmes de commandement, de conduite d’opérations, de communication, de renseignement (C3I), de surveillance et de reconnaissance constitueront les principaux axes de ce développement.

- ***Exploiter les synergies technologiques et commerciales entre les activités de télécommunications militaires et civiles*** : La Division DCS prévoit de tirer parti des relations privilégiées qu’EADS entretient avec les clients gouvernementaux et des solutions technologiques issues de ses activités de télécommunications militaires et commerciales pour accroître sa part de marché dans le domaine des télécommunications sécurisées destinées aux clients gouvernementaux, qui connaît actuellement une forte croissance. L’expertise de Nortel Networks, dont EADS bénéficie par le biais de ses sociétés communes, est un atout majeur pour l’application des technologies de télécommunications commerciales aux besoins des clients gouvernementaux.

- ***Accroître la rentabilité en jouant un rôle plus important de maître d’œuvre et d’intégrateur de systèmes*** : la Division DCS a pour objectif d’accentuer son rôle de maître d’œuvre et d’intégrateur de systèmes de défense, activité génératrice de fortes marges et répondant à la demande des clients pour des solutions clé en main.

- ***Pénétrer le marché américain de l’électronique de défense*** : la Division DCS cherchera à coopérer et à établir des partenariats avec les sociétés américaines en vue d’accéder au marché américain de l’électronique de défense qui est particulièrement vaste et prometteur.

- ***Tirer profit de la demande croissante d’externalisation des fonctions de support des forces armées*** : la Division DCS va développer ces activités à valeur ajoutée dans le domaine des services, et du support à ses clients militaires afin d’exploiter la tendance actuelle d’externalisation des activités de soutien des forces armées.

4.1.2.5.C MISSILES ET SYSTEMES DE MISSILES

Introduction et présentation générale

Les activités missiles et systèmes de missiles d'EADS rassemblent les leaders du marché au regard du chiffre d'affaires réalisé en France, en Allemagne et au Royaume-Uni à travers (i) Aerospatiale Matra Missiles (''**AMM**''), Matra Défense (''**MD**'') et Matra BAe Dynamics (''**MBD**''), société commune détenue à parts égales par EADS et BAE SYSTEMS ; et (ii) les activités missiles allemandes d'EADS, principalement au travers de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (''**LFK**''). MD garde la responsabilité de certains contrats d'exportation à long terme qui expireront en 2001.

Le portefeuille combiné des produits issus des activités missiles et systèmes de missiles d'EADS comprend des noms particulièrement reconnus sur la scène internationale, comme Exocet, Kormoran, Roland, Milan, Mistral, ASRAAM, Mica, Seawolf, RAM, Patriot, Stinger, Taurus et Storm Shadow/Scalp EG.

Dans le contexte de la consolidation de l'industrie de l'aéronautique de l'espace et de la défense aux Etats-Unis comme en Europe, une intégration plus poussée des activités européennes dans le domaine des missiles et des systèmes de missiles est attendue. EADS, BAE SYSTEMS et Finmecannica négocient actuellement la création d'une nouvelle société qui regrouperait les activités (i) de AMM, filiale à 100 % d'EADS, (ii) de MBD et (iii) les activités missiles et systèmes de missiles d'Alenia Marconi Systems (''**AMS**''), société commune entre BAE SYSTEMS et Finmecannica. Ce rapprochement permettra de développer le portefeuille de produits existant, principalement dans les secteurs surface-air, terrestre et naval, de fournir un accès direct au marché italien et de renforcer la position de chef de file d'EADS en Europe ainsi que sa position de numéro deux mondial derrière l'américain Raytheon.

EADS compte réaliser des synergies dans le secteur des missiles et systèmes de missiles en faisant jouer la complémentarité d'activités d'origines diverses, par l'optimisation industrielle du portefeuille de produits et par un meilleur accès au marché. EADS fournira la base industrielle en vue de la standardisation indispensable des systèmes d'armes des grands pays européens.

EADS continuera de bénéficier d'une base de clientèle très diversifiée sur le plan géographique. Au travers d'un réseau multinational de filiales, EADS bénéficiera d'un accès direct aux grands marchés domestiques européens des missiles et des systèmes de missiles, en France, en Allemagne, en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni. EADS se distingue également par son activité à l'export ; en 1998, la moitié de ses ventes consolidées dans le secteur missiles et systèmes de missiles ont ainsi été réalisées en dehors des marchés nationaux.

Marchés

Il existe peu de données de marché concernant le secteur des missiles, ces informations étant classifiées et les acheteurs et vendeurs de missiles et de systèmes de missiles ne souhaitant pas voir ces données faire l'objet de publicité. Par conséquent, les chiffres repris dans la présente section ne sont basés que sur des estimations réalisées par EADS et non sur des informations officielles accessibles au public.

Le marché mondial des missiles et systèmes de missiles devrait s'élever à 12 milliards d'euros en 2000. Sa progression est estimée à 20 % d'ici à 2005, soit 14,5 milliards d'euros. Cette tendance devrait se poursuivre après 2005 grâce (i) au développement de nouveaux produits tels que les systèmes de missiles anti-missiles balistiques tactiques et les missiles tirés à distance de sécurité, (ii) au développement de nouvelles plates-formes entrant en phase de production (avions Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter et Gripen, hélicoptère Tigre, nouvelles frégates et porte-avions) et (iii) à l'émergence de nouveaux besoins issus de nouvelles doctrines opérationnelles.

EADS estime que certains segments du marché connaîtront une forte croissance au cours des années à venir en raison du nouvel environnement géopolitique et des enseignements tirés des conflits récents. Le conflit du Kosovo a montré l'importance des missiles tirés à distance de sécurité permettant de réduire les risques de pertes en vies humaines parmi les personnels servant ces systèmes. Ces conflits ont également mis en lumière l'importance clé de la maîtrise de l'espace aérien et devraient amener les Etats européens à concentrer leur politique budgétaire sur les nouvelles générations de missiles air-air et surface-air. EADS est bien positionnée sur ces segments avec une gamme de produits renouvelée.

A l'heure actuelle, les entreprises européennes ne peuvent que difficilement pénétrer le marché américain. En raison de l'appui du pouvoir politique, ce marché est très largement dominé par des entreprises américaines, comme Raytheon, Lockheed Martin et Boeing. D'autres pays, comme la Russie et la Chine sont également inaccessibles pour des raisons politiques.

Quatre grands industriels de la défense sont présents sur le marché mondial des missiles tactiques et des systèmes de missiles : EADS/BAE SYSTEMS par l'intermédiaire de MBD, Raytheon (Etats-Unis), Lockheed Martin (Etats-Unis) et Boeing (Etats-Unis). Outre les considérations politiques et budgétaires, les critères déterminants motivant l'achat sont le prix, les performances de chaque produit, le respect des cahiers des charges, les plates-formes de lancement et le service assuré au niveau des systèmes.

Produits

Les missiles et les systèmes de missiles peuvent être répartis en sept catégories principales en fonction des plates-formes de lancement et des cibles (i) air-air, (ii) surface-air/terrestre, (iii) surface-air/naval, (iv) air-surface, (v) anti-navire, (vi) anti-char, (vii) sol-sol. Comme le montre le tableau ci-dessous, EADS exerce ses activités dans l'ensemble de ces catégories, par l'intermédiaire des activités de MBD, de AMM et de la division missiles de DASA.

Dans le tableau ci-dessous, ''X'' indique une participation, par la maîtrise d'œuvre directe ou par l'intermédiaire de sociétés communes, tandis que ''O'' indique une participation en qualité de sous-traitant, en propre ou via des sociétés communes. L'utilisation de parenthèses indique que le produit en est encore au stade de l'appel d'offres.

Type de Missiles	Objectif	MBD	AMM	DASA	Produits ou Projets Clé
Air-Air	Courte portée	X			Magic 2 — ASRAAM
	Moyenne portée	X		O	MICA — (Meteor)
Air-Surface	Courte portée	X	X	X	BGL-AS 30L — (AASM) — AFDS
	Tiré à distance de sécurité/sous-munitions	X	O	X	Apache — DWS39/AFDS
	Tiré à distance de sécurité/charge unitaire	X		X	Scalp EG/Storm — Shadow — Taurus
	Tiré à distance de sécurité/pré-stratégique		X		ASMP — ASMP A/VESTA
	Anti-radar	X			ALARM
Surface-Air/Terrestre	Très courte portée	X		X	Mistral — Stinger (sous licence)
	Courte portée	X	X	X	Roland — Rapier
	Moyenne portée		X	O	Aster/FSAF — (MEADS) — Patriot PAC 3
Surface-Air/Naval	Très courte portée	X			Mistral
	Courte portée	X		X	Seawolf — RAM
	Moyenne portée	X	X	X	Aster/PAAMS — ESSM
Anti-navire	Léger	X	X	X	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) et (Polyphem S)
	Lourd	X	X	X	Exocet — (ANF/VESTA) — Kormoran 2
	Anti sous-marin	X			Milas
Anti-char	Courte portée		X		Eryx
	Moyenne portée	X	X	X	Milan — Trigat MR
	Longue portée	X	X	X	HOT — Trigat LR
Sol-Sol	Moyenne portée	O	X	X	G-MLRS — (Trifom)

Chacune des sociétés MBD, AMM et DASA se concentre sur ses domaines d'excellence.

MBD intervient dans chacune de ces catégories de missiles et systèmes de missiles sauf en ce qui concerne les missiles air-surface dotés de charges nucléaires. MBD est le maître d'œuvre pour le développement et la commercialisation de la plupart de ses produits. Outre sa gamme existante de produits phares comme MICA, ASRAAM, Apache, Storm Shadow/Scalp EG, Mistral et Trigat, MBD a récemment conclu de nouveaux contrats et participe très activement à des procédures d'appel d'offres relatives à d'autres projets. En 1999, MBD a obtenu le contrat pour le développement, l'industrialisation et la production du projet britannique PAAMS (*Principal*

Anti-Air Missile System, le principal système d'armes de la nouvelle génération de frégates européennes de défense antiaérienne). MBD est également le chef de file de l'équipe européenne qui soumissionne pour le projet Meteor dont l'objet est d'équiper les futurs avions européens de combat (Eurofighter, Gripen) avec la nouvelle génération de missiles air-air moyenne portée.

AMM intervient dans chacune des catégories de missiles et de systèmes de missiles. AMM est le leader mondial en terme de ventes de missiles anti-char, anti-navire et surface-air. Les missiles anti-char Milan et Hot et les missiles anti-navires Exocet sont des produits qui ont fait leurs preuves lors de conflits armés, leur efficacité et leur fiabilité n'ayant pas d'équivalent. Les missiles Aster offrent la possibilité d'exploiter de nouveaux marchés sur les segments anti-missiles pour les missions de défense localisée et de défense de zone. AMM développe actuellement plusieurs nouveaux produits dont des missiles Aster surface-air et les systèmes associés, une famille de missiles anti-char Trigat, des missiles anti-navires ANF-VESTA et des missiles supersoniques préstratégiques ASMP-A-VESTA.

DASA intervient dans chacune des catégories de missiles et de systèmes de missiles sauf en ce qui concerne les missiles air-air. Ses activités peuvent être divisées en trois domaines principaux : (i) programmes de coopération avec des partenaires maintenant intégrés au sein d'EADS, (ii) programmes transatlantiques en coopération et (iii) programmes directement sous maîtrise d'oeuvre de DASA.

Les activités réalisées par DASA en coopération avec des partenaires maintenant intégrés au sein d'EADS concernent les missiles anti-char et les missiles anti-aériens courte portée (Milan, Hot, Roland).

Les programmes de coopération transatlantique portent sur les systèmes de défense aérienne via les participations au programme Patriot et à MEADS, le futur système de défense aérienne élargie. Par ailleurs, LFK est le maître d'oeuvre du projet Eurostinger et le partenaire de Raytheon pour les systèmes navals de défense aérienne comme RAM.

Les programmes dont DASA assure la maîtrise d'oeuvre comprennent des missiles de croisière et d'autres systèmes d'armes tirés à distance de sécurité, comme les DWS 39/AFDS et Taurus, ainsi que le missile anti-navire Kormoran 2 et la participation au programme allemand Gepard.

De nombreuses activités de MBD, AMM, DASA et LFK sont exercées par l'intermédiaire de sociétés communes. EADS participe notamment aux sociétés communes et aux GIE ci-dessous mentionnés. Les entités qui sont des filiales d'EADS sont reprises en caractères gras.

Structure	Parties concernées	Principales activités et produits
EMDG	**MBD** (33 %) **DASA** (33 %) **AMM** (33 %)	Coordination industrielle et commercialisation du Trigat MR et du Trigat LR
EUROMISSILE	**DASA** (50 %) **AMM** (50 %)	Coordination industrielle et commercialisation de Milan, Hot, Roland et de produits connexes
EUROMEADS	**DASA** (33 %) **LFK** (33 %) AMS (33 %)	Participation au développement d'un système de défense aérienne
RAMSYS	**DASA** (50 %) **BGT** (25 %) Diehl (25 %)	Production des missiles surface-air navals RAM, en vertu d'une licence octroyée par Raytheon
GLVS	**LFK** (50 %) Lockheed Martin (50 %)	Production du Patriot PAC3
COMLOG	**DASA** (50 %) Raytheon (50 %)	Réparation et Maintenance de Missiles Patriot
TAURUS	**LFK** (67 %) Bofors (33 %)	Développement, production et commercialisation de Missiles Taurus
MILAS	**MBD** (50 %) AMS (50 %)	Missiles porte-Torpilles anti sous-marins
UKAMS	**MBD** (100 %)	Développement et production du PAAMS britannique
EUROSAM	**AMM** (33 %) AMS (33 %) Thomson-CSF (33 %)	Développement, production et commercialisation de systèmes de missiles navals et terrestres Aster
EUROPAAMS	**EUROSAM** (66 %) **UKAMS** (33 %)	Développement, production et commercialisation de la famille de systèmes Aster

Outre ses activités clé dans le domaine des missiles et des systèmes de missiles, EADS assure également la conception et la fabrication, en propre ou par le biais de participations, de sous-systèmes critiques de missiles comme des charges militaires, des systèmes de propulsion, des fusées de proximité et des systèmes de guidage. Ces sous-systèmes représentent plus de la moitié du coût d'un missile. Plus des trois-quarts des sous-systèmes produits par les entités EADS sont destinés à ses propres missiles. EADS intervient également dans d'autres sous-systèmes de missiles comme les pylônes et les batteries thermiques de missiles.

Clients et marketing

Les commandes de missiles et de systèmes de missiles émanent des ministères de la défense ou des forces armées. En raison de contraintes budgétaires, ces clients importants ont été amenés à privilégier des produits standardisés reposant sur une structure commune. La Direction estime que cette tendance pourrait être favorable à EADS, le groupe proposant une gamme complète de missiles et de systèmes de missiles.

4.1.2.5.D ELECTRONIQUE DE DEFENSE

Introduction et présentation

Les produits d'électronique de défense sont constitués de systèmes, sous-systèmes et équipements complets. Ces systèmes qui traitent les données collectées par des capteurs, en particulier par des radars ont vocation à aider à la prise de décision et assurent la gestion en temps réel du commandement, de la conduite des opérations, des transmissions et des renseignements (C3I). Ils sont proposés aux clients, soit sous forme d'équipements ou de systèmes isolés, soit sous forme de systèmes opérationnels intégrés apportant des solutions clé en main.

DASA et ASM travaillent à des projets et programmes similaires de systèmes intégrés pour des clients étatiques français et allemands. Ensemble, ils couvrent la quasi-totalité des domaines et éléments que comportent ces systèmes. La création d'EADS offre l'opportunité d'optimiser ressources et savoir-faire et de réaliser des économies d'échelle en matière de financement de la recherche et du développement.

Les apports de DASA et d'ASM devraient renforcer leurs expertises mutuelles et permettre à EADS de proposer à ses clients des solutions complètes. EADS sera ainsi en mesure de fournir des systèmes de surveillance complets comprenant des plates-formes, des capteurs, des segments au sol ainsi que des systèmes associés de commandement et de conduite d'opérations ou des systèmes complets de renseignement combinant imagerie et écoute électronique.

Marché

Selon les estimations d'une société d'études indépendante, les dépenses annuelles mondiales en matière de systèmes de défense et d'électronique de défense dépassent les 50 milliards d'euros, un montant appelé à augmenter.

EADS estime que l'activité systèmes de défense et électronique de défense va se développer à moyen et long terme, alors que des budgets européens globaux de défense sont amenés à diminuer. En effet, les conflits récents, au Kosovo par exemple, ont montré un besoin croissant d'équipement en électronique de défense, notamment en C3I permettant d'assurer l'interopérabilité des différentes forces armées en présence.

Les principaux acteurs internationaux dans le secteur de l'électronique de défense comprennent des européens tels que Thomson-CSF et BAE SYSTEMS, des américains tels que Raytheon et Lockheed Martin, ainsi que des israéliens. D'autres intervenants nationaux spécialisés dans certains secteurs, comme le Groupe Sagem en France et STN Atlas Elektronik GmbH en Allemagne, sont aussi présents sur ce marché.

Produits

Intégration de systèmes

L'intégration de systèmes consiste en la fourniture de systèmes complexes de défense permettant d'accomplir des tâches telles que des missions de surveillance et d'observation ou des missions de défense. L'objectif d'EADS est ici de fournir des systèmes clé en main et des solutions intégrées répondant aux besoins complexes des clients.

Systèmes C3I

Les systèmes de commandement, de conduite des opérations, de transmissions et de renseignement constituent une partie essentielle de la gestion actuelle et future des théâtres d'opérations. Ces systèmes informatisés

fournissent une image du champs de bataille et permettent le commandement et la conduite des opérations depuis le niveau tactique, sur le terrain, jusqu'au niveau supérieur du commandement stratégique.

Les principaux objectifs des systèmes C3I sont de pouvoir présenter des informations en temps opportun et de permettre un échange rapide et fiable de données, notamment entre forces alliées ou coalisées. Afin de répondre à la demande croissante d'interopérabilité et d'amélioration des échanges d'informations, EADS intègre des protocoles standardisés et des documents électroniques. A cet égard, EADS conçoit et fournit des systèmes C3I aux trois armes françaises et allemandes, ainsi qu'aux états-majors interarmées d'Allemagne, de France et de l'OTAN.

Systèmes de surveillance et de reconnaissance

EADS possède un savoir-faire particulier en ce qui concerne les systèmes de reconnaissance et de surveillance par avion et par satellite à vocation stratégique et tactique. Ses activités couvrent la conception et la réalisation de systèmes et de capteurs, l'intégration de charges utiles aux plates-formes, les stations au sol, l'exploitation des images et le traitement des données. EADS fournit ainsi les équipements adaptés à chaque type de mission, tels que, par exemple, les radars à ouverture synthétique (SAR) pour avions ou drones.

EADS est responsable de l'ensemble du système opérationnel de drones de reconnaissance CL289 qui équipe les armées française et allemande. Ce système a été utilisé avec succès dans le cadre des opérations menées en ex-Yougoslavie. D'autres systèmes de drones sont actuellement à l'étude ou déjà en phase de développement, tels que Seamos destiné aux missions de reconnaissance de la marine effectuées à partir de navires.

En termes de chiffre d'affaires total réalisé en 1999, EADS est le leader européen dans le domaine des stations de traitement d'informations au sol. Par ailleurs, EADS a été retenue pour fournir à l'U.S. Air Force le terminal de réception au sol d'images multisatellites Eagle Vision. EADS est également maître d'œuvre dans le domaine des stations de traitement des images du satellite d'observation militaire HELIOS et du satellite d'observation civile SPOT.

EADS jouera un rôle clé dans les futurs systèmes interalliés de renseignement, de surveillance et de reconnaissance utilisant des plates-formes avions ou drones et des satellites, notamment dans le cadre du programme de surveillance terrestre de l'OTAN. EADS est le chef de file du programme de démonstrateur européen du radar à ouverture synthétique SOSTAR-X qui regroupe cinq nations ainsi que du programme commun de station au sol. Dans ces domaines d'activités, EADS a déjà obtenu un contrat pour le développement d'une station au sol qui intégrera les fonctions de reconnaissance et de surveillance actuelles et futures en s'appuyant sur la technologie Internet.

Systèmes de simulation et d'entraînement

EADS fournit aux forces armées des outils de simulation et d'entraînement associés aux systèmes d'information et de commandement, ainsi que des systèmes d'entraînement faisant appel aux techniques de simulation dite ''de réalité virtuelle''. Parmi les applications les plus importantes, il faut citer l'entraînement au tir de missiles, à la défense aérienne et la simulation de conduite de véhicules. EADS joue également un rôle important dans la mise en place et la gestion d'un centre avancé d'entraînement au combat destiné aux forces armées allemandes.

Radars aéroportés

EADS est le partenaire allemand de plusieurs programmes radars aéroportés multi-fonctions destinés aux plates-formes aériennes, comme le radar ECR 90 de l'Eurofighter. Les livraisons de cet appareil, qui doivent intervenir en 2002, offriront des opportunités commerciales importantes et nouvelles. Par ailleurs, EADS exerce des activités importantes dans le domaine des services destinés aux systèmes, ainsi qu'en ce qui concerne leur maintenance et leur modernisation. Chaque système d'avion de combat fait en effet l'objet de plusieurs mises à niveau durant son cycle de vie. On peut citer comme exemple de programmes récents l'amélioration du radar des chasseurs F-4 Phantom et Tornado.

Dans le cadre d'un consortium germano-franco-britannique, EADS procède par le biais d'AMSAR au développement d'un programme technologique pour la prochaine génération de radars aéroportés destinés aux avions de combat.

De plus, United Monolithic Semiconductors (''**UMS**''), actuellement détenue à 50 % respectivement par EADS et Thomson-CSF, développe l'accès à la technologie utilisant l'arséniure de gallium pour des applications telles que la future génération des radars à antenne active et à ouverture synthétique. Des composants à base d'arséniure de gallium sont actuellement utilisés pour des applications militaires, spatiales et terrestres et ont démontré leurs

propriétés de tout premier plan lors de la mission XSAR réalisée par la navette spatiale. UMS est également un fournisseur clé de composants pour le marché civil des télécommunications hertziennes à haut débit, actuellement en forte croissance. EADS est l'un des premiers fournisseurs de liaisons ''point-à-point large-bande'' pour les réseaux de communication mobile.

Guerre électronique aéroportée

EADS fournit (i) des systèmes d'écoute électronique, tel que le détecteur d'alerte radar pour les appareils Tornado et Transall, (ii) des systèmes de contre-mesure électroniques, tel que le brouilleur d'autoprotection du Tornado et des systèmes de leurres remorqués. Une solution guerre électronique a été développée pour le premier lot d'hélicoptères de combat Tigre commandés par le Ministère de la Défense allemand.

Avionique et systèmes d'identification

EADS a développé des systèmes de cartographie numérique pour aéronefs ainsi que des systèmes de détection d'obstacles pour hélicoptères. Par ailleurs, après avoir développé le sous-système IFF (*Identification Friend-Foe*) pour l'Eurofighter, EADS procède actuellement au développement d'une nouvelle génération IFF avec ses partenaires européens. EADS développe également des technologies d'intégration multi-capteurs et de fusion de données, qui sont des éléments clé des technologies futures dans le domaine de l'identification.

Capteurs et sous-ensembles navals

EADS fournit des équipements électroniques destinés aux navires militaires et comprenant des systèmes de radar moyens de guerre électronique et des systèmes de commandement en situation de combat ainsi que des éléments de communication navale qui constituent de véritables systèmes de combat intégrés. A cet égard, le système de combat de la nouvelle frégate F124 germano-néerlandaise est en cours de développement en coopération avec des partenaires européens.

EADS exporte également des unités de conduite de tir (infrarouge et visible) pour systèmes de missile et canons embarqués à bord de navires.

Capteurs et sous-ensembles au sol

EADS fournit des systèmes fixes et mobiles de défense aérienne terrestres, des radars, des systèmes de combat et d'identification électronique pour les forces armées ainsi que des systèmes radar pour le contrôle du trafic aérien militaire. Ceux-ci comprennent notamment des capteurs destinés à assurer l'autoprotection des chars ainsi que des systèmes d'asservissement des armes et des tourelles. EADS fournit également des systèmes de protection et de surveillance côtières.

Equipements d'écoute électronique

Les produits offerts par EADS en matière d'écoute électronique permettent d'assurer le suivi du spectre électromagnétique pour fournir des informations sur les forces ennemies. Ces produits permettent d'assurer la supériorité de leurs opérateurs en matière d'information. EADS produit également des systèmes de contre-mesure (brouilleurs) qui permettent de perturber les communications de l'ennemi.

Clients et Marketing

Les clients clé d'EADS en matière d'électronique de défense sont les ministères de la défense, principalement français et allemand. De plus, EADS est présent auprès des ministères de la défense d'autres pays membres de l'OTAN, en particulier du Royaume-Uni, de l'Espagne et de l'Italie à travers des programmes utilisant des structures trans-nationales communes. Les marchés à l'export présentent également des opportunités de croissance certaines.

4.1.2.5.E TELECOMMUNICATIONS

Introduction et présentation

EADS est présent sur le marché des télécommunications actuellement en forte croissance au travers de ses participations dans Matra Nortel Communications (''**MNC**'') et Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co. KG (''**Nortel DASA**''). EADS a accès à la gamme étendue de produits Nortel Telecom. Ces produits permettent de répondre à l'ensemble des besoins des entreprises et des opérateurs et comprennent les échanges Internet, la commutation de la voix et des données, le commerce électronique et les transmissions par voie optique. Par

l'intermédiaire de MNC et de Nortel DASA, EADS entend développer en France et en Allemagne, l'Internet à haut débit et poursuivre une stratégie de ''réseaux unifiés'', combinant des réseaux filaires voix et données, réseaux hertziens, cellulaires et par satellite.

En s'appuyant sur ses filiales spécialisées dans les télécommunications, EADS entend tirer profit de son savoir-faire commercial et dans le domaine de l'Internet pour offrir de nouvelles solutions de communications sécurisées à ses clients militaires. En effet, dans le domaine des applications militaires, les opérations récentes de maintien de la paix ont fait apparaître un besoin croissant d'interopérabilité en matière de télécommunications. Or, les technologies civiles déjà développées en la matière par EADS sont susceptibles de fournir une réponse innovante et financièrement attractive aux besoins des télécommunications militaires.

Les activités d'EADS dans le domaine des télécommunications regroupent les anciennes entités d'ASM et de DASA, à savoir (i) MNC, société commune détenue à 45 % par ASM et à 55 % par le groupe canadien Nortel Network (''**Nortel**'') et (ii) Nortel DASA, société commune détenue à 42 % par DASA (conjointement avec Dornier) et à 58 % par Nortel. A la suite de l'acquisition par Nortel de Bay Networks en 1998, les unités françaises et allemandes de cette dernière ont été intégrées respectivement au sein de MNC et de Nortel DASA.

En mai 2000, dans le cadre d'une restructuration stratégique, MNC a apporté à une société nouvellement constituée, dénommée ''EDSN'' (''EADS Defence and Systems Networks''), ses activités de réseaux mobiles sécurisés et de télécommunications militaires. Une augmentation de capital permettra alors à EADS et à Nortel de détenir respectivement 55 % et 45 % de EDSN.

EDSN bénéficie d'un partenariat technologique durable avec Nortel Networks lui conférant tous les atouts pour conquérir des positions solides sur les marchés de défense et de sécurité en télécommunications. Le périmètre d'EDSN pourrait par ailleurs être amené à s'étendre prochainement à la faveur d'acquisitions projetées.

Les activités de communication par satellite et de réseaux mobiles sécurisés seront les seules à être proposés sur l'ensemble du marché mondial, le reste étant uniquement proposé sur les marchés français (MNC) et allemands (Nortel DASA). En ce qui concerne les auto-commutateurs (''**PBX**'') destinés aux entreprises, les produits — essentiellement développés par MNC — seront commercialisés par le biais de sociétés communes et de filiales à l'étranger.

Marché

Les réseaux de télécommunications des grandes entreprises transmettent la voix et les données sur leurs systèmes informatiques et téléphoniques internes. Ces réseaux d'entreprises sont constitués de systèmes de commutation et d'artères de transmission qui permettent de gérer le flux centralisé de trafic voix et données entre les réseaux locaux et les terminaux utilisateurs des réseaux privés. La tendance actuelle du marché est à l'intégration des réseaux voix et données par un recours accru aux protocoles Internet. Les réseaux des opérateurs sont des réseaux publics externes qui transportent de grands volumes de voix et de données. Les mêmes tendances technologiques que l'on peut observer sur le marché inter-entreprises jouent également sur celui des opérateurs. Les systèmes de réseaux mobiles sécurisés offrent divers types de communications hertziennes : communications de groupe, communications individuelles avec divers niveaux de priorité et mode talkie-walkie. La sécurité est assurée par des systèmes de cryptage.

La demande d'équipements de commutation de données émanant d'opérateurs français et allemands connaissait déjà une croissance avant 1999 en raison de l'augmentation du volume de données transmises. Il est prévu que cette croissance s'accélère de façon significative au cours des années à venir en raison de l'augmentation du nombre d'opérateurs publics par suite de l'ouverture totale à la concurrence des marchés français et allemand des télécommunications.

En 1999, EADS détenait, par l'intermédiaire de MNC, une part de marché de 10,8 % en France sur le segment des solutions opérateurs. Pour les solutions entreprises, cette part est de 18 %. Pour les réseaux mobiles sécurisés, EADS détient par l'intermédiaire de MNC une part de 23 % du marché mondial et 37 % pour la seule Europe.

En 1999, Nortel DASA détenait 10 % du marché allemand des solutions opérateurs et 4 % du marché allemand des solutions entreprises. Pour ce qui est des communications satellites, Nortel DASA détenait 14 % du marché mondial pour les liaisons montantes TV et les reportages d'actualités par satellite (RAS).

Les principaux concurrents d'EADS sont Lucent, Siemens, Alcatel, Ericsson et Motorola (entreprises concentrées sur la voix), ainsi que Cisco et 3Com qui se spécialisent dans le transport de données.

EADS intervient sur les marchés civils et commerciaux ainsi que sur le marché militaire et sur le segment des télécommunications sécurisées. Dans le domaine des télécommunications civiles et commerciales, les activités

d'EADS peuvent être réparties entre les catégories suivantes : solutions opérateurs, solutions entreprises, communications satellites, services et équipements Internet émergents.

Dans le domaine des télécommunications militaires et sécurisées, les activités d'EADS portent sur les réseaux mobiles sécurisés et sur les communications militaires.

TELECOMMUNICATIONS CIVILES ET COMMERCIALES

Produits

Solutions opérateurs

Par l'intermédiaire de ses filiales de télécommunication, EADS est l'un des principaux fournisseurs de réseaux fonctionnant sous protocole Internet (''IP''), de réseaux à grande vitesse et à longue distance, de produits de commutation, d'équipements de boucle locale et de réseaux à fibre optique et cellulaires. EADS distribue les équipements de réseau fourni par Nortel mais n'exerce pas d'activité de fabrication propre dans ce domaine.

La gamme de produits comprend des systèmes de transmission utilisant fibres optiques de haute capacité, des plate-formes de routage commuté de haute performance ; des commutateurs à distance ; des points d'accès pour téléphonie par paquets, des solutions d'accès rapide et les capacités du réseau SONET (*Synchronous Optical Network* — Réseau Optique Synchrone).

Solutions entreprises

Il s'agit de systèmes de communications données et voix, de centres d'appel ainsi que de systèmes IP. Par l'intermédiaire de MNC et de Nortel DASA, EADS commercialise une large gamme de produits fournis par Nortel, indispensables au fonctionnement des systèmes de réseaux performants. Depuis l'acquisition de Bay Networks Inc., MNC et Nortel DASA ont assuré la distribution de la gamme de produits Bay Networks dédiés aux réseaux locaux, ce qui leur permet de couvrir l'ensemble du marché de la transmission de données, depuis les réseaux locaux jusqu'aux réseaux les plus étendus.

Par ailleurs, MNC fabrique depuis 1986 des systèmes de commutation. Tant MNC que Nortel DASA distribuent ces systèmes pour le compte de Nortel. Au 31 décembre 1999, le parc installé de commutateurs MNC comprenait plus de 150 000 unités, principalement en France. Les commutateurs de MNC sont aussi vendus hors du territoire national via le réseau de filiales et de distributeurs de MNC ainsi que par le biais du réseau de Nortel. Ceci permet d'assurer aux produits des débouchés complémentaires à l'extérieur du territoire européen. Par sa filiale Intecom (détenue à 100 %), EADS intervient également sur le marché des grands commutateurs et sur celui des centres d'appels aux Etats-Unis.

Stations au sol et communications par satellite

Le département communications par satellite est l'un des premiers fabricants de stations au sol, de stations satellites et de réseaux de communication clé en mains au profit de sociétés et d'organisations développant leurs activités à l'échelle mondiale. La gamme de produits et de services comprend les liaisons montantes et descendantes pour stations de télévision, des véhicules de télédiffusion SNG, des réseaux de transport de signaux TV, des stations de contrôle de satellite et des réseaux satellite à large bande passante. Sont aussi concernés des réseaux d'entreprise et des réseaux IP.

EADS fournit ses services, de la conception initiale d'un projet au développement des produits qui s'y rattachent, en passant par la formation, la maintenance et les services d'assistance sous astreinte. Ces services couvrent l'ensemble du spectre des produits, depuis le simple composant jusqu'à la livraison d'une solution complète, clé en main.

Services et applications émergents dans le domaine de l'Internet

EADS offre au secteur civil des services relatifs à l'architecture et à l'administration de systèmes d'information fondés sur la technologie IP. Les activités d'EADS comprennent également les applications de traitement de messages sécurisés (et notamment le système français MUSE de messagerie sécurisée pour les armées).

EADS assure également la production, l'hébergement et la distribution de services Internet, Intranet et de commerce électronique pour les entreprises, de logiciels ''*Firewall*'' et d'assistance pour Internet ainsi que de services de transmission par satellite de communications à large bande.

Telecommunications Militaires et Securisees

La Direction d'EADS estime que la technologie utilisée dans le domaine des télécommunications civiles sera appelée à jouer un rôle croissant dans les réseaux mobiles sécurisés et dans les télécommunications militaires. EADS est bien placée pour tirer profit de cette tendance, car elle pourra s'appuyer sur les ressources technologiques présentes au sein de ses filiales et sur ses contacts privilégiés avec les clients gouvernementaux. A cet égard, la création de EDSN lui permettra d'exploiter ces opportunités plus efficacement.

Produits

Réseaux mobiles sécurisés

Dans le domaine des réseaux mobiles sécurisés, la gamme de produit d'EADS est centrée sur le Matracom 9600 entièrement numérique. Ce système s'appuie sur la norme Tetrapol, qui est utilisée dans plus de 25 organisations dans le monde. La technologie Tetrapol a été reconnue par l'UIT (Union Internationale des Télécommunications) et par le groupe de Schengen (conseil de coopération des polices européennes). Le Matracom 9600 a été le réseau mobile professionnel numérique sécurisé le plus vendu dans le monde en 1999, au regard du chiffre d'affaires total généré. Par rapport à ces principaux concurrents, ce système offre des performances de tout premier ordre en terme de couverture radio, de qualité audio et de capacité de transmission de données.

Télécommunications militaires

EADS fournit des réseaux de communication tactiques, des réseaux fixes et des équipements de communications radio. Ces réseaux permettent la transmission d'informations entre les différents postes constituant l'ensemble des niveaux de commandement. EADS est le maître-d'œuvre du projet Autoko 90 pour la fourniture d'un réseau tactique semi-mobile destiné à l'armée allemande.

EADS fournit également des solutions produits et systèmes aux forces armées et aux autorités civiles responsables de la sécurité nationale, en mettant particulièrement l'accent sur les solutions à hautes fréquences.

Clients et marketing

Dans le domaine des télécommunications, les clients d'EADS comprennent des sociétés de radio et de télédiffusion appartenant à la fois au secteur public et au secteur privé, des grandes sociétés multinationales et des organisations internationales, des administrations publiques, des ministères de la défense, des prestataires de services ainsi que des opérateurs de réseau. Les principaux clients des systèmes de radio mobile professionnels comprennent les services de police, de lutte contre l'incendie, de secours, des sociétés privées de sécurité et d'autres structures au service du public tels que les agences de réseaux (énergie, transports, etc.).

4.1.2.5.F SERVICES

Introduction et présentation

EADS développe ses activités de service dans trois domaines principaux (i) l'externalisation, (ii) les tests et la maintenance et (iii) l'ingénierie.

La complexité croissante des systèmes modernes et des outils d'ingénierie, l'exigence d'efficacité économique amène les clients à rechercher de façon croissante des solutions clé en main en lieu et place de l'achat pur et simple d'un équipement autonome. En raison de ses capacités techniques et organisationnelles, EADS est bien placée pour offrir de telles solutions à ses clients en mettant en commun les ressources techniques et les produits de ses diverses filiales.

Pour les forces armées, l'externalisation fournit une solution efficace aux problèmes que pose la réduction de leur budget ainsi que la décroissance des effectifs militaires en raison de la professionalisation des forces armées. Afin de maintenir sa position en tant que maître d'œuvre auprès des clients militaires, et de générer des opportunités de croissance rentables sur des marchés de défense stables, EADS entend jouer un rôle clé dans l'externalisation de ces activités de défense.

Produits

Services externalisés

Les capacités d'EADS englobent la logistique et la maintenance, les activités de simulation et de formation ainsi que la gestion des centres d'entraînement, de simulation et d'essai. EADS négocie actuellement avec le Ministère de la Défense français en vue de se voir confier la gestion du réseau de communications de défense dans le cadre

d'une prestation de service complète couvrant à la fois l'opération des communications, le développement et l'entretien desdits réseaux.

Les activités d'EADS portent également sur la formation du personnel de la défense antiaérienne et des équipages dans le cadre de leur entraînement avec munitions réelles. A cet égard, EADS gère le centre de tir Namfi de l'OTAN, situé en Crète.

Par ailleurs, EADS fournit des cibles aériennes d'entraînement réalisées en fonction des besoins propres des forces armées concernées.

EADS assure enfin la conception et la mise en œuvre d'installations de sécurité de grande taille ainsi que celles d'infrastructures adaptées aux contraintes et menaces particulières que peuvent connaître certaines zones sensibles.

Tests et services connexes

Les équipements électroniques de plus en plus complexes utilisés dans les systèmes aéronautiques et dans les systèmes d'armes créent un besoin récurrent de tests de maintenance.

EADS est le leader mondial en terme de part de marché dans le secteur des bancs de tests universels destinés à l'aviation civile dont elle est le premier fournisseur européen dans le domaine de la défense. Par ailleurs, EADS fournit des bancs de tests mobiles pour capteurs aéroportés, notamment pour les radars.

Services d'ingénierie

EADS fournit à des grands clients publics ou privés des services d'assistance à la conception, du support technique et du génie logiciel dans le domaine de l'ingénierie de sécurité et du management de programmes.

4.1.2.6. PARTICIPATIONS

Dassault Aviation

Dassault Aviation est un acteur majeur sur le marché mondial des avions de combat et des jets d'affaires. Fondée en 1945, la société Dassault Aviation a livré plus de 6.800 avions civils et militaires à des clients situés dans plus de 70 pays. Les actions de Dassault Aviation sont admises au Premier Marché (Marché à règlement mensuel) de la Bourse de Paris. Le 30 décembre 1998, Aerospatiale a acquis une participation de 45,76 % dans Dassault Aviation, qui était antérieurement détenue à titre direct ou indirect par l'Etat français. Les actionnaires actuels de Dassault Aviation sont le Groupe Industriel Marcel Dassault (''**GIMD**'') à hauteur de 49,90 %, EADS à hauteur de 45,76 % ainsi que le public à hauteur de 4,34 %.

Dassault Aviation se fonde sur son expérience de concepteur et d'architecte industriel de systèmes complexes pour concevoir, développer et produire une gamme d'avions militaires et de jets d'affaires.

Avions militaires

Dassault Aviation propose deux avions de combat polyvalents, à savoir le Rafale et la famille du Mirage 2000.

- Rafale. Le programme Rafale comprend trois versions d'un bimoteur de combat polyvalent destiné aux forces aériennes et navales. Conformément au document budgétaire de la Commission de la Défense Nationale, la France envisage l'acquisition de 294 Rafale, dont 234 pour l'armée de l'air et 60 pour la marine, pour un coût total de 30,5 milliards d'euros, dont 8,7 milliards d'euros consacrés au développement. Quarante et un avions ont déjà été commandés, et 20 font l'objet d'options supplémentaires. Le premier Rafale doit être livré à la marine au cours de l'été 2000.

- Mirage 2000. La famille Mirage 2000 se décline en deux versions :

  Le Mirage 2000-5, la dernière version, est un avion de combat multi-rôle conçu pour la supériorité aérienne, ainsi que pour des missions air-sol. Le Mirage 2000-5 peut être armé avec le missile d'interception et de combat air-air MBD MICA.

  Le Mirage 2000-D, avion de pénétration tout temps utilisé par l'armée de l'air française, est en cours d'adaptation pour mettre en service le nouveau missile air-sol tiré à distance de sécurité MBD SCALP EG, ainsi que l'AASM (missile modulable air-sol).

  Près de 600 avions Mirage 2000 ont déjà été commandés, dont près de la moitié par des pays étrangers.

Jets d'affaires

Dassaut Aviation offre un vaste choix de produits dans le haut de gamme des jets d'affaires. La société fabrique quatre modèles de jets d'affaires : le Falcon 50 EX, le Falcon 2000, le Falcon 900 C et le Falcon 900 EX, qui ont rencontré un succès important sur le marché.

En raison du conflit potentiel entre les produits militaires de Dassault Aviation et de EADS (Rafale et Eurofighter), la Direction a choisi de confier la gestion de la participation d'EADS dans Dassault Aviation à la Coordination Stratégique plutôt qu'à la Division Aéronautique qui gère la participation d'EADS au programme Eurofighter.

Pacte d'actionnaires

En vertu du pacte d'actionnaires conclu dans le cadre de la prise de participation d'Aerospatiale dans Dassault Aviation, Aerospatiale peut désigner la moitié des membres du Conseil d'administration de Dassault Aviation et dispose d'un droit de veto sur le choix de son président. De plus, Aerospatiale peut exercer un droit de veto sur certaines décisions, telles que le lancement de nouveaux programmes, les accords de coopération, les acquisitions ou cessions importantes ou stratégiques ainsi que les alliances importantes avec des tiers.

Le pacte d'actionnaires prévoit également pour GIMD une faculté d'achat portant sur les actions détenues par Aerospatiale Matra dans Dassault Aviation en cas de changement de contrôle d'Aerospatiale Matra. Dans l'éventualité où EADS s'opposerait à l'exercice par GIMD de sa faculté d'achat, le pacte d'actionnaires serait résilié sans affecter les participations respectives des parties. Ceci aurait pour conséquence de mettre fins aux droits consentis en vertu du pacte d'actionnaires dont dispose actuellement Aerospatiale Matra. Cependant, EADS continuerait de disposer des droits protégeant les actionnaires minoritaires en vertu du droit français, en ce incluse la minorité de blocage.

Il est envisageable que GIMD interprète la création d'EADS comme un changement de contrôle au sens du pacte d'actionnaires et décide d'exercer sa faculté d'achat, situation qui pourrait conduire à la remise en cause des droits consentis en vertu du pacte d'actionnaires.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DASA détient une participation de 57,6 % dans Dornier GmbH, qui à son tour détient 3 % du capital de Dornier Luftfahrt GmbH. Par cette participation minoritaire, DASA ne participera à aucune décision commerciale concernant Dornier Luftfahrt.

4.2 Propriété intellectuelle

4.2.1 EADS

Les droits de propriété intellectuelle, en ce compris les brevets, marques et savoir-faire, jouent un rôle important dans la production et la protection des produits et technologies d'EADS. L'utilisation de droits de propriété intellectuelle permettra à EADS de fabriquer et de vendre librement ses produits et d'empêcher ses concurrents d'exploiter des technologies protégées.

Les droits de propriété intellectuelle détenus par chacune des sociétés Aerospatiale Matra, DASA (à l'exception des droits se rattachant aux Actifs Exclus de DASA) et CASA ainsi que de chacune de leurs filiales seront transférés au groupe EADS. Ces droits, ainsi que les droits acquis après la création d'EADS, seront détenus par EADS directement ou par ses filiales.

Chacune des filiales du groupe EADS bénéficiera de licences de droits de propriété intellectuelle non exclusives et non cessibles qui leur seront concédées par la Société ou par d'autres filiales au sein du Groupe. Les conditions liées à l'octroi de ces licences seront négociées au cas par cas, dans le strict respect des droits des tiers, et notamment des droits contractuels régissant les relations entre EADS et ses filiales d'une part et leurs partenaires d'autre part.

Deux accords portant sur des droits de propriété intellectuelle revêtent une importance particulière, à savoir : (i) le contrat de licence croisée conclu en 1987 entre les membres du GIE Airbus Industrie qui permet aux parties un usage gratuit des droits de propriété intellectuelle nécessaires aux produits Airbus et (ii) le contrat de licence croisée conclu en 1999 entre les membres du GIE Airbus Industrie d'une part et Boeing d'autre part.

4.2.2 Aerospatiale Matra

Les filiales de l'ancien groupe Matra Hautes Technologies sont généralement titulaires de leurs droits de propriété intellectuelle, sauf quelques exceptions limitées. Avant l'intégration de Matra Hautes Technologies, Aerospatiale avait procédé à la filialisation de certaines activités avec effet au 1er janvier 1999. Aerospatiale (désormais Aerospatiale Matra) a généralement conservé ses droits de propriété intellectuelle existants et a concédé des contrats de licence non exclusifs à ces filiales, à l'exception des droits spécifiquement attachés aux activités filialisées qui ont généralement été cédés aux filiales concernées. Les droits acquis par les filiales après leur création sont généralement détenus par celles-ci. C'est ainsi que les brevets ont généralement été conservés par Aerospatiale Matra tandis que les marques se rapportant spécifiquement aux produits fabriqués par les filiales ont été cédées à celles-ci, Aerospatiale Matra se réservant toutefois le droit d'utiliser ces marques à des fins de relations publiques et de communication.

Aerospatiale Matra est titulaire du nom et de la marque ''Aerospatiale'' pour la France, tandis que Lagardère détient le nom et la marque ''Matra'' pour la France et l'étranger, Aerospatiale Matra disposant d'un droit exclusif d'utiliser ceux-ci dans le monde entier dans le cadre de ses activités, aussi longtemps que Lagardère conservera la qualité de partenaire stratégique privilégié d'Aerospatiale Matra. Le groupe EADS, sous réserve de dispositions plus spécifiques au sein d'accords de partenariat, bénéficiera de ce droit d'utilisation du nom et de la marque Matra pour une période de cinq ans au moins à compter de la date de la Réalisation.

Aerospatiale Matra a pour politique générale de mettre ses droits de propriété intellectuelle à disposition des entités du groupe. C'est ainsi notamment que les membres du Centre Commun de Recherche (voir 4.5.1) ont accès aux droits de propriété intellectuelle acquis par ledit centre, cet accès étant régi par des contrats de licence consentis par le centre.

La protection des technologies d'Aerospatiale Matra repose à la fois sur l'utilisation de brevets et sur des moyens contractuels tels que des contrats de confidentialité. Environ 1.900 inventions sont actuellement protégées par quelque 8.500 brevets à travers le monde.

4.2.3 DASA

En 1996, une stratégie de gestion de la propriété intellectuelle a été définie au sein du groupe DaimlerChrysler. Les principes qui sous-tendent cette stratégie et la protection des droits de propriété intellectuelle résultant de l'activité de recherche et de développement ont été reconnus en tant que fonctions de gestion importantes pour l'ensemble des services et départements. En 1998, en application de cette stratégie, les fonctions décentralisées de gestion de la propriété intellectuelle ont été organisées sous la forme d'un département central, dénommé *Intellectual Property Management* (''IPM'' — Gestion de la Propriété Intellectuelle), qui s'attache non seulement à la protection de la propriété intellectuelle mais apporte également un soutien actif en matière de propriété intellectuelle aux projets de R&D. Ce département IPM compte aujourd'hui un effectif de 170 personnes environ et est responsable d'un nombre croissant d'inventions. Au sein du seul groupe DASA, environ 300 dépôts initiaux de brevet sont effectués chaque année.

Depuis 1998, DaimlerChrysler est le déposant officiel de tous les droits de propriété intellectuelle de DASA dans les domaines des Systèmes Civils et de Défense, de l'Aéronautique Militaire ainsi que des Satellites et de l'Infrastructure Spatiale. Les *Business Combination Agreements* prévoient que ces droits de propriété intellectuelle seront soit transférés ou concédés par voie de licence en faveur de la société EADS Deutschland GmbH. Dans les domaines de l'aéronautique civile, des hélicoptères, des missiles et systèmes de missiles et des moteurs d'aéronautique, les entités déposantes sont respectivement DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, Eurocopter Deutschland GmbH, LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH et MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH (l'activité Moteurs Aéronautiques n'est pas apportée à EADS).

4.2.4 CASA

La politique menée par CASA en matière de propriété intellectuelle consiste à limiter les coûts et efforts administratifs tout en permettant une protection efficace des inventions considérées comme essentielles pour les produits et processus de la société. De ce fait, des marques sont déposées pour les noms de produits (ainsi que le nom de CASA lui-même), les processus les plus importants étant protégés de la concurrence par des brevets.

4.3 Faits exceptionnels et litiges

Aerospatiale Matra, DASA et CASA sont parties à un certain nombre de contentieux et arbitrages dans le cadre de la conduite normale de leurs affaires. EADS estime qu'Aerospatiale Matra, DASA et CASA ont passé des provisions adéquates en vue de couvrir les risques de litiges généraux ou spécifiques, en cours ou éventuels. EADS n'a pas connaissance de procédure judiciaire ou arbitrale, en cours ou futures, à laquelle Aerospatiale Matra, DASA ou CASA serait partie qui pourrait avoir une incidence négative significative sur la situation financière d'EADS, à l'exception de ce qui est indiqué ci-dessous.

DASA est partie à plusieurs procédures contentieuses et arbitrales l'opposant à la famille Dornier, actionnaires minoritaires de Dornier GmbH. Ces procédures contentieuses et arbitrales concernent principalement la validité de résolutions d'assemblées d'actionnaires relatives aux apports des activités d'infrastructures spatiales et de satellites au sein d'Astrium GmbH (l'ancien Dornier Satellitensysteme GmbH) et des activités de missiles guidés au sein de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. De plus, certains actionnaires de la famille Dornier, d'une part, et DASA et Dornier GmbH, d'autre part, s'opposent quant à la validité d'une résolution d'assemblée d'actionnaires concernant l'apport par Dornier GmbH de ses actions Dornier Luftfahrt GmbH à Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH. Jusqu'à présent, aucune décision définitive en faveur des actionnaires de la famille Dornier n'a été rendu et DASA et Dornier GmbH pensent obtenir gain de cause à l'issue de toutes les procédures arbitrales et contentieuses. Néanmoins, les juridictions allemandes pourraient annuler les résolutions contestées. Bien que DASA considère une telle issue comme extrêmement improbable, de telles décisions pourraient entraîner l'annulation des apports ou conduire à un réajustement des taux de participation de DASA et Dornier GmbH dans Dasa Dornier Raumfahrt Holding GmbH et dans LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Il ne peut être exclu que de telles décisions puissent avoir pour conséquence une plus large participation indirecte de la famille Dornier dans les activités spatiales et missiles guidés d'EADS.

4.4 Effectif

4.4.1 Aerospatiale Matra

Au 31 décembre 1999, l'effectif d'Aerospatiale Matra s'élevait à 47.078 employés en équivalent temps plein. Le tableau ci-dessous montre la répartition des employés en équivalent temps plein d'Aerospatiale Matra par activités, catégories professionnelles et zones géographiques aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999. Les employés des entités consolidées proportionnellement (notamment les GIE Airbus et ATR et les sociétés Matra Bae

Dynamics, Matra Marconi Space et Matra Nortel Communications) sont inclus sur les mêmes bases proportionnelles.

	Au 31 décembre		
	1999	1998	1997
Effectif d'Aerospatiale Matra par activités :			
Aéronautique			
Airbus	13.873	14.114	13.343
ATR	502	554	615
Aviation légère et aérostructures	881	766	767
Maintenance	3.607	3.575	3.712
Hélicoptères (100 %)	9.683	9.509	9.159
Total aéronautique	28.546	28.518	27.596
Espace			
M.M.S	1.980*	4.495	4.954
ASM Lanceurs	3.735	3.973	5.015
Total Espace	5.715	8.468	9.969
Systèmes de missiles			
M.B.D	2.886	3.015	3.071
ASM Missiles	3.213	3.446	3.758
Total systèmes de missiles	6.099	6.461	6.829
Télécommunications et systèmes d'information	5.936	5.112	5.460
Services centraux	782	710	718
Effectif d'Aerospatiale Matra par catégories professionnelles :			
Cadres et ingénieurs	15.652	15.178	15.807
ATAM	21.611	22.717	23.360
Ouvriers	7.553	7.254	7.283
Autres	2.262	4.120	4.122
Effectif d'Aerospatiale Matra par zones géographiques :			
France	39.293	40.190	40.797
Reste de l'Europe	5.807	7.093	7.665
Etats-Unis	1.339	1.330	1.507
Autres	639	656	603
Total	47.078	49.269	50.572

* à hauteur de 100 % en 1997 et 1998 et de 50 % en 1999

Les cinq principaux syndicats nationaux sont représentés dans la majorité des sites Aerospatiale Matra. Conformément au droit français, la direction de chaque entité organise des réunions régulières avec les représentants des salariés afin de négocier les salaires et conditions de travail. La durée du travail du personnel a été graduellement réduite à 35 heures par semaine dans le cadre d'accords collectifs prenant en compte la situation particulière de chaque entreprise. En France, les salariés d'Aerospatiale Matra sont principalement protégés par les conventions collectives de l'industrie métallurgique, ainsi que par certains régimes complémentaires négociés au niveau de la société. Aerospatiale Matra estime que ses relations avec ses employés sont bonnes, cette situation étant en partie due à une politique de transparence et de dialogue suivie de longue date. Aerospatiale Matra n'a pas connu de conflits sociaux importants depuis 1980.

4.4.2 DASA

Au 31 décembre 1999, DASA comptait 37.432 employés inscrits (sans compter les employés rattachés aux Actifs Exclus de DASA). Le tableau ci-dessous reprend le nombre d'employés DASA par activités et par catégories professionnelles aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999 (sur la base du même périmètre).

	Au 31 décembre		
	1999	**1998**	**1997**
Effectif de DASA par activités :			
Airbus	15.120	14.449	13.907
Aéronautique	6.785	6.511	6.058
Eurocopter*	3.954	3.979	3.757
Espace	3.371	3.358	3.318
Systèmes Civils et Systèmes de Défense	7.829	8.660	8.302
Siège	373	378	381
Effectif de DASA par catégories professionnelles :			
Ouvriers et assimilés (''blue collars'')	11.860	11.599	10.746
Cadres et assimilés (''white collars'')	25.572	25.736	24.977
Total	37.432	37.335	35.723

* Effectifs inscrits d'Eurocopter consolidés à 40 %.

DASA et les sociétés de son groupe font partie des associations régionales d'employeurs de l'industrie du travail des métaux. L'organisation syndicale la plus importante représentée au sein du groupe DASA est le Syndicat de la Métallurgie (*Industriegewerkschaft Metall*), qui fait partie de la Fédération des Syndicats Allemands (*Deutscher Gewerkschaftsbund*). Le Syndicat Allemand des Employés (*Deutsche Angestelltengewerkschaft*) est également représenté. Les sociétés du groupe DASA sont régies par des conventions collectives régionales négociées et conclues entre les associations régionales d'employeurs de l'industrie du travail des métaux et le Syndicat de la Métallurgie et/ou le Syndicat Allemand des Employés.

En 1998, un nouveau plan de retraite a été mis en place au sein du groupe DASA, en vue d'harmoniser les différents plans existant au sein du groupe. Les employés de DASA peuvent prétendre à obtenir une pension versée par la société à leur départ à la retraite, les droits de chaque bénéficiaire dépendant de ses revenus, de son ancienneté dans la société et du montant de base pris en compte pour le calcul des pensions réglées par la société.

4.4.3 CASA

Au 31 décembre 1999, l'effectif de CASA s'élevait à 7.430 employés inscrits. Le tableau ci-dessous montre la répartition des employés de CASA par activités et par catégories professionnelles aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999. L'ensemble des employés de CASA exercent leurs activités en Espagne.

	Au 31 décembre		
	1999	**1998**	**1997**
Effectif de CASA par activités :			
Fabrication			
Fabrication de structures	19	17	25
Composites Illescas	83	89	83
Fabrication Getafe	1.782	1.795	1.968
Fabrication Tablada	1.121	1.193	1.280
Fabrication Cádiz	804	812	856
Fabrication San Pablo	706	645	655
Sous-traitance	—	—	—
Ventes			
Madrid	223	212	201
Seville	117	117	97
Siège	755	763	732
Maintenance			
Division maintenance	—	—	12
Maintenance aéronautique	433	429	424
Projets et Systèmes			
San Pablo	—	—	13
Getafe	967	957	977
Opérations	39	36	—
Division Espace (Barajas)	381	371	372
Total	7.430	7.436	7.695
Effectif de CASA par catégories professionnelles :			
Direction	161	174	162
Cadres supérieurs	1.660	1.585	1.592
Cadres moyens (techniciens et personnel administratif)	1.214	1.237	1.259
Personnel d'exécution (techniciens et personnel administratif)	1.480	1.487	1.555
Ouvriers	2.843	2.875	3.043
Personnel auxiliaire	72	78	84
Total	7.430	7.436	7.695

La politique du personnel mise en œuvre par CASA a pour but de promouvoir une coopération entre les employés afin de renforcer l'esprit d'équipe et de créer un environnement de travail favorable. Le développement professionnel de l'ensemble du personnel est une priorité pour CASA. L'équipe dirigeante se fixe pour objectif de donner à chaque salarié des objectifs clairs et des tâches précises et de lui exprimer sa reconnaissance pour la façon dont il s'acquitte de ses responsabilités. Les performances du personnel sont évaluées surtout en termes d'efficacité et de productivité, même si la politique salariale reconnaît également les qualifications, l'indépendance et les capacités professionnelles. Cette politique vise à être souple, incitative et liée aux performances globales de la société.

La relation existant entre l'équipe dirigeante et les représentants du personnel est très stable et ouverte, les avis et décisions des représentants des salariés (principalement les conseils inter-établissements et les sections syndicales) exerçant une influence significative sur la direction.

4.4.4 EADS

Outre les structures de représentation du personnel existant au niveau national, EADS créera un comité d'entreprise européen permettant d'assurer un dialogue social continu avec les représentants des salariés du groupe EADS.

Afin de permettre une formation à la gestion au plus haut niveau, une ‘‘corporate business academy’’ sera mise en place. S’appuyant sur une longue expérience de coopération en matière de formation au management, cette académie favorisera l’intégration, développera les qualités de management et de leadership et soutiendra la stratégie de l’entreprise. EADS continuera à investir des ressources significatives dans des programmes de formation et d’éducation afin de développer et de consolider sa position de leader et sa culture d’excellence technique.

4.5 Politique d’investissement

4.5.1 Recherche et Développement

EADS

Les programmes de recherche et de développement mis en place par Aerospatiale Matra, DASA et CASA seront intégrés et consolidés au sein d’EADS afin d’améliorer les capacités technologiques de l’entreprise dans les secteurs de l’aéronautique, de l’espace, des systèmes de missiles et de télécommunications. Le programme de rationalisation mis en œuvre dans l’ensemble du groupe EADS permettra d’éviter les doubles emplois non nécessaires en matière de recherche et de développement.

Cette intégration permettra une amélioration des performances et un renforcement de la rentabilité grâce aux dispositifs suivants :

— les projets de Recherche & Technologie (‘‘**R&T**’’) d’EADS seront réalisés par les diverses divisions ainsi que par les unités centrales de recherche (CRTC) composant un réseau de R&T garantissant une utilisation optimale des potentialités ;

— ce Réseau R&T (comprenant les diverses divisions ainsi que les CRTC) se concentrera sur les complémentarités ainsi que sur les grands projets novateurs ;

— il coopérera avec les grands réseaux publics de recherche et notamment avec les instituts de recherche et les universités dans le cadre d’une approche projet par projet.

Les activités de recherche et de développement d’EADS se concentreront sur des technologies spécialisées qui ne peuvent aisément faire l’objet d’une concession de licence ou d’une acquisition sur le marché.

Les réseaux R&T en France, en Allemagne et en Espagne offriront leurs services à des clients à la fois nationaux et internationaux, leur fournissant des solutions en termes d’activités de recherche militaires et civiles.

Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra estime que sa stratégie et son organisation en matière de recherche et de développement lui procure un avantage concurrentiel décisif. Les activités de recherche et de développement sont fondées sur deux principes essentiels : (i) accorder à chaque division une responsabilité totale au niveau des produits afin de lui permettre de rester aussi proche que possible de chaque marché spécifique et des besoins de la clientèle, et permettre aux diverses divisions d’avoir une grande autonomie dans la conception de programmes de recherche adaptés à leurs produits propres ; et (ii) coordonner les activités de recherche au sein du groupe par l’intermédiaire du Réseau R&T qui permet la diffusion et l’échange au sein du groupe des informations et des résultats de la recherche. Un Comité de Pilotage et un Comité Directeur du Réseau R&T composés des représentants R&T au niveau des divisions et du groupe ont pour mission de coordonner les équipes de travail communes des experts provenant des diverses divisions (‘‘**Groupement de Recherche et de Technologie**’’ ou GRT) dans une vingtaine de domaines comme les matériaux, l’électronique, l’énergie de la propulsion, l’aérodynamique, le contrôle de vol, le traitement de l’image, la technologie de l’information. Le GRT sert d’interface entre le comité directeur du Réseau R&T et les équipes opérationnelles des diverses divisions.

Aerospatiale Matra dispose d’un centre commun de recherche organisé sous la forme juridique d’un *groupement d’intérêt économique* (GIE). Ce laboratoire est l’un des membres du Réseau R&T.

Les activités de R&D d’Aerospatiale Matra emploient 10.000 ingénieurs et scientifiques, dont 4.000 consacrent tout ou partie de leur temps à des activités de R&T, qui constitue la partie de l’activité de recherche et développement consacrée à l’innovation technologique appliquée à des produits industriels, et qui est principalement localisée dans les sites de Bois d’Arcy, Bourges, Bordeaux, Châtillon, Marignane, Les Mureaux, Toulouse et Vélizy, ainsi que dans le centre commun de recherche de Suresnes près de Paris qui emploie 300 chercheurs.

Le tableau ci-dessous reprend les dépenses de recherche et de développement d'Aerospatiale Matra autofinancées pour les exercices 1997, 1998 et 1999 (base IAS).

	Exercice clos au 31 décembre (en millions d'euros)		
	1999	**1998**	**1997**
Recherche & Développement autofinancés	689	655	644

DASA

DASA possède les savoir-faire et les ressources de base nécessaires pour répondre aux besoins des marchés présents et futurs. Ces capacités de base sont fournies en interne quand elles peuvent être exploitées à des niveaux de prix compétitifs. Les autres savoir-faire pour lesquels l'entreprise est moins compétitive en termes de prix sont obtenus grâce à des partenariats avec des tiers. Le travail de recherche et développement actuellement réalisé par l'unité centrale de recherche et de développement de DaimlerChrysler sera effectué au sein du groupe EADS, dans la mesure où il se rapporte à DASA.

La stratégie de DASA en matière de R&D se fonde sur un engagement fort d'offrir des réponses de pointe aux besoins de la clientèle, ce qui correspond aux critères clé d'achat des segments respectifs. Les besoins individuels de recherche des diverses divisions sont gérés par un réseau interne R&T et sont appuyés par des projets de recherche communs aux diverses divisions. Ceci permet d'accroître le dynamisme de l'activité de recherche et d'assurer une fertilisation croisée des diverses divisions dans des domaines tels que le développement de logiciels, le traitement de données, les matériaux, les technologies de fabrication, etc. Cette structure garantit une utilisation optimale des budgets de recherche. Par ailleurs, la R&T de DASA peut s'appuyer sur un réseau national de recherche bien établi avec diverses institutions et universités ainsi que sur un vivier de fournisseurs hautement qualifiés.

Les activités de R&D de DASA sont exercées principalement sur les sites de DASA à Munich, Hambourg, Brème, Ulm et Friedrichshafen.

Environ 11.700 salariés de DASA travaillent sur des questions de R&D, dont 770 à plein temps dans le cadre des projets R&T de DASA et 300 au service central de recherche de DaimlerChrysler (sur un total d'environ 2.300 chercheurs employés par ce service).

Pour les exercices 1997, 1998 and 1999, DASA a autofinancé les dépenses de Recherche et Développement ci-dessous (base IAS) :

	Exercice clos au 31 décembre (en millions d'euros)		
	1999	**1998**	**1997**
Recherche & Développement autofinancés	563	507	409

CASA

La technologie occupe une place importante dans la stratégie d'ensemble de CASA en raison de l'importance accordée à la compétitivité et à la satisfaction de la clientèle. La structure organisationnelle de CASA lui permet de disposer d'unités centralisées de R&D chargées de la conception et de l'ingénierie (''*Dirección de Proyectos y Sistemas*'') et des processus de fabrication (''*Dirección de Ingeniería de Desarrollo de Producción*''). Ces unités assurent un appui complet aux divers projets et programmes de produits et ce à un coût minimum. Les besoins en matière de programmes sont classés en permanence par degré de priorité afin d'assurer une coordination adéquate des activités de R&D.

Une unité particulière de R&D a pour mission de coordonner les activités de l'ensemble des unités fonctionnelles et d'établir le plan de technologie de CASA. Ce plan de technologie permet de répondre aux besoins spécifiques de chaque division, et prend toujours en compte les technologies émergentes qui sont susceptibles d'affecter les produits et processus présents et futurs.

CASA dispose d'un effectif de 1.800 ingénieurs et chercheurs dédiés aux activités globales de R&D, la plupart d'entre eux se trouvant sur le site de Getafe et les autres étant affectés à la division Espace sur le site de Barajas, 550 salariés étant affectés à des activités spécifiques de R&T.

Pour les exercices 1997, 1998 et 1999, CASA a autofinancé les dépenses de Recherche & Développement ci-dessous (base IAS) :

	Exercice clos au 31 décembre (en millions d'euros)		
	1999	**1998**	**1997**
Recherche & Développement autofinancés	22	18	16

4.6 Assurances

4.6.1 EADS

La gestion des assurances au sein du groupe EADS sera coordonnée par une équipe de direction au niveau d'EADS. Cette équipe sera mise en place afin de consolider et d'améliorer le système de gestion des assurances pour le groupe EADS, notamment par l'harmonisation au niveau du groupe de la couverture d'assurance pour les principaux risques encourus par EADS, avec un effort particulier en vue d'obtenir des polices à des termes plus favorables et avec une réduction des taux de prime.

4.6.2 Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra met en œuvre une politique stricte visant à obtenir une couverture externe d'assurance permettant de prendre en charge tous les risques qui peuvent être assurés à des taux raisonnables. Les assurances en cours couvrent les biens, ainsi que les pertes d'exploitation, la responsabilité civile, y inclus les risques liés à l'environnement d'origine accidentelle, les dommages aux tiers et aux passagers (y compris la responsabilité du fait des produits), les dommages aux aéronefs, ainsi que la responsabilité civile des dirigeants et des administrateurs. Le groupe a également souscrit une police en matière de responsabilité civile professionnelle.

Le montant total des primes payées par Aerospatiale Matra pour l'exercice clos au 31 décembre 1999 s'est élevé à environ 35 millions d'euros, auxquels il convient d'ajouter une quote-part des primes d'assurance payées par le GIE Airbus Industrie à hauteur d'environ 12 millions de dollars US.

Outre cette couverture d'assurance, Aerospatiale Matra met en œuvre une politique stricte de gestion interne des risques ainsi que des programmes d'intégrité des produits mis en œuvre dans les diverses divisions du groupe sous le contrôle d'une équipe spécialisée rattachée au siège. Cette politique comprend notamment la protection des sites au moyen de systèmes automatiques de détection et de protection contre l'incendie, des études spécifiques consacrées à de grands programmes et à la mise en œuvre permanente de procédures de qualité des produits avec une étude de leur incidence en cas de risques de contentieux.

4.6.3 DASA

DASA suit une politique stricte visant à obtenir une couverture d'assurance par des prestataires externes, et ce à des taux compétitifs. Ces polices d'assurance se rapportent aux principaux risques des entités industrielles ainsi qu'aux risques spécifiques liés à l'industrie aérospatiale. Ces polices d'assurance couvrent l'ensemble des risques de perte ou de dommages aux biens, de perte d'exploitation et de responsabilité civile, en ce compris les responsabilités en matière d'environnement. Des polices d'assurance spécifiques ont été mises en place pour couvrir les risques liés à la propriété, à l'exploitation et à la production de produits liés à l'industrie aérospatiale. Ces polices couvrent la responsabilité civile relative aux dommages potentiels imputables aux produits DASA.

La couverture d'assurance de DASA est appuyée par une politique volontariste de gestion des risques. Celle-ci inclut notamment des procédures opérationnelles et des systèmes de suivi avancé et de protection mis en place dans chacun des sites de DASA. Cette politique de gestion des risques permet d'assurer la transparence des risques pris en charge par la société, de prendre des mesures contre les risques et de réduire à un montant calculable les conséquences des pertes matérielles assurables.

4.6.4 CASA

CASA suit une politique stricte consistant à souscrire des assurances auprès de prestataires de services externes afin de couvrir les risques identifiés, et ce à des taux très compétitifs.

Les polices actuellement souscrites par CASA couvrent les risques suivants : tous risques de dommages aux biens, responsabilité civile globale (en ce compris les risques en matière d'environnement en cas de dommage soudain mais non graduel), les dommages aux aéronefs militaires et civils, la responsabilité en matière aéronautique ainsi que la responsabilité des administrateurs et des dirigeants.

CASA a mis en place des programmes de gestion des risques et de gestion de qualité afin d'identifier les risques liés à diverses activités industrielles ainsi qu'aux contrats avec des tiers avant de procéder à la signature de ceux-ci. Par ailleurs, il existe au sein de l'ensemble des établissements de CASA des systèmes permettant de réduire l'impact d'incidents possibles.

Dans certains cas (principalement sur le marché militaire), CASA a conclu des contrats d'indemnisation.

4.7 Environnement

4.7.1 EADS

EADS est consciente de ses responsabilités dans le domaine de l'environnement. Par conséquent, EADS vise à optimiser sa politique dans ce domaine en fonction de critères de respect de l'environnement et des obligations y afférentes, de performance économique, de création de valeur et de viabilité à long terme. Un groupe de gestion de l'environnement est mis en place au sein d'EADS.

EADS poursuivra les efforts d'Aerospatiale Matra, de DASA et de CASA en vue de la protection de l'environnement et considère le respect des lois et règlements en la matière comme étant une priorité.

Pour ce qui est des aspects techniques, EADS veille à ce que ses produits et processus soient compatibles avec l'environnement en ayant recours pour ce faire aux techniques les plus performantes, dans des conditions économiquement acceptables.

EADS devra consentir de nouveaux efforts de recherche et de développement ainsi que des investissements dans le domaine de la protection de l'environnement afin d'améliorer ses performances en matière de technologie de l'environnement, de gestion des risques et de respect des normes juridiques.

4.7.2 Aerospatiale Matra

Aerospatiale Matra est soumise au respect des lois et règlements dans l'ensemble des pays dans lesquels elle exerce ses activités, principalement en France, en Allemagne, au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et dans d'autres pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique latine.

Ces lois et règlements imposent des normes de protection de l'environnement d'une sévérité croissante en ce qui concerne notamment la pollution atmosphérique, les rejets d'eaux usées, l'utilisation ou la manipulation de déchets ou matériaux à risque ainsi que la réhabilitation des sites contaminés.

Dans les pays dans lesquels elle exerce ses activités, Aerospatiale Matra est tenue au respect des réglementations relatives aux matériaux contenant de l'amiante (contrôle, enlèvement, risques courus par les salariés).

Aerospatiale Matra est exposée à certains risques dans le cadre de ses activités, liés notamment au respect des normes environnementales, à des éléments d'actifs cédés, à des activités passées, à la responsabilité du fait des produits, à l'endommagement ou à la destruction des installations, aux accidents de lancement et aux conséquences de ceux-ci pour les satellites fabriqués par Aerospatiale Matra, ainsi qu'aux questions d'hygiène et de sécurité du travail.

Un certain nombre d'installations d'Aerospatiale Matra ont le statut d'installations classées aux termes de la législation française, qui impose l'obtention d'autorisations avant tout début d'exploitation ou toute modification d'activités existantes. Des inspections administratives périodiques sont organisées.

Aerospatiale Matra entend veiller à ce que ses produits et activités soient respectueux de l'environnement et soient conformes à l'ensemble des lois et règlements applicables (notamment dans les domaines de l'hygiène et de la sécurité).

Aerospatiale Matra dispose d'une équipe de gestion centrale chargée de superviser et d'harmoniser les activités dans ce domaine. Une ''Directive Santé Sécurité Environnement'', précisant la politique du groupe Aerospatiale Matra dans ces domaines, a été adoptée. Des visites et inspections régulières de sites sont effectuées.

Par ailleurs, des assurances sont souscrites pour l'ensemble des risques assurables découlant des activités d'Aerospatiale Matra (voir Assurances — Aerospatiale Matra).

Aerospatiale Matra consacre des efforts de recherche et de développement significatifs afin de mettre au point des solutions respectueuses de l'environnement et susceptibles de servir d'alternatives à l'utilisation de certains matériaux ou processus nocifs.

Aerospatiale Matra est titulaire de polices d'assurance responsabilité civile couvrant les risques liés à l'environnement, à un niveau qu'elle estime prudent et compatible avec les usages de la profession. Il convient

toutefois de signaler que les questions liées à l'environnement ne peuvent être prévues avec certitude. Les modifications futures des lois et règlements sur l'environnement ou sur d'autres matières connexes ou diverses autres évolutions pourraient entraîner un accroissement des coûts et responsabilités en matière d'environnement.

Aerospatiale Matra se donne pour objectif d'anticiper sur les évolutions en matière d'environnement, en s'appuyant sur ses activités en matière de recherche et de développement.

4.7.3 DASA

DASA gère sur ses sites en Allemagne un grand nombre d'installations qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et est dès lors tenue au respect d'un grand nombre de lois et règlements allemands en la matière.

La législation allemande impose des normes très sévères en matière de protection de l'environnement, en particulier pour les rejets de déchets et le bruit, les rejets d'eaux usées, le recyclage et l'élimination des effluents industriels, la gestion des risques en matière d'environnement, la réhabilitation des sites contaminés et la sécurité des travailleurs, ainsi qu'en matière de prévention, de contrôle et de suivi de la pollution. Des permis, autorisations ou visas des autorités compétentes sont requis en vue de la gestion de nombreuses installations de DASA. Par ailleurs, DASA a, dans le respect des lois allemandes, souscrit une assurance de responsabilité civile environnement qui couvre la contamination de l'environnement ainsi que les dommages résultant des activités de DASA.

Au cours de la période 1992-1999, DASA a effectué des investissements annuels moyens de l'ordre de 7 millions d'euros afin de construire des installations de protection de l'environnement recourant aux meilleures techniques en la matière et intégrant déjà les évolutions prévisibles de la législation, dans la mesure où c'est économiquement possible. De ce fait, DASA dispose d'un grand nombre d'installations compatibles avec l'environnement et à la pointe de la technique.

A l'avenir, il sera nécessaire de réaliser des investissements pour des montants similaires afin de continuer à assurer le respect des normes élevées de DASA en matière de protection de l'environnement et le respect des lois et d'excellence de la technologie de l'environnement.

Au cours des vingt dernières années, des cas de pollution présumée du sol et de la nappe phréatique par DASA ont donné lieu à des enquêtes qui ont débouché sur des opérations de réhabilitation avec l'aval des autorités compétentes. La majorité de ces travaux de réhabilitation est maintenant terminée. Les frais nécessaires afin de les finaliser sont estimés à 2 millions d'euros.

Le système de gestion de l'environnement de DASA est placé sous la responsabilité d'un membre de l'équipe dirigeante de la société, des diverses divisions et filiales ainsi que des chefs d'établissement. Outre ces niveaux de direction, des conseillers de l'environnement sont chargés de coordonner, de contrôler et de rendre compte sur les questions d'environnement. Par ailleurs, DASA a promulgué une politique de l'environnement et diverses règles internes permettant de veiller à ce que les questions d'environnement soient prises en compte dans le cadre des procédures et activités. Sur la base de ce système, DASA a procédé à l'audit de sa première usine, qui a été certifiée conforme au Règlement communautaire Eco Audit et à la norme ISO 14001.

4.7.4 CASA

CASA est soumise aux lois et règlements espagnols en matière d'environnement, et notamment aux directives de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les rejets dans l'air, dans l'eau ainsi que l'évacuation des déchets solides et spéciaux. CASA est titulaire de l'ensemble des licences et permis nécessaires en matière d'environnement, et aucun de ceux-ci n'impose de conditions ou de restrictions, sauf pour ce qui est du niveau des déchets ou émissions autorisés.

L'équipe dirigeante de CASA estime que l'ensemble de ses activités respecte pour l'essentiel les lois et règlements sur l'environnement. Elle attend pour l'instant les résultats d'un audit externe diligenté en vue de l'obtention de la certification ISO 14000 pour l'une de ses divisions. CASA n'est partie à aucun contentieux relatif à l'environnement et n'a été informée d'aucune réclamation ou responsabilité potentielle qui serait susceptible d'avoir une incidence négative substantielle sur sa situation financière ou sur les résultats de son activité, sauf en ce qui concerne une contamination éventuelle du sol à l'usine de San Pablo.

CASA a mis en place des procédures internes qui lui permettent de suivre et de contrôler le niveau des déchets et des émissions, de gérer efficacement l'élimination des déchets ainsi que d'identifier et de prévenir les risques liés à l'environnement.

La politique de gestion de CASA intègre des mesures qui permettent d'assurer le respect de l'environnement ainsi que de l'hygiène et de la sécurité du travail. Elles sont coordonnées et mises en œuvre par le Service de Prévention de CASA. CASA procède à un examen minutieux des modifications qu'il est proposé d'apporter au droit de l'environnement afin d'être en mesure d'en tenir compte dans ses plans d'environnement.

Au cours des dernières années, CASA a réalisé des investissements afin d'identifier des solutions respectueuses de l'environnement et d'améliorer l'utilisation de ses ressources. Ceci a entraîné une baisse des consommations et de la production de déchets tout en permettant un recyclage accru des matériaux. CASA a également participé à diverses campagnes organisées par les autorités publiques afin de rendre les salariés et le grand public conscients des enjeux liés à l'environnement.

4.8 Eléments à prendre en compte dans le cadre de l'opération

Caractère cyclique du marché de l'aviation

En 1999, le chiffre d'affaires combiné pro forma des Divisions Airbus et ATR d'EADS représentait plus de la moitié du chiffre d'affaires combiné pro forma d'EADS. Le marché des jets commerciaux pour le transport de passagers a traditionnellement montré des tendances cycliques découlant en partie de l'influence de la croissance du produit intérieur brut (PIB) sur la demande du marché du transport aérien. La croissance des activités d'EADS dans le domaine de l'aviation commerciale est donc étroitement liée à celle du PIB. D'autres facteurs jouent néanmoins un rôle important, tels que le vieillissement et l'obsolescence de la flotte par rapport aux avions nouveaux, les taux de remplissage, la politique tarifaire des campagnes aériennes et la déréglementation. EADS estime que les cycles continueront à caractériser le marché des avions de passagers et que des périodes de conjoncture économique difficile pourraient affecter le résultat de ses activités et sa situation financière futurs.

Un marché dépendant des investissements consacrés à la défense

En 1999, une part importante du chiffre d'affaires combiné pro forma d'EADS a été générée par des dépenses militaires de défense. Quel que soit le marché considéré, les investissements dans le domaine de la défense dépendent d'un ensemble complexe de considérations géopolitiques, de contraintes budgétaires et de l'aptitude des forces armées à faire face à des menaces spécifiques et à accomplir certaines missions. Les dépenses militaires de défense peuvent connaître des fluctuations importantes d'une année sur l'autre. Des conditions économiques et politiques défavorables ou une conjoncture difficile sur les marchés de la défense sur lesquels EADS est présente peuvent donc avoir des conséquences négatives sur le résultat des activités et la situation financière futurs d'EADS.

Concurrence et accès au marché

La plupart des activités d'EADS font l'objet d'une très vive concurrence, notamment dans le marché de l'aviation commerciale où, par le passé, Airbus a connu de fortes pressions sur les prix. EADS estime que les causes de cette guerre des prix ont été atténuées par les restructurations en cours dans ce secteur. Après les annonces par Boeing et Airbus, en 1998, du relèvement de leurs prix catalogue respectivement de 5 % et de 3 %, EADS a pu constater un raffermissement du prix unitaire des avions dans les nouveaux contrats. Rien ne permet néanmoins de garantir que la vive concurrence sur les prix des dernières années ne se reproduira pas.

De plus, beaucoup de marchés de l'aéronautique, de l'espace et de la défense sont attribués, implicitement ou explicitement, sur la base d'une préférence nationale. Le regroupement que constitue EADS conférera une plus large assise au marché domestique. EADS risque cependant de se trouver dans une situation de désavantage concurrentiel dans certains pays, notamment hors d'Europe, face à certains fournisseurs locaux. Compte tenu de l'importance stratégique et de la sensibilité politique des secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense, les considérations politiques continueront de peser sur de nombreux marchés dans un avenir prévisible.

Contrôle des exportations et autres réglementations

Les marchés à l'exportation ont une grande importance pour EADS. De plus, bon nombre de produits à usage militaire conçus et fabriqués par EADS sont considérés comme ayant un intérêt stratégique national. En conséquence, l'exportation de ces produits hors des marchés domestiques d'EADS risque d'être limitée par, ou d'être soumise à, l'obtention de licences et à des contrôles à l'exportation, imposés notamment par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Espagne, où EADS exerce ses principales activités militaires. Rien ne permet de garantir que les contrôles à l'exportation auxquels EADS est soumise ne s'alourdiront pas et que de nouvelles générations de produits développés par EADS ne feront pas également l'objet de contrôles similaires, voire plus rigoureux, ou que des facteurs géopolitiques ne rendront pas impossible l'obtention de licences d'exportation

pour certains clients. Un accès réduit aux marchés militaires à l'exportation risquerait d'avoir une incidence négative sur la situation financière et le résultat des activités d'EADS.

EADS est également soumise à diverses autres réglementations nationales susceptibles d'affecter ses activités et sa situation financière, par exemple en matière de protection de l'environnement, d'utilisation de ses produits, de politique de l'emploi et de rapports avec les autorités étrangères. En outre, la possibilité pour EADS de commercialiser de nouveaux produits et d'accéder à de nouveaux marchés peut dépendre de l'obtention de certifications et d'autorisations gouvernementales.

Risque lié aux marchés émergents

EADS vend une part importante de ses produits à plusieurs pays émergents et exerce ses activités dans certains d'entre eux. Les principaux marchés émergents qui affectent le résultat des activités d'EADS sont situés en Asie et au Moyen-Orient. Bien que ces marchés aient globalement connu une forte croissance par le passé, cette croissance a été extrêmement fluctuante et ponctuellement négative. Par rapport aux marchés américain et européen, les marchés émergents sont davantage susceptibles de présenter des risques économiques tels qu'inflation, dévaluation des monnaies locales et restrictions de change, pouvant affecter la valeur en euros de l'actif, du passif et des bénéfices d'EADS sur ces marchés. Les difficultés éventuelles d'importation de matières premières, et les incertitudes relatives aux réglementations locales en matière fiscale et sociale, notamment, constituent d'autres risques inhérents à ces marchés.

Risque de change

La majeure partie du chiffre d'affaires combiné pro forma d'EADS est réalisée en dollars et une part importante de ses coûts et charges est encourue en euros, ce qui l'expose à un risque de change. EADS a donc mis en œuvre une stratégie de change afin de gérer et de minimiser ce risque. Afin de couvrir les flux attendus et autres positions en dollars, notamment concernant Airbus Industrie, EADS gère un portefeuille de couverture à long terme, avec une échéance de trois ans et demi, composé principalement de contrats de change à terme et de contrats de change à terme synthétiques. La politique d'EADS en la matière consiste à ne couvrir que les flux nets identifiés et fermes. Rien ne peut garantir que la stratégie de couverture du risque de change d'EADS la protégera totalement de fluctuations importantes de la parité du dollar par rapport à l'euro et que ces fluctuations n'affecteront pas le résultat de ses activités et sa situation financière.

Le chiffre d'affaires, les coûts, les éléments d'actif et de passif combinés pro forma d'EADS libellés dans d'autres monnaies que l'euro sont exprimés en euros aux fins d'établissement des comptes. Par le passé, les fluctuations du dollar par rapport à la monnaie de comptabilisation des sociétés qui composent EADS ont affecté la situation financière, la rentabilité, le résultat des activités et la trésorerie de ces sociétés, ainsi que cela ressort de leurs comptes. De nouvelles fluctuations pourraient avoir un effet négatif sur les postes correspondants dans les comptes d'EADS.

Les fluctuations des monnaies dans lesquelles EADS engage ses principales dépenses de fabrication (principalement l'euro) autres que le dollar risquent d'avoir un effet de distorsion de la concurrence entre EADS et ceux des intervenants du secteur dont les dépenses sont établies en d'autres monnaies. Cette situation est tout particulièrement sensible au niveau des fluctuations par rapport au dollar, dans la mesure où la plupart des produits d'EADS et de ses concurrents sont facturés dans cette monnaie. EADS risque donc de voir réduire sa capacité à concurrencer ses adversaires si l'une quelconque des principales monnaies qu'elle utilise s'apprécie face aux principales monnaies de ses concurrents.

Aides publiques

Dans le passé, EADS et ses principaux concurrents ont bénéficié de financements publics pour le développement de leurs produits. Bien que depuis le début des années 1990, le montant de ces aides ait diminué sur les marchés d'EADS, EADS a récemment constaté que certains gouvernements restent disposés à financer de nouveaux produits. Rien ne peut garantir que de tels financements continueront à être disponibles. En 1992, l'Union Européenne et les Etats-Unis ont conclu un accord limitant le montant de l'aide financière que les gouvernements peuvent apporter aux fabricants d'avions civils.

Produits et services de haute technologie

La plupart des produits conçus et fabriqués par EADS sont à la pointe de la technologie et impliquent parfois des systèmes entièrement nouveaux destinés à fonctionner dans des conditions d'utilisation très exigeantes. Bien que la conception et les méthodes de fabrication et d'essai des produits d'EADS soient particulièrement

sophistiquées, il ne peut être garanti que ces produits seront développés ou exploités avec succès, ou auront les performances prévues. Certains des contrats conclus par EADS stipulent l'abandon d'une partie du bénéfice escompté, une réduction des paiements, la fourniture d'un lanceur ou d'un autre produit ou service de remplacement, ou une réduction de prix pour des ventes ultérieures au même client, au cas où les performances de ses produits ne répondraient pas aux attentes. Des pénalités peuvent également être imposées si EADS ne respecte pas ses délais de livraison ou d'autres obligations contractuelles. Comme dans d'autres entreprises, il arrive que certains produits d'EADS aient des défaillances ou des problèmes, y compris en ce qui concerne certains de ses satellites. Rien ne permet de garantir que de tels problèmes ne se reproduiront pas à l'avenir. Outre les coûts éventuels liés à la garantie des produits, à l'exécution du contrat ou aux opérations nécessaires pour y remédier, ces défaillances peuvent entraîner des coûts ou induire des pertes de chiffre d'affaires et peuvent également avoir des conséquences négatives importantes sur la réputation des produits d'EADS.

Responsabilité du fait des produits et actions en garantie

EADS conçoit, développe et fabrique un certain nombre de produits haut de gamme d'une importante valeur unitaire, notamment les avions civils et militaires et les équipements spatiaux. EADS court donc un risque en matière de responsabilité et peut faire l'objet d'actions en garantie en cas de défaillance d'un produit. Bien que EADS s'estime suffisamment assurée pour couvrir ces risques et qu'elle n'ait fait l'objet d'aucune réclamation importante par le passé, aucune garantie ne saurait toutefois être donnée que des réclamations ne seront pas formulées à l'avenir contre EADS, ou que la couverture de ses assurances sera suffisante.

Accélération de la restructuration du secteur

Les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense sont extrêmement concentrés, un petit nombre de concurrents de taille internationale dominant ces marchés. Il fait actuellement l'objet d'importantes restructurations par le biais de fusions, de créations de sociétés communes et d'alliances, telles que le groupement EADS. Cette consolidation est partiellement due aux pressions concurrentielles accrues et à la contraction de certains marchés. Selon EADS, cette tendance devrait se poursuivre. EADS compte donc étudier attentivement toute opportunité de participation à de telles opérations de fusions, de créations de sociétés communes et d'alliances. Sa stratégie actuelle à cet égard et le nombre et la qualité des opportunités qui se présenteront à elle dépendront du rythme auquel les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense se réorganiseront.

Importance des sociétés communes et des participations minoritaires

EADS, dont une part importante du chiffre d'affaires provient de sociétés communes et de participations minoritaires, estime que ses alliances et partenariats représentent un atout concurrentiel majeur. Ces accords et participations comprennent notamment : (i) trois principaux consortiums, Airbus Industrie (GIE) dont EADS détient 80 %, ATR (GIE) dans lequel EADS détient 50 %, ainsi qu'Eurofighter dont EADS détient 46 %; (ii) deux principales sociétés communes : Astrium, dans laquelle EADS détient une participation de 66 %, et Matra BAE Dynamics dans laquelle EADS possède une participation de 50 % ; (iii) des participations majoritaires, dans Dornier GmbH, détenue à hauteur de 57,55 % par DADC, elle même détenue à 75 % par EADS, dans une nouvelle société de télécommunications dénommée EDSN (dans laquelle EADS détient 55 % du capital), et dans LFK, avec 74,20 % des titres ; et (iv) des participations minoritaires dans Dassault Aviation à hauteur de 45,8 %, dans Matra Nortel Communications à hauteur de 45 %, dans Nortel Dasa dans laquelle EADS détient, conjointement avec Dornier, 42 % du capital, et dans Embraer à hauteur de 5,7 %. La conclusion de partenariats et d'alliances avec d'autres acteurs du marché fait partie intégrante de la stratégie d'EADS. Ainsi, la part du chiffre d'affaires générée par des sociétés communes et des participations minoritaires pourrait encore augmenter à l'avenir. Cette stratégie peut ponctuellement entraîner des modifications dans la structure organisationnelle des sociétés communes existantes auxquelles participe EADS, ou un réajustement dans le contrôle qui y est exercé par cette dernière.

Le degré de contrôle exercé par EADS sur les consortiums, sociétés communes et participations minoritaires qu'elle détient est variable et susceptible d'évoluer. Dans la mesure où EADS participe à des sociétés communes à égalité avec ses partenaires, le risque de désaccord ou d'impasse, inhérent à toute entité conjointement contrôlée, existe notamment dans celles pour lesquelles toutes les décisions importantes doivent être prises à l'unanimité de leurs membres, ou au niveau desquelles il existe des droits de sortie limités. Par ailleurs, les autres parties associées dans ces entités peuvent également être des concurrentes d'EADS et, en conséquence, avoir des intérêts divergents de ceux d'EADS.

En outre, EADS ne peut avoir qu'un accès limité à la comptabilité et aux informations des entités dans lesquelles elle possède une participation minoritaire (notamment Dassault Aviation et Embraer). Elle ne peut donc qu'avoir

une connaissance limitée de leurs activités et de leurs résultats, par rapport aux entités dans lesquelles elle détient une participation majoritaire ou dans la gestion desquelles elle est quotidiennement impliquée.

Processus d'intégration et de rationalisation

Le groupement EADS nécessite l'intégration et la rationalisation d'entités complexes et de grande taille. Rien n'assure qu'EADS n'aura pas de difficultés à intégrer les activités d'Aerospatiale Matra, de DASA et de CASA ou qu'elle parviendra à améliorer ses marges et à réduire ses coûts. L'intégration et la rationalisation d'Aerospatiale Matra, de DASA et de CASA comportent des incertitudes intrinsèques, telles que l'impact de la nouvelle structure, la disponibilité de la direction pour diriger les opérations et gérer les ressources humaines de ces entreprises intégrées, ainsi que pour la mise en œuvre et l'optimisation des synergies potentielles existant entre ces entreprises. Le processus d'intégration et de rationalisation présentera de nombreux défis, comme la mise au point de contrôles internes étendus à l'ensemble d'EADS, la renégociation des conventions collectives à leur expiration, l'harmonisation des plans de retraite et des avantages sociaux, et le mélange des différentes cultures nationales et cultures d'entreprises. Tout retard important ou toute dépense imprévue survenant dans le cadre de ce processus pourrait peser de manière conséquente sur la situation financière et le résultat des activités d'EADS.

Contrôle d'EADS — Contrôle de l'actionnariat

A l'issue des Opérations, 60 % du capital d'EADS sera détenu à parité par DaimlerChrysler et Topco, qui assureront le contrôle conjoint d'EADS au travers d'un *Contractual Partnership* de droit néerlandais. Aux termes d'un pacte, aucune décision importante ne pourra être prise sans l'accord de ces deux actionnaires. De plus, l'Etat pourra bloquer toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques et aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde. En outre, SEPI pourra bloquer toute décision emportant une modification significative du Plan Industriel de CASA et/ou relative à la mise en œuvre de celui-ci jusqu'au troisième anniversaire de la Réalisation. En outre, l'objectif de diverses dispositions contenues dans les accords régissant les relations entre les principaux actionnaires est de mettre en place un groupe stable d'actionnaires contrôlant EADS pour une période de trois ans au moins à compter de la Réalisation.

Recherche et développement

Bon nombre des principaux secteurs d'activité d'EADS sont caractérisés par des dépenses importantes de recherche et développement, et requièrent par conséquent des investissements initiaux considérables. Les plans d'activité qui programment ces investissements prévoient une rentabilisation sur une période longue. Il ne peut être donné aucune garantie que les hypothèses de marché, et par conséquent la période de rentabilisation envisagée par ces plans d'activité, se vérifieront.

Réglementation et risques liés à l'environnement

Comme toutes les autres sociétés des principaux secteurs dans lesquels elle opère, EADS est soumise à de nombreuses lois et réglementations européennes, nationales, régionales et locales en matière d'environnement, concernant les émissions dans la nature de toutes sortes de déchets, leur rejet dans les nappes de surface et souterraines ainsi que leur enlèvement et leur traitement. EADS met en oeuvre des efforts considérables pour se conformer à ces lois et réglementations et engage des dépenses d'investissement et d'exploitation à cet effet. EADS estime que ses activités actuelles sont conformes aux réglementations en vigueur dans ce domaine. En outre, EADS estime être actuellement en mesure de se conformer à des normes encore plus strictes que celles imposées par les lois et réglementations actuelles, y compris celles, de plus en plus rigoureuses, concernant la qualité des produits en matière de protection de l'environnement qui seront mises en application dans les prochaines années. Il ne peut cependant être garanti que l'augmentation des dépenses d'équipement et des coûts d'exploitation résultant de la mise en conformité avec de nouvelles réglementations environnementales, sera sans conséquence négative sur le résultat des activités et la situation financière d'EADS.

CHAPITRE 5 — ACTIF NET — SITUATION FINANCIERE — RESULTATS

5.1 Informations sur les Comptes Combinés Proforma non Audités

5.1.1 Vue d'ensemble

Les informations financières ci-dessous, comptes de résultat, bilans et tableau des flux de trésorerie d'EADS[(1)] (collectivement dénommées les ''**Comptes Combinés Proforma non Audités**'') correspondent à des données combinées pro forma non auditées et servent à illustrer, sur une base pro forma, les effets des opérations de rapprochement entre ASM, DASA et CASA, visant à la création d'EADS. Les comptes de résultat combinés pro forma non audités ont été établis en prenant comme hypothèse une date de réalisation de ces opérations de rapprochement au 1er janvier 1997. Les bilans combinés pro forma non audités ont été établis en prenant comme hypothèse une date de réalisation de ces mêmes opérations au 31 décembre 1999. Enfin, le tableau combiné pro forma non audité des flux de trésorerie a été établi en prenant comme hypothèse une date de réalisation de ces mêmes opérations au 1er janvier 1999.

EADS a établi les Comptes Combinés Proforma non Audités et entend préparer ses futurs comptes consolidés dans le respect des normes comptables internationales (''**IAS**''), à l'exception de la comptabilisation en charges des frais de développement au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus. Les normes IAS requièrent que ces frais de développement soient inscrits dans les immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus sous réserve du respect de certains critères de capitalisation. Pour cette raison, les rapports à émettre à l'avenir par les commissaires aux comptes d'EADS sur les comptes de la Société contiendront une réserve relative à cette divergence par rapport aux normes IAS.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ont été établis à partir des données financières ci-dessous, reprises au présent document :

- les comptes combinés audités de DASA[(2)] et les comptes audités de CASA pour les exercices 1997, 1998 et 1999, ainsi que les comptes audités d'ASM pour l'exercice 1999 (les ''**Comptes Audités**'');
- les comptes pro forma non audités d'ASM pour les exercices 1997 et 1998 (les ''**Comptes Proforma non Audités ASM**''); et
- les rapprochements de ces Comptes Audités ainsi que des Comptes Proforma non Audités ASM avec les normes IAS telles qu'adoptées par EADS (''**Rapprochements IAS**'').

Les comptes combinés audités de DASA ne tiennent pas compte des résultats des activités ou de la valeur des actifs et passifs qui ne sont pas apportés à EADS, notamment les activités de fabrication et d'entretien de moteurs d'avions de la société MTU München GmbH et de ses filiales (''**MTU**'') ainsi que certaines autres activités.

Pour diverses raisons, et notamment celles mentionnées ci-après, les Comptes Combinés Proforma non Audités ne sont pas comparables avec les Comptes Audités ni avec les Comptes Proforma non Audités ASM.

Les Comptes Proforma non Audités ASM tiennent compte, sur une base pro forma, de l'incidence des opérations réalisées en 1999 dans le cadre du rapprochement des sociétés Aerospatiale, Matra Hautes Technologies (''**MHT**'') et Dassault Aviation. Ils ont été établis sur la base des comptes audités des sociétés Aerospatiale et MHT pour chacun des exercices 1997 et 1998, figurant au présent document, ainsi que sur les comptes audités de la société Dassault Aviation pour les exercices 1997 et 1998. Les Comptes Proforma non Audités ASM ainsi que les Comptes Combinés Proforma non Audités consolident la société Dassault Aviation par mise en équivalence, méthode de consolidation qu'EADS entend également retenir à l'avenir pour l'établissement de ses comptes consolidés. A contrario, les Comptes Audités d'ASM pour l'exercice 1999 consolident la société Dassault Aviation par intégration proportionnelle. Voir ''Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats de l'activité — Considérations comptables — Méthodes de consolidation''.

Les Rapprochements IAS sont fondés sur les Comptes Audités ainsi que sur les Comptes Proforma non Audités ASM et sur les hypothèses décrites dans les notes relatives aux Rapprochements IAS. Les Rapprochements IAS ont eu un effet significatif sur certains postes des Comptes Audités ainsi que des Comptes Proforma non Audités ASM. L'incidence la plus significative porte sur le traitement comptable des opérations de couverture du risque

---

(1) Dans la mesure où EADS est une société créée récemment qui n'a, jusqu'à ce jour, exercé aucune activité commerciale ou financière, la présentation de ses comptes annuels au 31 décembre 1999 dans le document de référence n'a pas été jugée opportune.

(2) Dans le présent document, toute référence aux états financiers, bilans, comptes de résultat et tableaux de flux de trésorerie de DASA renvoie aux comptes combinés audités de DASA (telle que définie dans la note 1 des annexes aux comptes combinés audités de DASA), figurant dans les annexes financières.

de change, en particulier pour ASM. D'autres différences significatives portent sur le traitement des garanties de valeur résiduelle, des avances remboursables, de l'amortissement des écarts d'acquisition ainsi que sur le mode de consolidation des sociétés du périmètre.

A plusieurs égards, les normes IAS divergent significativement des principes comptables généralement acceptés (''**PCGA**'') utilisés pour l'établissement des Comptes Audités ainsi que des Comptes Proforma non Audités ASM. Le paragraphe 5.1.3 ''Rapprochements non audités entre les PCGA français, américains et espagnols et les normes IAS'' fournit une description générale des différences entre les normes IAS et les PCGA français, américains et espagnols dans la mesure où elles ont respectivement une incidence sur les Comptes Audités d'ASM et sur les Comptes Proforma non Audités ASM, une incidence sur les Comptes Audités de DASA et une incidence sur les Comptes Audités de CASA.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ne tiennent pas compte de l'effet de certaines mesures de restructuration et de rationalisation qu'il est prévu de mettre en œuvre à la suite de la Réalisation. Par ailleurs, bien qu'EADS anticipe la réalisation de réductions de coûts du fait de la Réalisation, les Comptes Combinés Proforma non Audités n'intègrent pas une telle incidence favorable. De telles réductions de coût éventuelles résulteront de divers facteurs et aucune garantie ne peut être donnée quant à leur réalisation future.

Les opérations aboutissant à la formation d'EADS seront comptabilisées sur la base de la méthode de l'acquisition. Les bilans de DASA et CASA ont été réévalués à leur valeur réelle, tandis que le bilan d'ASM a été maintenu en coûts historiques. Dès lors, dans les Comptes Combinés Proforma non Audités, le prix d'acquisition de DASA et CASA a été, à titre préliminaire, alloué à certains éléments d'actif corporels, principalement les stocks et les immobilisations corporelles, sur la base de leur valeur réelle respective. En vue de l'établissement des comptes de résultat combinés pro forma non audités, les ajustements effectués pour réévaluer les immobilisations corporelles à leur valeur réelle ont été amortis sur la base de la durée de vie moyenne pondérée estimée de ces éléments. L'excédent entre le prix d'acquisition de DASA et CASA et la valeur réelle estimée de leurs éléments d'actif et de passif respectifs est repris dans les bilans combinés pro forma non audités sous la forme d'un écart d'acquisition comptabilisé sous la rubrique ''immobilisations incorporelles''. Cet écart d'acquisition a été amorti sur une période de 20 ans dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités.

L'imputation préliminaire du prix d'acquisition a été réalisée sur la base d'une documentation interne relative à la valeur réelle des éléments d'actifs acquis et de passifs repris. Suite à la Réalisation, la Direction entend obtenir d'un expert indépendant une étude sur la valorisation des éléments d'actif et de passif existants de DASA et de CASA ainsi que sur l'imputation du prix d'acquisition résiduel sur le prix des activités acquises. La Direction estime que l'étude de valorisation de l'expert indépendant et la comptabilisation des éléments d'actif et de passif existants à leur valeur réelle ne remettront pas en cause de façon significative le montant des dotations aux amortissements des immobilisations corporelles, estimé à partir des durées de vie moyennes pondérées, et des écarts d'acquisition comptabilisés dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités tiennent compte des ajustements liés aux conséquences fiscales de la réévaluation des éléments d'actif et de passif de DASA et de CASA, telles que la réduction de la charge d'impôt due à la hausse des dotations aux amortissements liée à la comptabilisation des immobilisations corporelles à leur valeur réelle. En dehors de ces ajustements, les Comptes Combinés Proforma non Audités n'intègrent pas les différences pouvant exister entre la somme des situations fiscales d'ASM, DASA et CASA à titre individuel et la situation fiscale future résultant de la structure d'EADS et de ses filiales. A ce stade, aucune garantie ne peut être donnée quant à l'étendue des économies ou charges d'impôt futures qui résulteront de la Réalisation.

Les ajustements pro forma aux Comptes Combinés Proforma non Audités tiennent compte (i) des différences de méthodes comptables utilisées par ASM, DASA et CASA pour la comptabilisation de leurs participations respectives dans leurs filiales et participations, sociétés communes et GIE, s'agissant, pour certaines, de participations distinctes dans une même entité qui sont regroupées au sein d'EADS, (ii) de la distribution par DASA et CASA de montants en numéraire à leurs actionnaires avant la Réalisation, ainsi que (iii) de la création d'EADS, notamment concernant la réévaluation des éléments d'actif et de passif de DASA et de CASA à leur valeur réelle et la constatation des écarts d'acquisition. Par ailleurs, les éliminations réalisées lors de l'établissement des Comptes Combinés Proforma non Audités se rapportent principalement à des opérations réalisées entre ASM, DASA et CASA.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités n'intègrent pas les fonds qui seraient levés à l'occasion de l'Offre. De même, le résultat financier des comptes de résultat combinés pro forma non audités n'a pas fait l'objet de retraitements liés à la distribution par DASA et CASA de montants en numéraire à leurs actionnaires avant la Réalisation.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités ne sont fournis qu'à titre indicatif et ne prétendent pas être le reflet de la situation financière, du résultat des activités ou des flux de trésorerie d'EADS tels qu'ils seraient apparus si la Réalisation était intervenue aux dates indiquées. Ils n'ont pas non plus pour objet de fournir une indication quant à la situation financière, au résultat des activités ou aux flux de trésorerie d'EADS à toute date ou pour toute période futures. Les Comptes Combinés Proforma non Audités sont à lire conjointement à leurs notes annexes ainsi qu'aux Comptes Audités, comptes audités d'Aerospatiale et de MHT, Comptes Proforma non Audités ASM et Rapprochements IAS et leurs notes annexes, ces divers éléments figurant dans le présent document.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Comptes de résultat combinés pro forma non audités pour les exercices clos les 31 décembre 1997, 1998 et 1999

	Exercice clos le 31 décembre		
	1997	1998	1999
	(en millions d'euros)		
Produits d'exploitation(1)	18.865	20.584	22.553
Coût des ventes	(15.270)	(16.489)	(18.278)
Marge brute	3.595	4.095	4.275
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(2.377)	(2.378)	(2.213)
Frais de recherche et développement	(1.090)	(1.232)	(1.324)
Autres produits(2)	458	710	475
Amortissement des écarts d'acquisition	(403)	(410)	(398)
Résultat avant résultat financier et impôts	183	785	815
Résultat financier	(1.747)	1.005	(1.846)
Résultat net avant impôts	(1.564)	1.790	(1.031)
Impôt sur les bénéfices	596	(585)	24
Intérêts minoritaires	(15)	(16)	(2)
Résultat net	(983)	1.189	(1.009)

(1) Les produits d'exploitation ne diffèrent pas de manière significative du chiffre d'affaires. On assimile dans le reste du document de référence, par convention, les termes 'produits d'exploitation' et 'chiffre d'affaires'.

(2) Les autres produits sont constitués principalement de plus-values sur cessions d'actifs financiers et corporels, de loyers, de reprises sur provisions et, en 1997, de certains gains de change.

Bilans combinés pro forma non audités aux 31 décembre 1998 et 1999

	Au 31 décembre	
	1998	1999
	(en millions d'euros)	
Actif		
Immobilisations incorporelles	7.854	7.710
Immobilisations corporelles	7.452	7.950
Immobilisations financières	3.109	3.931
Actif immobilisé	18.415	19.591
Stocks	1.501	1.045
Créances clients et comptes rattachés	4.069	4.509
Autres créances	3.055	3.360
Valeurs mobilières de placement	722	1.575
Disponibilités et valeurs assimilables	4.132	3.175
Actif circulant	13.479	13.664
Impôts différés actifs	1.614	1.734
Charges constatées d'avance	474	651
Total de l'actif	33.982	35.640
Passif		
Capitaux propres	9.763	8.123
Intérêts minoritaires	104	159
Provisions	5.963	7.421
Dettes financières	4.511	5.696
Dettes commerciales	3.896	3.734
Autres dettes	6.054	6.416
Dettes	14.461	15.846
Impôts différés passifs	1.633	1.345
Produits constatés d'avance	2.058	2.746
Total dettes et provisions	24.219	27.517
Total du passif	33.982	35.640

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Compte de résultat combiné pro forma non audité
pour l'exercice clos le 31 décembre 1999
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Montants éliminés	Résultats pro forma EADS
Produits d'exploitation	12.236	7.455	931	5.768	(3.837)	22.553
Coût des ventes	(9.624)	(5.914)	(735)	(5.820)	3.815	(18.278)
Marge brute	2.612	1.541	196	(52)	(22)	4.275
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1.358)	(662)	(97)	(106)	10	(2.213)
Frais de recherche et développement	(689)	(563)	(22)	(50)	0	(1.324)
Autres produits	312	150	37	(14)	(10)	475
Amortissement des écarts d'acquisition	(127)	(5)	0	(266)	0	(398)
Résultat avant résultat financier et impôts	750	461	114	(488)	(22)	815
Résultat financier	(1.724)	(89)	(25)	(72)	64	(1.846)
Résultat net avant impôts	(974)	372	89	(560)	42	(1.031)
Impôt sur les bénéfices	352	(405)	(15)	79	13	24
Intérêts minoritaires	(22)	(6)	0	26	0	(2)
Résultat net	(644)	(39)	74	(455)	55	(1.009)

Compte de résultat combiné pro forma non audité
pour l'exercice clos le 31 décembre 1998
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Montants éliminés	Résultats pro forma d'EADS
Produits d'exploitation	11.472	7.115	800	4.466	(3.269)	20.584
Coût des ventes	(8.977)	(5.495)	(626)	(4.647)	3.256	(16.489)
Marge brute	2.495	1.620	174	(181)	(13)	4.095
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1.351)	(833)	(121)	(74)	1	(2.378)
Frais de recherche et développement	(655)	(507)	(18)	(52)	0	(1.232)
Autres produits	472	200	32	7	(1)	710
Amortissement des écarts d'acquisition	(128)	(16)	0	(266)	0	(410)
Résultat avant résultat financier et impôts	833	464	67	(566)	(13)	785
Résultat financier	620	223	(6)	64	104	1.005
Résultat net avant impôts	1.453	687	61	(502)	91	1.790
Impôt sur les bénéfices	(427)	(240)	4	70	8	(585)
Intérêts minoritaires	(16)	(23)	0	23	0	(16)
Résultat net	1.010	424	65	(409)	99	1.189

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Compte de résultat combiné pro forma non audité
pour l'exercice clos le 31 décembre 1997
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Montants éliminés	Résultats pro forma d'EADS
Produits d'exploitation	11.131	6.303	744	3.448	(2.761)	18.865
Coût des ventes	(8.724)	(5.233)	(556)	(3.519)	2.762	(15.270)
Marge brute	2.407	1.070	188	(71)	1	3.595
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1.216)	(998)	(112)	(57)	6	(2.377)
Frais de recherche et développement	(644)	(409)	(16)	(21)	0	(1.090)
Autres produits	104	355	22	(17)	(6)	458
Amortissement des écarts d'acquisition	(127)	(10)	0	(266)	0	(403)
Résultat avant résultat financier et impôts	524	8	82	(432)	1	183
Résultat financier	(1.323)	(321)	(16)	(27)	(60)	(1.747)
Résultat net avant impôts	(799)	(313)	66	(459)	(59)	(1.564)
Impôt sur les bénéfices	320	208	(13)	81	0	596
Intérêts minoritaires	(10)	(10)	0	5	0	(15)
Résultat net	(489)	(115)	53	(373)	(59)	(983)

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Bilan combiné pro forma non audité
au 31 décembre 1999
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Montants éliminés	Montants pro forma d'EADS
Actif						
Immobilisations incorporelles	2.312	71	4	5.323	0	7.710
Immobilisations corporelles	3.505	1.171	159	3.300	(185)	7.950
Immobilisations financières	2.401	334	29	1.167	0	3.931
Actif immobilisé	8.218	1.576	192	9.790	(185)	19.591
Stocks	150	533	129	294	(61)	1.045
Créances clients et comptes rattachés	2.915	1.314	263	292	(275)	4.509
Autres créances	1.268	1.529	31	1.482	(950)	3.360
Valeurs mobilières de placement	1.574	55	0	(54)	0	1.575
Disponibilités et valeurs assimilables	759	3.958	570	(2.112)	0	3.175
Actif circulant	6.666	7.389	993	(98)	(1.286)	13.664
Impôts différés actifs	675	749	82	81	147	1.734
Charges constatées d'avance	635	23	1	(8)	0	651
Total de l'actif	16.194	9.737	1.268	9.765	(1.324)	35.640
Passif						
Capitaux propres	1.778	2.397	507	3.580	(139)	8.123
Intérêts minoritaires	171	191	0	(203)	0	159
Provisions	2.413	4.446	63	446	53	7.421
Dettes financières	3.681	217	110	1.723	(35)	5.696
Dettes commerciales	2.317	840	480	323	(226)	3.734
Autres dettes	3.890	1.409	101	2.036	(1.020)	6.416
Dettes	9.888	2.466	691	4.082	(1.281)	15.846
Impôts différés passifs	2	224	5	1.071	43	1.345
Produits constatés d'avance	1.942	13	2	789	0	2.746
Total dettes et provisions	14.416	7.340	761	6.185	(1.185)	27.517
Total du passif	16.194	9.737	1.268	9.765	(1.324)	35.640

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Bilan combiné pro forma non audité
au 31 décembre 1998
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Montants éliminés	Montants pro forma d'EADS
Actif						
Immobilisations incorporelles	2.447	69	14	5.324	0	7.854
Immobilisations corporelles	3.209	1.150	132	3.125	(164)	7.452
Immobilisations financières	2.141	231	28	709	0	3.109
Actif immobilisé	7.797	1.450	174	9.158	(164)	18.415
Stocks	660	423	187	348	(117)	1.501
Créances clients et comptes rattachés	2.842	1.138	167	200	(278)	4.069
Autres créances	1.144	1.644	14	669	(416)	3.055
Valeurs mobilières de placement	722	21	0	(21)	0	722
Disponibilités et valeurs assimilables	770	5.065	384	(2.087)	0	4.132
Actif circulant	6.138	8.291	752	(891)	(811)	13.479
Impôts différés actifs	280	1.060	69	71	134	1.614
Charges constatées d'avance	455	27	1	(9)	0	474
Total de l'actif	14.670	10.828	996	8.329	(841)	33.982
Passif						
Capitaux propres	2.613	3.203	449	3.624	(126)	9.763
Intérêts minoritaires	160	119	0	(175)	0	104
Provisions	1.403	4.118	54	347	41	5.963
Dettes financières	3.179	254	114	993	(29)	4.511
Dettes commerciales	2.472	856	336	487	(255)	3.896
Autres dettes	3.389	1.735	36	1.380	(486)	6.054
Dettes	9.040	2.845	486	2.860	(770)	14.461
Impôts différés passifs	12	531	5	1.071	14	1.633
Produits constatés d'avance	1.442	12	2	602	0	2.058
Total dettes et provisions	12.057	7.625	547	4.705	(715)	24.219
Total du passif	14.670	10.828	996	8.329	(841)	33.982

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Tableau de flux de trésorerie combiné pro forma non audité
pour l'exercice clos le 31 décembre 1999
(en millions d'euros)

	ASM	DASA	CASA	Ajustements pro forma	Eliminations	Montants pro forma EADS
Bénéfice (perte) net	(644)	(39)	74	(455)	55	(1.009)
Bénéfice attribuable aux intérêts minoritaires	22	6	0	(26)	0	2
Ajustements liés au rapprochement entre le bénéfice (perte) net et les flux de trésorerie liés à l'exploitation						
Amortissement des immobilisations	523	255	33	415	0	1.226
Impôts différés	(423)	489	(13)	(81)	16	(12)
Variations dans les instruments financiers	0	5	24	0	0	29
Plus/Moins-Values nettes sur cessions d'immobilisations	(267)	(33)	10	0	0	(290)
Variation des provisions	316	373	9	99	12	809
Variation dans les autres actifs et passifs liés à l'exploitation	1.344	(513)	157	(175)	(30)	783
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	871	543	294	(223)	53	1.538
Acquisition d'immobilisations corporelles						
Achats d'immeubles, outils de production et équipements	(643)	(283)	(66)	(175)	21	(1.146)
Achats d'autres immobilisations corporelles	(449)	(72)	(1)	(458)	0	(980)
Produits de cessions d'immobilisations corporelles	651	41	6	1	0	699
Acquisition d'entreprises	0	(71)	(2)	0	0	(73)
Produit de cessions d'activités	126	19	1	0	0	146
Acquisitions/cessions de valeurs ou actifs financiers assimilables	0	86	0	34	0	120
Accroissement des prêts	0	(102)	0	0	0	(102)
Variations des liquidités dues à des changements de périmètre	0	(4)	0	0	0	(4)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(315)	(386)	(62)	(598)	21	(1.340)
Variation des dettes financières	329	(37)	(4)	730	(6)	1.012
Dividendes versés (y compris bénéfices/pertes suite aux accords de transfert)	0	(1.288)	(17)	70	(70)	(1.305)
Augmentation de capital	0	69	0	0	0	69
Autres	(17)	(8)	(25)	(3)	2	(51)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	312	(1.264)	(46)	797	(74)	(275)
Incidence des variations de taux de change sur la trésorerie	(27)	0	0	0	0	(27)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	841	(1.107)	186	(24)	0	(104)
Disponibilités et valeurs assimilées						
En début d'exercice	1.492	5.065	384	(2.087)	0	4.854
En fin d'exercice	2.333	3.958	570	(2.111)	0	4.750

5.1.2 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités

Introduction

L'exposé ci-dessous se fonde sur les Comptes Combinés Proforma non Audités ainsi que sur leurs notes annexes et doit être rapproché des informations ci-dessous figurant dans le présent document :

- les comptes combinés audités de DASA et les comptes audités de CASA pour les exercices 1997, 1998 et 1999, ainsi que les comptes audités d'ASM pour l'exercice 1999 (les ''**Comptes Audités**'') ;
- les comptes pro forma non audités d'ASM pour les exercices 1997 et 1998 (les ''**Comptes Proforma non Audités ASM**'') ;
- les rapprochements de ces Comptes Audités et des Comptes Proforma non Audités ASM avec les normes IAS telles qu'adoptées par EADS (les ''**Rapprochements IAS**'') ; et
- les annexes financières.

Informations Financières

Comptes Audités et Comptes Proforma non Audités ASM

ASM. Les documents suivants ont été préparés conformément aux PCGA français : (i) comptes consolidés audités d'ASM pour l'exercice clos au 31 décembre 1999 (ii) comptes consolidés audités des sociétés Aerospatiale et MHT pour les exercices clos aux 31 décembre 1997 et 1998 et (iii) les Comptes Proforma non Audités ASM, comprenant les comptes de résultat pro forma ASM pour les exercices clos aux 31 décembre 1997 et 1998 et le bilan pro forma ASM au 31 décembre 1998.

Les Comptes Proforma non Audités ASM font apparaître sur une base pro forma les effets des opérations réalisées en 1999 dans le cadre du rapprochement d'Aerospatiale, MHT et Dassault Aviation. Elles se fondent sur les comptes audités des sociétés Aerospatiale et MHT pour les exercices 1997 et 1998, figurant dans le présent document, ainsi que sur les comptes audités de la société Dassault Aviation pour les exercices 1997 et 1998, ne figurant pas dans le présent document. Les Comptes Proforma non Audités ASM (ainsi que les Comptes Combinés Proforma non Audités) consolident la société Dassault Aviation par mise en équivalence, méthode qu'EADS entend également utiliser pour l'établissement de ses comptes consolidés. A contrario, les Comptes Audités d'ASM pour l'exercice 1999 consolident la société Dassault Aviation par intégration proportionnelle. Voir ''Considérations comptables — Méthodes de consolidation''.

DASA. Les Comptes Audités de DASA pour les exercices clos aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999 ont été préparés conformément aux PCGA américains, à l'exception de l'utilisation de la méthode de l'intégration proportionnelle pour certaines sociétés communes. Les PCGA américains exigent que de telles sociétés communes soient consolidées par mise en équivalence. Ces comptes (ainsi que les Comptes Combinés Proforma non Audités) ne tiennent pas compte des activités de fabrication et de maintenance de moteurs d'avions de la société MTU et de certaines autres activités dont il ne sera pas fait apport à EADS.

CASA. Les Comptes Audités de CASA pour les exercices clos aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999 ont été préparés conformément aux PCGA espagnols.

Rapprochements IAS

EADS a l'intention d'établir ses futurs comptes consolidés conformément aux normes IAS, à l'exception de la comptabilisation en charges des coûts de développement au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus. Les normes IAS requièrent que ces coûts de développement soient inscrits dans les immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus sous réserve du respect de certains critères de capitalisation. Pour cette raison, les rapports à émettre à l'avenir par les commissaires aux comptes d'EADS sur les comptes de la Société comporteront une réserve relative à cette divergence avec les normes IAS.

Le paragraphe 5.1.3 fournit une description générale des différences entre les normes IAS et les PCGA français, américains et espagnols.

Les Rapprochements IAS sont fondés sur les Comptes Audités ainsi que sur les Comptes Proforma non Audités ASM et sur les hypothèses décrites dans les notes relatives aux Rapprochements IAS. Les Rapprochements IAS ont eu un effet significatif sur certains postes des Comptes Audités ainsi que des Comptes Proforma non Audités ASM. L'incidence la plus significative se rapporte au traitement comptable des opérations de couverture du risque de change, en particulier pour ASM. D'autres différences significatives portent sur le traitement des

garanties de valeur résiduelle, des avances remboursables, de l'amortissement des écarts d'acquisition ainsi que sur la méthode de consolidation des sociétés du périmètre.

Comptes Combinés Proforma non Audités

Les Comptes Combinés Proforma non Audités sont établis sur la base des Comptes Audités, des Comptes Proforma non Audités ASM ainsi que des Rapprochements IAS. Ils intègrent les données fournies par les Rapprochements IAS et ont été établis dans le respect des normes IAS, à l'exception de la non capitalisation des frais de développement.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités servent à illustrer, sur une base pro forma, les effets des opérations de rapprochement entre ASM, DASA et CASA, en vue de la création d'EADS. Les bilans combinés pro forma non audités ont été établis sur la base d'une hypothèse d'une date de réalisation de ces opérations de rapprochement au 31 décembre 1999 afin de présenter la situation financière pro forma combinée d'EADS. Par ailleurs, les comptes de résultats combinés pro forma non audités ont été établis sur la base d'une hypothèse d'une date de réalisation de ces opérations de rapprochement au 1er janvier 1997 afin d'établir les performances financières combinées pro forma d'EADS. De cette manière, les comptes de résultats combinés pro forma non audités font apparaître une charge annuelle pro forma pour amortissement des écarts d'évaluation et d'acquisition qui n'affecte pas les capitaux propres pro forma aux 31 décembre 1998 et 1999. Enfin, le tableau des flux de trésorerie combinés pro forma non audité a été établi selon l'hypothèse d'une réalisation des opérations de rapprochement au 1er janvier 1999.

Les montants retenus pour EADS dans les Comptes Combinés Proforma non Audités correspondent à la somme arithmétique des postes correspondants dans les Rapprochements IAS pour ASM, DASA et CASA respectivement, sous réserve de certains ajustements pro forma et éliminations. Les ajustements pro forma proviennent essentiellement de trois sources : (i) les différences de méthodes de consolidation utilisées par ASM, DASA et CASA afin de comptabiliser leurs participations respectives dans les filiales et participations, sociétés communes et GIE, s'agissant, pour certaines de participations distinctes dans la même entité regroupées au sein d'EADS, (ii) la distribution de montants en numéraire par DASA et CASA en faveur de leurs actionnaires avant la création d'EADS, et (iii) la création d'EADS, notamment concernant la réévaluation des éléments d'actif et de passif de DASA et de CASA à leur valeur réelle et la constatation des écarts d'acquisition. Les éliminations réalisées lors de l'établissement des Comptes Combinés Proforma non Audités se rapportent principalement à des opérations internes entre ASM, DASA et CASA.

Du fait de la combinaison des résultats des sociétés ainsi que de leur rapprochement par rapport aux normes IAS (hormis l'inscription des frais de développement à l'actif du bilan), les Comptes Combinés Proforma non Audités dérogent significativement aux comptes historiques des sociétés faisant l'objet du rapprochement. Il existe dès lors un certain nombre d'incertitudes inhérentes à la présentation de ces données et l'exposé ci-dessous n'est fourni qu'à titre indicatif. Les Comptes Combinés Proforma non Audités ne prétendent pas être le reflet de la situation financière, du résultat des activités ou des flux de trésorerie d'EADS tels qu'ils seraient apparus si les opérations donnant lieu à la création d'EADS étaient intervenues aux dates indiquées. Ils n'ont pas non plus pour objet de fournir une indication quant à la situation financière, au résultat des activités ou aux flux de trésorerie d'EADS à toute date ou pour toute période futures.

Considérations comptables

Les paragraphes ci-dessous reprennent certains faits ou certaines pratiques comptables utiles à la compréhension de l'information financière incluse dans le document de référence.

Méthodes de consolidation

EADS consolide les entités sur lesquelles elle exerce un contrôle à long terme et dont les produits d'exploitation et le total de bilan sont significatifs par rapport aux montants correspondants dans les comptes d'EADS. Les sociétés et GIE sur lesquels EADS exerce un contrôle conjoint avec d'autres entités (et notamment les GIE Airbus et ATR) sont consolidés par la méthode de l'intégration proportionnelle. Les sociétés sur lesquelles EADS exerce une influence notable, sans toutefois détenir de majorité ou de contrôle conjoint et dont les produits d'exploitation et le total de bilan sont significatifs par rapport aux montants correspondants dans les comptes d'EADS sont consolidées par mise en équivalence. Les sociétés de financement autres que Airbus Finance Company, qui étaient historiquement consolidées par mise en équivalence, en raison de la structure de leur actionnariat, de leurs droits de vote, ainsi que de la nature de leurs activités, sont consolidées par intégration proportionnelle dans les Comptes Combinés Proforma non Audités.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités tiennent compte de certaines modifications apportées aux méthodes de consolidation par rapport à celles utilisées en vue de l'établissement des Comptes Audités et des Comptes Proforma non Audités ASM. Les différences de comptabilisation des filiales, sociétés communes et GIE sont dues à (i) un changement de propriété de l'une des ces entités au cours de la période de trois ans close au 31 décembre 1999, (ii) le changement de méthode de consolidation de ces entités suite au regroupement dans EADS des participations respectives d'ASM, DASA et CASA, et (iii) le changement de méthode de consolidation ou l'homogénéisation nécessaire des méthodes suite à l'adoption des normes IAS.

Certaines des modifications principales apportées aux méthodes de consolidation sont décrites ci-dessous :

- Le GIE Airbus Industrie, qui regroupe les activités Airbus d'ASM (qui possède une participation de 37,9 % dans Airbus Industrie), de DASA (37,9 %), de BAE SYSTEMS (20 %) et de CASA (4,2 %), est consolidé selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Avant la Réalisation, ASM avait recours à l'intégration proportionnelle tandis que DASA et CASA consolidaient leurs participations dans Airbus Industrie par mise en équivalence.
- EADS détiendra 80 % d'Airbus Finance Company, consolidée par intégration globale dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. Airbus Finance Company est une société de financement destinée aux clients exploitant des appareils Airbus. Avant la Réalisation, ASM et DASA employaient la méthode de la mise en équivalence alors que CASA utilisait la méthode des coûts historiques (participation non consolidée).
- Eurocopter, dans laquelle ASM et DASA détiennent des participations respectives de 70 % et de 30 %, a été consolidée par intégration globale par EADS. Avant la Réalisation, ASM consolidait Eurocopter par intégration globale alors que, de son côté, DASA comptabilisait par intégration proportionnelle 40 % de la société holding d'Eurocopter, cette dernière détenant elle-même 75 % des sociétés opérationnelles d'Eurocopter.
- Au cours des deux exercices clos les 31 décembre 1997 et 1998, Matra Marconi Space (ou ''**MMS**'') était détenue à 51 % par MHT et à 49 % par MES, alors filiale de la société britannique General Electric Company plc (''**GEC**'') et appartenant désormais à BAE SYSTEMS. Suite à l'exercice par GEC d'une option d'achat de 1 % de MMS auprès de MHT, après le rapprochement de MHT et Aerospatiale, MMS est devenue une société commune détenue à parts égales et est désormais comptabilisée par intégration proportionnelle dans les Comptes Combinés Proforma non Audités.
- En décembre 1998, l'Etat a cédé à Aerospatiale une participation de 45,76 % dans la société Dassault Aviation consolidée par mise en équivalence dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. Avant la Réalisation, ASM utilisait la méthode de l'intégration proportionnelle pour consolider Dassault Aviation.
- EADS détiendra 100 % d'Euromissile qui a été consolidée par intégration globale dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. Avant la Réalisation, ASM recourait à la méthode de l'intégration proportionnelle pour comptabiliser sa participation de 50 % alors que DASA conservait au bilan sa participation de 50 % au coût historique.

Modifications du périmètre de consolidation

Au cours des trois exercices clos les 31 décembre 1997, 1998 et 1999, ASM et DASA ont procédé à l'acquisition et à la cession de diverses participations et de divers actifs. Les plus-values dégagées sur de telles cessions sont incluses dans le poste ''Autres produits'' des comptes de résultat combinés pro forma non audités. Le résultat des activités attaché à des participations acquises ou cédées par ASM ou DASA n'est intégré sur l'ensemble de l'exercice dans le résultat des activités d'EADS que dans l'hypothèse d'acquisitions ayant pris effet au 1er janvier. Les cessions et acquisitions de participations dans diverses entreprises expliquent pour partie les différences dans le résultat des activités d'EADS d'une année sur l'autre.

Les participations cédées ou acquises par ASM et DASA incluent les opérations suivantes :

- En juin 1998, conformément à la décision de l'Etat de créer autour de la société Thomson-CSF une entité consolidée spécialisée dans l'électronique de défense, Aerospatiale a transféré à Thomson-CSF ses activités dans le domaine des satellites en échange de titres Thomson-CSF représentant 4 % du capital de cette société. Ce transfert a pris effet au 1er janvier 1998 et a engendré une plus-value avant impôts de 102 millions d'euros. En 1997, les activités satellites avaient enregistré un chiffre d'affaires pro forma de 488 millions d'euros. Par ailleurs, en 1998, Aerospatiale a cédé à Alcatel ses participations dans les sociétés communes de satellites suivantes : Loral Space and Communications, Eurosatellite, Intespace,

Eurasiasat et Telas. Ces cessions ont donné lieu à des plus-values avant impôts d'un montant total de 64 millions d'euros.

ASM a conservé au travers de MMS une activité satellites.

- Au 30 juin 1998, Aerospatiale a porté de 33,3 % à 50 % sa participation dans ATEV, société mère de Sextant Avionique. En outre, Aerospatiale s'est engagée à céder à Thomson-CSF l'ensemble de cette participation, cette cession ayant pris effet au début de l'année 1999. La contribution d'ATEV au résultat pro forma d'ASM a dès lors été comptabilisée par mise en équivalence au titre de l'exercice 1998. La plus-value avant impôts réalisée à l'occasion de la cession de cette participation en 1999 s'est élevée à 182 millions d'euros.
- MBD, détenue à 50 % par ASM, a acquis en 1998 une participation de 30 % dans la société Lenkflugkörpersystem GmbH (''**LFK**''), filiale du groupe DASA spécialisée dans les activités missiles. A la suite de cette acquisition, la participation de DASA dans LFK toujours comptabilisée par intégration globale est descendue à 57 %. ASM a consolidé les résultats de LFK par mise en équivalence à compter du 1er avril 1998. La plus-value de cession dégagée par le groupe DASA à cette occasion a été éliminée, à hauteur de la participation d'ASM dans MBD, dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. MBD est une société commune avec BAE SYSTEMS et la participation d'EADS dans cette entité fait partie de sa division Systèmes de Défense et Systèmes Civils.
- Par l'intermédiaire de MNC, ASM a acquis le réseau de distribution de Nortel en France. Cette opération a été intégrée dans les résultats pro forma d'ASM à compter du 1er janvier 1998, contribuant à hauteur de 73 millions d'euros aux produits d'exploitation pro forma pour 1998. Au cours du premier semestre 1998, MNC a cédé au groupe Ericsson sa participation de 50 % dans MET, société de commutation de réseau public. Au plan comptable, cette cession a pris effet au 1er janvier 1998. En 1997, ASM a consolidé MET par intégration globale, cette dernière ayant contribué à hauteur de 158 millions d'euros au chiffre d'affaires pro forma 1997. En juin 1998, dans le cadre de la cessation de ses activités d'équipements GSM grand public, MNC a cédé au groupe Nokia ses activités de recherche et de développement dans le domaine de la téléphonie mobile GSM.
- A la fin de l'exercice 1997, ASM a cédé AVSCO, une de ses filiales américaines spécialisée dans la distribution de pièces détachées aéronautiques, à AAR Corp. ; la contribution d'AVSCO au chiffre d'affaires pro forma s'est élevée à 77 millions d'euros en 1997.
- En 1998, DASA a cédé la totalité de sa participation dans CMS Inc. à Primex Technologies Inc., dégageant une plus-value avant impôts de 58 millions d'euros.
- En 1998, DASA a acquis les activités allemandes d'électronique de défense de Siemens AG (SI Sicherungstechnik GmbH & Co. KG).

Aucune des cessions décrites ci-dessus ne correspond à un ''abandon d'activité'' selon les normes IAS.

Ecarts d'acquisition

A des fins comptables, le rapprochement d'ASM, DASA et CASA a été traité par la méthode de l'acquisition. Dès lors, les bilans de DASA et CASA ont été réévalués afin de prendre en compte la valeur réelle des éléments d'actif acquis et de passif repris, alors que le bilan d'ASM a été repris en coûts historiques dans le bilan combiné pro forma d'EADS. Les ajustements effectués pour déterminer la valeur réelle des immobilisations corporelles ont été amortis sur la moyenne pondérée des durées de vie (soit une charge d'environ 149 millions d'euros par an comptabilisée en ''Coût des Ventes'') dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités. La différence entre le prix d'acquisition de DASA et CASA et la valeur réelle de leurs éléments d'actif et de passif respectifs est reprise dans les bilans combinés pro forma non audités au poste ''immobilisations incorporelles'' et fait l'objet d'un amortissement sur une durée de vie estimée moyenne de 20 ans (soit une charge d'environ 266 millions d'euros par an) dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités.

L'apport de MHT par Lagardère à Aerospatiale s'est traduit par un échange d'actions MHT contre des actions ASM. Selon les PCGA français, l'écart d'acquisition résultant de cette opération est calculé à partir de la valeur comptable des actions MHT tandis qu'en application des normes IAS, il est calculé à partir de la valeur réelle de ces mêmes actions. Cette différence explique en grande partie l'augmentation de 106 millions d'euros des charges annuelles d'amortissement de l'écart d'acquisition résultant de la mise en conformité aux normes IAS des Comptes Audités d'ASM pour 1999 et des Comptes Proforma non Audités ASM.

EADS évaluera périodiquement l'adéquation de ses écarts d'acquisition avec ses flux de trésorerie prévisionnels.

Contrats

EADS et ses filiales concluent un grand nombre de contrats dont la durée, les conditions de prix et de paiement, les clauses de responsabilité, le droit applicable et autres conditions varient significativement d'un contrat à l'autre. Cette diversité traduit la multiplicité des pratiques des différents gouvernements et autres clients avec lesquels EADS est appelée à traiter, ainsi que les nombreux marchés sur lesquels elle intervient. A titre d'exemple, les contrats portant sur des activités satellites lient une partie de la rémunération du fabricant à la performance du satellite au cours de sa durée d'exploitation.

Conformément à la législation applicable sur les principaux marchés d'EADS, la plupart des contrats conclus avec des entités du secteur public ne peuvent être attribués qu'au terme d'une procédure d'appel d'offres régie par les lois et réglementations locales. La plupart des contrats conclus avec des clients du secteur privé sont eux aussi attribués dans le cadre de procédures d'appel d'offres.

Un nombre important de contrats conclus par EADS contient des clauses de révision de prix qui permettent à EADS de majorer, dans certains cas, le prix du contrat et notamment en cas d'augmentation des coûts sous-jacents. Les contrats conclus par EADS comprennent généralement des clauses imposant le paiement de pénalités de retard en cas de non-livraison des produits ou de non-réalisation des projets dans des délais préalablement fixés. Par ailleurs, la plupart des contrats contient également des clauses de garantie prévoyant une période suivant la livraison ou la bonne fin du projet, durant laquelle EADS est tenue de remédier à tout défaut ou problème pouvant survenir.

Comptabilisation du chiffre d'affaires et des coûts

Le chiffre d'affaires est comptabilisé lors du transfert du risque ou de la prestation d'un service. En général, pour la vente d'avions commerciaux, le chiffre d'affaires et le bénéfice ou la perte sont comptabilisés à la date de livraison de l'appareil au client. La section ''Garanties de valeur résiduelle et de valeur des actifs'' décrit la règle de comptabilisation en tant que contrats de location de certaines ventes d'appareils. En ce qui concerne les contrats à long terme, le chiffre d'affaires comptabilisé selon la méthode de l'avancement, en fonction de la réalisation de certaines phases contractuellement définies ou du degré d'avancement des travaux. Les modifications des marges bénéficiaires sont prises en compte dans les résultats de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées. A chaque date d'arrêté, les contrats font l'objet d'un examen permettant d'identifier d'éventuelles pertes et, le cas échéant, de constituer les provisions correspondantes.

EADS recourt à divers instruments financiers de couverture, notamment des contrats de change à terme ou optionnels. Les opérations de couverture qui ne sont pas adossées à des éléments d'actif ou de passif spécifiques ou encore à des commandes de clients (''macro-couverture'') font l'objet d'une évaluation au prix du marché (''*marked-to-market*'') et toute plus-value ou moins-value latente en résultant est comptabilisée sous la rubrique ''Résultat financier''. S'il existe un lien direct et établi entre un instrument financier et une commande sous-jacente (''micro-couverture''), une unité de valorisation est constituée. Après affectation, les plus-values et moins-values liées à ces unités de valorisation, qui servent à assurer la gestion des risques de change afférents à des éléments d'actif ou de passif ou encore à des engagements fermes, n'ont aucune incidence sur le niveau du chiffre d'affaires aussi longtemps que la vente de l'équipement sous-jacent n'a pas été finalisée.

Chacune des sociétés ASM, DASA et CASA a cherché à utiliser des instruments financiers afin d'assurer la couverture de ses flux de chiffre d'affaires libellés en dollars issus de la vente d'avions et d'autres activités. Au contraire de DASA et de CASA, ASM ne couvre généralement pas des ventes spécifiques par des couvertures particulières. Dans de telles circonstances, les normes IAS applicables prévoient que le produit de la vente d'un avion ou d'un autre produit lors d'une année donnée doit être comptabilisé au cours moyen dollar/euro au cours de cette même année. Par ailleurs, elles requièrent que les instruments financiers en cours soient valorisés à leur prix de marché sur la base du cours du dollar par rapport à l'euro à la fin de l'exercice concerné. L'effet de cette norme comptable IAS sur les Comptes Combinés Proforma non Audités est de faire apparaître des variations importantes dans la valorisation du portefeuille d'instruments financiers au travers de moins-values et de plus-values non récurrentes significatives inscrites à la rubrique ''résultat financier'' au cours des trois exercices clos aux 31 décembre 1997, 1998 et 1999. Ces plus-values et moins-values particulières ne sont pas constatées dans les comptes audités des sociétés ASM et Aerospatiale puisque ces derniers ont été établis conformément aux PCGA français.

A l'inverse, depuis 1997, DASA a généralisé une politique de micro-couverture au titre de laquelle les normes IAS applicables prévoient que les ventes libellées en dollars américains doivent être inscrites à la rubrique ''chiffre d'affaires'' sur la base du cours de change dollar/euro auquel cette vente a été couverte. Seuls les instruments financiers de DASA qui ne sont pas liés à une unité de valorisation sont valorisés au prix de marché.

Enfin, le chiffre d'affaires de CASA réalisé en dollars a été comptabilisé en ''chiffre d'affaires'' sur la base du taux de change dollars-euros auquel les ventes ont été couvertes.

A partir de 2001, EADS sera tenue d'adopter une nouvelle norme comptable, IAS 39, relative à la comptabilisation des produits dérivés. Conformément à cette norme, les sociétés devront comptabiliser les produits financiers dérivés à l'actif et au passif de leur bilan et les valoriser à leur valeur de marché. Les plus-values et moins-values résultant des modifications de la valeur de ces instruments dérivés devront être comptabilisées en fonction de l'objet du produit dérivé, et selon qu'il répond ou non aux normes applicables à la comptabilisation des opérations de couverture.

Garanties de valeur résiduelle et de valeur des actifs

Dans le cadre de certains contrats avec leurs clients, les GIE Airbus Industrie et ATR s'engagent, soit à racheter des appareils à un prix contractuel pendant une période déterminée ou à certaines dates, soit à prendre en charge toute perte encourue lors de la revente de l'appareil sur le marché de l'occasion pour un prix inférieur à celui stipulé dans le contrat. Pour les GIE, le risque correspond à la différence entre (i) la valeur de marché estimée de l'appareil au cours de la période ou aux dates d'exercice par les clients de leur option de rachat ou de revente de l'appareil par les GIE et (ii) la valeur garantie de l'appareil. Selon les normes IAS, les ventes comportant des garanties de valeur résiduelle ou de valeur d'actif sont comptabilisées en tant que contrats de location lorsque les risques pris en charge par EADS sont considérés comme significatifs. Les PCGA français stipulent que les ventes d'avions assorties de garanties de valeur résiduelle ou de valeur d'actif sont comptabilisées en tant que ventes.

Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche et de développement d'EADS sont comptabilisés en charges au titre de l'exercice durant lequel ils sont encourus. Lorsque ces frais sont financés en partie en interne et en partie par le client, la partie faisant l'objet d'un financement externe est comptabilisée en chiffre d'affaires sur la base de la méthode de l'avancement. Seuls les frais financés en interne sont comptabilisés en frais de recherche et développement au compte de résultat. Les charges liées aux efforts de recherche et développement financés par des sources externes figurent au compte de résultat au poste ''coût des ventes''.

Le traitement comptable des frais de recherche et développement utilisé par EADS n'est pas conforme aux normes IAS qui, à cette exception près, ont été retenues pour l'établissement des états financiers. Les normes IAS requièrent que les frais de recherche et développement soient portés en immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus sous réserve du respect de certains critères de capitalisation.

Avances remboursables

ASM, DASA et CASA ont respectivement reçu de l'Etat, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume d'Espagne, des financements pour le développement de projets aéronautiques, sous forme d'avances remboursables. Conformément à un accord conclu en 1992 entre l'Union européenne et les Etats-Unis, ces avances remboursables sont limitées à 33 % du coût de développement total d'un nouveau modèle d'appareil. Le remboursement de ces avances est assuré par le produit des ventes futures d'appareils. Le montant remboursé sur chaque vente est déterminé par avance et fixé dans les contrats de développement conclus entre ASM, DASA et CASA et leurs gouvernements respectifs.

L'ensemble des avances remboursables est repris au poste ''Autres dettes'' dans les bilans combinés pro forma non audités. Selon les normes IAS, le remboursement de ces avances est déduit du poste ''Autres dettes'' et n'a pas d'effet sur les comptes de résultat.

Conformément au contrat signé avec l'Etat concernant un modèle spécifique d'avion, l'obligation de remboursement des avances consenties pour cet appareil consiste pour ASM en un montant fixe par avion vendu, multiplié par un nombre déterminé d'unités de ce modèle. Ainsi, les avances remboursables accordées à ASM sont intégralement remboursées une fois un certain seuil de ventes atteint. Une fois ce seuil atteint et après remboursement du montant total des avances, ASM doit verser une redevance relativement faible pour chaque avion supplémentaire vendu.

La comptabilisation des avances remboursables dans les Comptes Audités d'ASM et les Comptes Proforma non Audités ASM est différente de la méthode retenue dans les Comptes Combinés Proforma non Audités (voir la section ''Rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS — ASM''). Lorsqu'ASM a reçu des avances remboursables, elle a, dans le passé, comptabilisé en charges les frais de développement d'un nouveau modèle d'appareil au cours de l'exercice durant lequel ces frais ont été encourus, tout en comptabilisant les avances remboursables payées par l'Etat en tant qu''Autres

Produits'' sur le même exercice. Jusqu'à la réalisation par ASM de la vente du nombre d'appareils contractuellement fixé, le prix de vente total de ces avions était inscrit au poste ''chiffre d'affaires'' et le montant remboursable des avances sous la rubrique ''Achats et variations de stocks''. Dans les Comptes Proforma non Audités ASM, le prix de vente total des avions est comptabilisé en tant que ''Produits d'exploitation'' et le remboursement des avances comme des ''frais de recherche et de développement''.

Pour ce qui est des avances remboursables reçues par DASA, les obligations de cette dernière envers la République fédérale d'Allemagne ont été apurées par le remboursement de 895 millions d'euros en 1998 et de 716 millions d'euros en 1997. Le remboursement effectué en 1998, libérant la société de l'ensemble de ses obligations restantes envers la République fédérale d'Allemagne, se rapportait aux appareils Airbus A300/310 et A330/340 ainsi qu'au soutien financier non lié aux coûts de développement. Le remboursement effectué en 1997 était lié à l'appareil A320 et aux modèles dérivés. Sur les montants visés ci-dessus, 229 millions et 369 millions d'euros ont été respectivement passés en charges au titre de ce paiement au cours des exercices 1998 et 1997. Le solde a été porté à l'actif du bilan et est amorti au fur et à mesure des livraisons des appareils visés par ces règlements.

Dans le passé, CASA a comptabilisé en charges les frais de développement des nouveaux appareils au cours de l'exercice durant lequel ils ont été encourus. Sur un exercice donné, CASA constatait en revenus la quote part des avances remboursables reçues (inscrites en ''Autres Produits'') en fonction de l'avancement des coûts de développement par rapport au coût total de développement pour cette catégorie d'appareils. La part des avances remboursables non remboursée est présentée nette des frais de développement s'y rapportant.

Carnet de commandes

Dans la plupart des cas, et notamment pour les commandes passées auprès d'Airbus Industrie, EADS comptabilise les commandes une fois que le contrat a été signé, qu'une avance significative a été reçue et que la société a de bonnes raisons de penser que le financement de la commande sera obtenu. Dans le cas de commandes publiques, EADS estime pouvoir comptabiliser les commandes dès la signature du contrat. Le poste ''Prises de commandes'' correspond au montant total en euros des commandes enregistrées au cours de l'exercice, tandis que le poste ''Carnet de commandes'' représente le montant net en euros des commandes restant inscrites au carnet de commandes d'EADS à la fin de l'exercice. Les tableaux suivants indiquent les prises de commande et le carnet de commandes par division. Les commandes entre divisions ont été éliminées.

Prises de commandes (pro forma)

	Exercice clos le 31 décembre		
Division :	**1997**	**1998**	**1999**
	(en milliards d'euros)		
Airbus	20,5	25,4	20,7
Aviation Militaire de Transport	0,0	0,2	0,6
Aéronautique	4,5	5,9	4,9
Espace	3,3	2,9	2,2
Systèmes de Défense et Systèmes Civils	4,5	5,2	4,3
Total	32,8	39,6	32,7

Les prises de commande Airbus sont comptabilisées au prix catalogue.

Carnet de commandes (pro forma)

	Exercice clos le 31 décembre		
Division :	**1997**	**1998**	**1999**
	(en milliards d'euros)		
Airbus	49,3	63,4	79,5
Aviation Militaire de Transport	0,4	0,3	0,7
Aéronautique	5,4	7,7	8,8
Espace	6,6	4,8	4,4
Systèmes de Défense et Systèmes Civils	6,9	8,4	9,0
TOTAL	68,6	84,6	102,4

A la fin de l'exercice 1999, le carnet de commandes pro forma représentait environ quatre ans d'activités pro forma sur la base du niveau d'activité de l'année 1999.

Gestion du change

Les ventes d'EADS sont pour l'essentiel réalisées en dollars, alors qu'une part importante de coûts est encourue en euros. Si EADS n'avait pas recours à des instruments financiers permettant de couvrir le risque d'évolution du change entre une commande et sa livraison, ses résultats seraient affectés par l'évolution des parités de change entre le dollar et l'euro. Puisqu'EADS souhaite que ses résultats proviennent essentiellement de ses activités et non de prises de positions sur les changes, elle recourt à des stratégies de couverture conçues pour gérer et réduire au strict minimum l'incidence des fluctuations de change sur ses résultats. La couverture de change actuelle d'EADS résulte des positions existantes d'ASM, DASA et CASA.

EADS gère actuellement un portefeuille de couverture de change à long terme à échéance de trois ans et demi, portant sur des créances en dollars, principalement au titre des activités d'Airbus Industrie. EADS ne couvre que des flux nets en dollars se rapportant à des commandes fermes et utilise essentiellement des contrats de change à terme et des contrats d'option. La principale stratégie d'option en devises utilisée est le contrat à terme synthétique, qui combine l'achat d'une option de vente en dollars (''***put dollars***'') et la cession d'une option d'achat en dollars (''***call dollars***''), avec un montant notionnel et une échéance identiques pour les deux instruments.

Au 31 décembre 1999, les flux de dollars attendus par EADS ont été traités de la façon suivante : (i) pour 98 % des flux attendus en 2000, à un cours de 1,184 dollars par euro (ii) pour 91 % des flux attendus en 2001, à un cours de 1,157 dollars par euro (iii) pour 92 % des flux attendus en 2002, à un cours maximum de 1,163 dollars par euro et (iv) pour environ 11 % des flux attendus en 2003, à un cours de 1,08 dollars par euro. Environ la moitié du risque de change pour l'exercice 2002 est couverte par le biais de ''***put spreads***'' dollars (combinaison d'un achat de *put dollars* et d'une vente de *put dollars* à un prix d'exercice inférieur), adossés à la cession de call dollars.

La mise en place de couverture sur des périodes plus longues étant plus onéreuse, EADS prévoit d'avoir recours à des couvertures de change à hauteur des pourcentages décroissants suivants : 90 % pour l'exercice en cours, 70 % pour la deuxième année, 50 % pour la troisième année et 25 % pour la quatrième année. Ces taux de couverture pourront être ajustés afin de prendre en compte les évolutions macroéconomiques affectant les cours spot ainsi que les taux d'intérêt.

Gestion du change par ASM

Historiquement, la majorité des ventes d'ASM a été réalisée en dollars, ce qui a entraîné la mise en place d'une politique de couverture des flux nets attendus de dollars (déterminés sur la base des prises de commandes ''fermes'').

ASM a essentiellement eu recours à des contrats de change à terme et d'options de change. La stratégie de couverture des options de change d'ASM était fondée sur un objectif de ''prime zéro''.

Les volumes des engagements pris par ASM au titre de ses activités de couverture de change, qui n'excèdent pas sa part du carnet de commandes d'Airbus Industrie, sont repris ci-dessous :

	Au 31 décembre	
	1998	**1999**
	(en millions de dollars)	
Contrats de change (y compris les contrats de change à terme et les contrats de vente d'options d'achat)	12.572	13.033

Au 31 décembre 1998, l'encours des contrats de change à terme d'ASM s'élevait à 1,1 milliards de dollars, celui des achats de *put dollars* à 4 milliards de dollars et celui des ventes de *call dollars* à 11,4 milliards de dollars. En raison de décisions stratégiques prises au début de l'année 1999, ASM a mis en place une nouvelle politique de couverture permettant de fixer le cours de cession des flux de dollars à recevoir en 2000 à 1,19 dollars par euro et à un cours compris entre 1,17 et 1,19 dollars par euro pour les flux à recevoir les deux années suivantes. Pour ASM, ce changement de stratégie a entraîné un coût de 402 millions d'euros en 1999, comptabilisé en ''Résultat financier'' dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. Suite à la mise en place de cette stratégie, le portefeuille d'ASM est constitué de contrats de change à terme en devise, de contrats de vente à terme synthétiques, de *put spreads* en dollars adossées à des ventes de calls dollars. Il subsiste pour les exercices 2001

et 2002 un excédent de ventes de *call dollars* d'environ 1,1 milliard de dollars non adossées à des flux de dollars prévus par ASM. Parallèlement, au cours de la même période, DASA et CASA prévoient des flux nets de dollars non couverts qui feront plus qu'absorber les ventes de *call dollars* non adossées d'ASM sur cette période.

Gestion du change par DASA

DASA a eu recours à des instruments financiers tels que les contrats de change à terme et, dans une moindre mesure, les options de change, afin d'assurer la gestion du risque de change lié à son exploitation courante.

Le volume des engagements pris par DASA au titre de ses activités de couverture est repris ci-dessous :

	Au 31 décembre	
	1998	1999
	(en millions d'euros)	
Contrats de change (y compris les contrats de change à terme)	4.824	4.814

Gestion du change par CASA

CASA a eu recours à des contrats de change à terme et à des contrats d'options pour couvrir son risque de change lié à ses ventes d'équipement et son exploitation courante.

Gestion des taux d'intérêt

ASM gère son exposition aux risques de taux par le recours à des instruments de couverture tels que les options, les contrats de swaps de taux et contrats de taux à terme (''**FRA**''). Le montant des intérêts payés et reçus dans le cadre de swaps a été comptabilisé sur la durée de l'engagement couvert. Les primes payées et reçues ont été comptabilisées au bilan et reprises au compte de résultat prorata temporis jusqu'à l'échéance du contrat de swap.

Le tableau ci-dessous reprend le montant nominal contractuel des instruments de couverture de taux d'ASM au 31 décembre 1999.

	Au 31 décembre 1999			
		Durée résiduelle		
	Total(1)	Moins d'1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans
	(en millions d'euros)			
Instruments de taux				
Swaps de taux				
Emprunteur taux fixe	191	—	191	—
Prêteur taux fixe	526	39	487	—
FRA-achat	—	—	—	—
FRA-vente	—	—	—	—
CAP-achat	85	49	36	—
CAP-vente	—	—	—	—
FLOOR-achat	—	—	—	—
FLOOR-vente	48	12	36	—

(1) Ne comprend pas les swaps des sociétés de financement d'Airbus.

Par le passé, DASA et CASA n'ont pas eu recours de façon significative à des instruments de couverture de taux.

Engagements hors bilan

Certains contrats de vente d'Airbus et ATR ont généré des engagements financiers de la part des GIE Airbus Industrie et ATR, qui peuvent soit lier les membres desdits GIE conjointement et solidairement, soit être pris en charge par des tiers (les motoristes par exemple), soit être plafonnées à un certain montant.

Ces obligations sont principalement de trois types: (i) garantie de paiement des loyers, (ii) garantie de valeur résiduelle des appareils ou remboursement de l'encours d'emprunts, et (iii) engagements de participation au financement d'appareils achetés par certains clients.

Les promesses de garanties faites à des clients à l'occasion de ventes d'Airbus ou d'ATR ne sont prises en compte en engagements hors bilan qu'après l'émission de la garantie et la livraison de l'appareil. Ce traitement

s'explique par le fait que : (i) il est peu probable que toutes les garanties soient effectivement émises, (ii) Airbus et ATR conservent la propriété et donc la valeur de l'appareil jusqu'à sa livraison, et (iii) une partie de la garantie est prise en charge par des tiers.

Des provisions sont constituées pour faire face aux coûts probables liés à ces engagements et couvrir les charges futures, que la garantie de financement soit prise en charge par le GIE ou par l'une de ses filiales.

Les engagements nets d'EADS au titre de ces garanties financières sont pris en compte en engagements hors bilan et correspondent à sa quote-part (80 % pour Airbus et 50 % pour ATR) du (i) montant total de la garantie émise par le GIE, diminué (ii) d'un pourcentage de la valeur de marché de l'appareil concerné (déterminée sur la base de données de marché indépendantes), et diminué encore (iii) des provisions enregistrées.

Au 31 décembre 1999, les engagements nets d'EADS au titre des appareils livrés s'élevaient à un montant total de 496 millions d'euros, contre 630 millions d'euros au 31 décembre 1998 et 889 millions d'euros au 31 décembre 1997. Le tableau ci-dessous décrit ces engagements au 31 décembre 1999.

	Airbus	ATR	Total
	(en millions d'euros)		
Part de la garantie financière prise en charge par EADS	1.961	681	2.642
Part de la valeur de marché de l'appareil	(1.161)	(599)	(1.760)
Engagements d'EADS (montant net)	800	82	882
Provisions constituées	(304)	(82)	(386)
Engagements (montant net de provisions)	496	0	496

APERCU GENERAL

EADS est le leader européen de l'industrie aéronautique, de l'espace et de la défense et occupe le troisième rang au niveau mondial. En termes de parts de marché, elle compte parmi les deux plus grands fabricants d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs commerciaux et de missiles. C'est également l'un des principaux fournisseurs d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense.
EADS résulte du rapprochement des activités d'ASM, de DASA et de CASA. EADS prévoit de regrouper ses activités au sein des cinq divisions suivantes :

- ***Airbus*** : fabrication d'avions commerciaux de plus de cent sièges ;
- ***Aviation Militaire de Transport*** : fabrication d'appareils de transport militaire et d'appareils destinés à des missions spéciales ;
- ***Aéronautique*** : fabrication d'hélicoptères civils et militaires, d'appareils militaires de combat et d'entraînement, d'avions régionaux à turbo-propulsion, d'avions commerciaux légers et services de transformation et de maintenance d'appareils civils et militaires ;
- ***Espace*** : fabrication de satellites, d'infrastructures orbitales et de lanceurs et fourniture de services de lancement ; et
- ***Systèmes de Défense et Systèmes Civils*** : fabrication de systèmes de missiles et fourniture d'électronique de défense, solutions en matière de télécommunications militaires et commerciales, services logistiques, d'entraînement, d'essais, d'ingénierie et autres activités liées.

En général, ces activités de fabrication sont marquées par des cycles de production de longue durée et sont influencées par les tendances à long et moyen termes des marchés de l'aviation civile, de l'industrie aérospatiale, de la défense et des télécommunications. Plusieurs de ces activités sont également caractérisées par le rôle important joué par les pouvoirs publics, tant en termes de volume de commandes d'équipements que de financements accordés, directement ou indirectement.

Caractéristiques du secteur

L'exposé ci-dessous décrit les tendances significatives des principaux marchés sur lesquels EADS exerce ses activités. Pour plus d'informations concernant les marchés sur lesquels EADS est présent, se reporter à la section ''Description des principales activités du groupe''.

Marché des Avions Commerciaux

Le marché des jets commerciaux pour le transport de passagers a connu une période prolongée de croissance soutenue, quoique quelque peu cyclique, alimentée par l'augmentation du nombre de passagers dans le monde qui a crû de 8 % par an en moyenne depuis 1967. Les principaux facteurs qui sous-tendent la croissance du trafic passagers et, dès lors, la demande de transport aérien, incluent notamment la déréglementation des systèmes de transport aérien, la réduction des charges d'exploitation des compagnies aériennes et la croissance économique mondiale. La déréglementation mise en œuvre aux Etats-Unis, qui a abouti au développement du concept de *hub*, a accru la demande d'appareils plus petits, consommant moins de carburant et à fuselage standard. La déréglementation et la libéralisation d'autres marchés, notamment au sein de l'Union européenne depuis le début des années quatre-vingt-dix, devrait entraîner une évolution similaire des flottes d'appareils. Dans le passé, le caractère cyclique du marché des avions a subi l'influence de facteurs tels que les cycles économiques mondiaux et régionaux, le vieillissement et l'obsolescence de la flotte, le coût du carburant et la disponibilité des sources de financement.

Le marché des avions de transport de passagers est dominé par deux fabricants, Boeing et Airbus. Le niveau des investissements nécessaires pour développer une gamme de produits compétitive constitue une barrière à l'entrée importante pour les nouveaux concurrents potentiels. Par ailleurs, le système mondial du transport aérien, déjà très consolidé, fait l'objet de nouveaux bouleversements qui ne feront sans doute que promouvoir la concentration des fournisseurs comme des opérateurs.

Le marché du transport aérien régional et la demande d'avions commerciaux d'une capacité inférieure à cent sièges ont également augmenté. Au cours des dernières années, l'industrie aéronautique régionale a connu un mouvement de concentration, EADS et Bombardier dominant le marché des appareils à turbo-propulsion, tandis que les sociétés Bombardier et Embraer s'imposaient sur le marché des jets régionaux.

En conséquence de la croissance du trafic aérien commercial et de la taille de la flotte Airbus en service, le marché de la maintenance des appareils Airbus a été en expansion, tendance qui devrait se poursuivre. Le marché de la transformation d'appareils de transport passagers en avions cargo se développe du fait de la progression du marché du fret aérien et du remplacement des appareils vieillissants par les compagnies aériennes de fret. L'orientation de ces différents marchés offre à EADS l'opportunité d'accroître la part de ses produits d'exploitation issus des activités de transformation et de maintenance d'appareils commerciaux.

Le marché des hélicoptères civils, dont les principaux fournisseurs sont EADS et Bell Helicopters, a connu une reprise depuis 1996. La Direction estime que le niveau mondial des livraisons d'hélicoptères civils restera relativement stable au cours des cinq prochaines années.

Marché européen de la défense

Le marché européen de la défense, sur lequel EADS réalise la plus grande part de ses ventes d'équipements militaires, a enregistré une baisse générale de son chiffre d'affaires à travers les années 1990 sous l'effet de la fin de la guerre froide et de contraintes budgétaires généralisées.

Malgré cette tendance à la baisse des budgets militaires en Europe Occidentale, EADS prévoit une croissance significative de ses activités en Europe dans les domaines des hélicoptères militaires, des avions de combat, des missiles balistiques, des satellites, de l'électronique de défense ainsi que des activités liées aux services de défense. La Direction estime que la demande par des clients militaires d'Europe Occidentale d'hélicoptères d'attaque Tigre et d'appareils de transport militaire NH90, tous les deux produits par EADS, aura un impact significatif sur les ventes d'hélicoptères militaires. Un autre produit développé récemment, l'avion de combat Eurofighter, apportera une contribution substantielle aux ventes réalisées par EADS dans le secteur du transport militaire en Europe Occidentale. Par ailleurs, la Direction prévoit une croissance de son activité lanceurs au cours des prochaines années grâce aux programmes de développement réalisés sur le projet M51, la nouvelle génération de missiles balistiques lancés de sous-marins, décidés par l'Etat.

Des conflits récents, comme ceux du Kosovo, ont mis en évidence le besoin militaire en Europe de satellites d'observation et d'équipements d'électronique de défense offrant une grande interopérabilité des systèmes de commandes, de conduite des opérations, de transmissions et de renseignements (C3I). La Direction estime que ces segments du marché européen de la défense croîtront à moyen et à long terme.

La Direction perçoit également une tendance à l'externalisation des activités de services par les forces armées européennes, cette méthode apportant une solution efficace aux problèmes engendrés par la baisse des budgets publics et par celle des effectifs des armées en raison de leur professionnalisation.

Le volume des dépenses dans le marché des systèmes de missiles en Europe Occidentale, dont EADS est le principal fournisseur, a commencé à croître après une période de déclin généralisé au début des années 1990 : de nouvelles plates-formes ont été équipées, d'anciens systèmes de missiles ont été remplacés et une priorité croissante a été accordée aux systèmes de défense aériens. Les fournisseurs européens de systèmes de missiles, dont EADS, se sont lancés dans un processus de consolidation, tant en raison de la réduction générale des budgets militaires que pour réagir au mouvement de concentration qu'a connu le marché américain tout au long des années 1980 et 1990. Ces facteurs ont entraîné une intensification de la concurrence entre les producteurs européens et américains en Europe, au Moyen-Orient et en Asie, en raison de la recherche de nouveaux marchés d'exportation pour compenser le recul des ventes sur les marchés nationaux.

Marchés de l'espace et des télécommunications

L'industrie spatiale a connu une croissance significative au cours des dernières années, tant sur les segments commerciaux que militaires. La demande commerciale a été stimulée par les opérateurs de télécommunications s'efforçant de répondre à la croissance de la demande mondiale de satellites et de services de télécommunications. La demande de services de lancements commerciaux a crû parallèlement à celle de satellites.

Le marché des équipements de télécommunications, sur lequel EADS est un fournisseur clé de produits destinés aux réseaux de voix et de données en Europe, a connu une croissance soutenue, animée par la demande émanant des clients commerciaux et militaires de systèmes de transmission de données, de la déréglementation des services nationaux de télécommunications, de la migration vers les réseaux numériques et de l'introduction de technologies basées sur les protocoles Internet. Le segment des systèmes de radio mobile professionnels, sur lequel EADS est un leader mondial, a bénéficié d'un transfert des systèmes analogiques vers les systèmes numériques sécurisés, ce qui laisse entrevoir des opportunités prometteuses en Europe ainsi que dans d'autres régions du monde. L'offre d'équipements de télécommunications est relativement concentrée entre un petit nombre de fabricants exerçant leurs activités au niveau mondial.

Résultat des activités

L'exposé ci-dessous se fonde sur les comptes d'ASM, de DASA et de CASA retraités sur la base des normes IAS (à l'exception de la comptabilisation à l'actif du bilan des frais de recherche et de développement) et convertis en euros. Les informations financières relatives à chacune des entités visées dans le présent exposé sont basées sur les normes IAS, mais ne tiennent pas compte des éliminations ou ajustements pro forma qui ont été effectués au niveau d'EADS afin de déterminer les montants figurant dans les Comptes Combinés Proforma non Audités. De ce fait, pour chaque poste du compte de résultat, la somme arithmétique des montants respectifs pour ASM, DASA et CASA ne sera pas égale au montant global indiqué pour EADS.

Le tableau ci-dessous reprend les postes du compte de résultat combiné pro forma non audité d'EADS pour les périodes concernées.**EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.Comptes de résultat combinés pro forma non auditéspour les exercices clos les 31 décembre 1997, 1998 et 1999**

	Exercice clos le 31 décembre		
	1997	1998	1999
	(en millions d'euros)		
Produits d'exploitation	18.865	20.584	22.553
Coût des ventes	(15.270)	(16.489)	(18.278)
Marge brute	3.595	4.095	4.275
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(2.377)	(2.378)	(2.213)
Frais de recherche et développement	(1.090)	(1.232)	(1.324)
Autres produits	458	710	475
Amortissement des écarts d'acquisition	(403)	(410)	(398)
Résultat avant résultat financier et impôts	183	785	815
Résultat financier	(1.747)	1.005	(1.846)
Résultat net avant impôts	(1.564)	1.790	(1.031)
Impôts sur les bénéfices	596	(585)	24
Intérêts minoritaires	(15)	(16)	(2)
Résultat net	(983)	1.189	(1.009)

Chiffre d'affaires et résultat opérationnel pro forma par division

Le tableau ci-dessous indique la répartition du chiffre d'affaires pro forma d'EADS par division pour les trois derniers exercices ainsi que du résultat avant résultat financier et impôts, également établi sur une base pro forma non auditée. Aux fins du tableau ci-dessous et de l'examen du résultat des activités d'EADS par division, le ''Résultat Opérationnel'' s'entend du résultat avant résultat financier et impôts.

	Exercice clos le 31 décembre								
	1997			1998			1999		
	Chiffre d'affaires	% du chiffre d'affaires avant éliminations	Résultat Opérationnel	Chiffre d'affaires	% du chiffre d'affaires avant éliminations	Résultat Opérationnel	Chiffre d'affaires	% du chiffre d'affaires avant éliminations	Résultat Opérationnel
	(en millions d'euros)								
Airbus	8.595	43,7	335	10.466	48,8	579	12.639	53,8	896
Aviation Militaire de Transport	367	1,9	12	322	1,5	9	241	1,0	(21)
Aéronautique	3.602	18,3	15	3.833	17,9	181	4.280	18,2	202
Espace	3.238	16,4	173	2.652	12,3	153	2.518	10,7	99
Systèmes de Défense et Systèmes Civils	3.872	19,7	164	4.191	19,5	266	3.830	16,3	86
Sous-total	19.674		699	21.464		1.188	23.508		1.262
Postes éliminés et autres ajustements(1)	(809)		(516)	(880)		(403)	(955)		(447)
EADS	18.865		183	20.584		785	22.553		815

(1) Incluant notamment les ajustements pro forma et éliminations pour opérations intra-groupe ainsi que les revenus au titre de locations immobilières à des filiales.

Airbus

Le chiffre d'affaires pro forma de la division Airbus a progressé de 21,8 % entre 1997 et 1998 et de 20,8 % entre 1998 et 1999. Ces augmentations sont largement imputables à une hausse significative des livraisons d'avions au cours de chacune de ces années, elles-mêmes attribuables en grande partie à la famille des A319/A320/A321, appareils à fuselage standard relativement moins onéreux. Airbus Industrie a livré 294 avions de cette famille en 1999 contre 229 en 1998 et 182 en 1997. En outre, entre 1998 et 1999, les ventes d'appareils A330/A340 à fuselage large ont connu une croissance significative, tendance légèrement entamée par le recul des ventes

d'appareils A300/A310, eux aussi à fuselage large. Le chiffre d'affaires entre 1998 et 1999 a également été favorablement influencé par l'appréciation du dollar par rapport à l'euro. Pour une description de l'impact des fluctuations de change sur le résultat des activités d'EADS et sur sa politique de couverture, voir la section ''Considérations comptables — Comptabilisation du chiffre d'affaires et des coûts — Gestion du change''.

Le Résultat Opérationnel pro forma a connu une progression d'environ 73 % entre 1997 et 1998 et d'environ 55 % entre 1998 et 1999. Cette progression s'explique principalement par la hausse des livraisons d'appareils et par la diminution significative des charges liées au remboursement des avances remboursables. Se reporter à la section ''Considérations comptables — Avances remboursables''.

Aviation Militaire de Transport

Le chiffre d'affaires pro forma de la Division AMT a reculé de 12,3 %, passant de 367 millions d'euros en 1997 à 322 millions d'euros en 1998 et d'environ 25 % de 1998 à 1999 pour s'établir à 241 millions d'euros. Cette évolution tient essentiellement à l'achèvement en 1998 du programme de livraisons d'avions militaires de transport CN-235 à l'armée turque dans le cadre d'un contrat pluriannuel signé en 1991. Les livraisons réalisées dans le cadre de ce contrat sont passées de 9 unités en 1997 à 5 en 1998, aucun avion n'ayant été livré en 1999. Le chiffre d'affaires a également subi l'impact entre 1998 et 1999 de la baisse du nombre d'avions C-212 livrés dans le cadre d'un marché passé avec la République du Vénézuela, ainsi que de l'achèvement en 1998 du programme de livraison d'ailes dans le cadre du programme aéronautique SAAB 2000.

Les Résultat Opérationnel pro forma a diminué de 25 % de 1997 à 1998, passant de 12 à 9 millions d'euros et affiché une perte de 21 millions d'euros en 1999, notamment sous l'effet des facteurs recensés ci-dessus.

Aéronautique

Le chiffre d'affaires pro forma de la Division Aéronautique a augmenté de 6,4 % de 1997 à 1998, passant de 3.602 millions d'euros à 3.833 millions d'euros, essentiellement en raison de la croissance des activités Eurocopter et Eurofighter. Cette progression a été partiellement compensée par l'absence d'AVSCO dans le périmètre de 1998, filiale spécialisée dans la distribution de pièces détachées qui a été cédée à AAR Corporation en 1997. De 1998 à 1999, le chiffre d'affaires est passé de 3.833 millions d'euros à 4.280 millions d'euros, soit une augmentation de 11,7 % principalement attribuable à l'augmentation du chiffre d'affaires lié au programme de modernisation des appareils Tornado, ainsi qu'à celle des activités d'Eurocopter, d'ATR et du pôle maintenance dans le domaine de l'aviation civile.

Le Résultat Opérationnel pro forma a progressé de 15 millions d'euros en 1997 à 181 millions d'euros en 1998, sous l'effet de charges qui n'ont connu qu'une légère augmentation et ont pu être réparties sur un volume d'activité accru. Le Résultat Opérationnel pro forma a progressé de 11,6 %, de 181 millions d'euros en 1998 à 202 millions en 1999, progression qui s'explique principalement par l'accroissement du chiffre d'affaires lié aux activités aéronautiques militaires.

Espace

Le chiffre d'affaires pro forma de la Division Espace a baissé de 18,1 % entre 1997 et 1998, passant de 3.238 millions d'euros en 1997 à 2.652 millions d'euros en 1998, notamment sous l'effet de la scission en 1998 des anciennes activités satellites de l'ancienne Aerospatiale au profit d'Alcatel. Ce phénomène s'est accompagné d'un recul de l'importance relative du chiffre d'affaires lié aux projets dont les agences spatiales assurent la maîtrise d'ouvrage et pour lesquels les travaux exécutés par des sous-traitants sont comptabilisés au poste ''chiffre d'affaires'' dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités d'EADS. Certains projets d'envergure comportent une part importante de travaux de sous-traitance pour lesquels DASA agissait en qualité de maître d'ouvrage. Au cours des dernières années, DASA s'est vue confier une proportion plus importante de projets de taille plus réduite, générant un chiffre d'affaires moins élevé, mais au titre desquels DASA n'a pas fait appel à la sous-traitance, et n'ayant donc pas entraîné de réduction significative de l'utilisation des capacités de production internes de DASA. ASM n'a pas connu d'évolution comparable et EADS estime que cette évolution n'est pas nécessairement représentative d'une tendance future. De 1998 à 1999, les produits d'exploitation ont baissé de 5,1 %, passant de 2.652 à 2.518 millions d'euros en raison des tendances décrites ci-dessus pour DASA. En outre, EADS a connu un recul des ventes de satellites de télécommunication du fait de conditions de marché difficiles.

Le Résultat Opérationnel pro forma est passé de 173 millions d'euros en 1997 à 153 millions d'euros en 1998, soit une baisse de 11,6 % principalement liée aux charges de restructuration des activités de lanceurs d'EADS. De 1998 à 1999, le Résultat Opérationnel pro forma a diminué de 35 % environ, passant de 153 millions d'euros

à 99 millions d'euros, en grande partie du fait de problèmes techniques sur les panneaux solaires de certains satellites.

Systèmes de Défense et Systèmes Civils

Le chiffre d'affaires de la Division DCS a atteint 4.191 millions d'euros en 1998 contre 3.872 millions l'année précédente. Cette augmentation de 8,2 % est essentiellement due à l'acquisition de la société SI Sicherungstechnik, spécialisée dans l'électronique de défense. Entre 1998 et 1999, le chiffre d'affaires pro forma a diminué de 8,6 %, passant de 4.191 à 3.830 millions d'euros, notamment suite à l'achèvement d'un contrat majeur d'exportation de missiles, cet effet étant en partie compensé par l'augmentation significative du chiffre d'affaires dégagé par la société commune créée avec le canadien Nortel.

Le Résultat Opérationnel pro forma a augmenté d'environ 62 % entre 1997 et 1998, passant de 164 à 266 millions d'euros, en particulier du fait de la cession de CMS, Inc. Entre 1998 et 1999, le Résultat Opérationnel pro forma a chuté de 266 à 86 millions d'euros, soit une baisse de 68 % qui tient principalement à l'achèvement du contrat d'exportation de missiles visé ci-dessus.

Résultat des activités : comparaison des exercices 1999 et 1998

Dans l'exposé ci-dessous, les références aux notions de ''chiffre d'affaires IAS'', ''coût des ventes IAS'' et toute autre référence aux postes du compte de résultat visent les postes correspondants des Rapprochements IAS.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total pro forma d'EADS a enregistré une progression de 9,6 % entre 1998 et 1999, passant de 20.584 à 22.553 millions d'euros. Cette augmentation est principalement due à la croissance des ventes d'avions commerciaux en 1999. Airbus, détenue à 80 % par EADS, a connu une progression sensible de ses livraisons d'appareils commerciaux par rapport à 1998, d'où un effet fortement positif sur le chiffre d'affaires de chacune des sociétés faisant l'objet du rapprochement. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par la diminution importante du chiffre d'affaires lié à l'achèvement d'un important contrat d'exportation de missiles ainsi qu'au léger déclin de l'activité spatiale.

Le chiffre d'affaires IAS d'ASM s'est élevé à 12.236 millions d'euros en 1999, soit une augmentation de 6,7 % par rapport au chiffre d'affaires pro forma IAS, se montant à 11.472 millions d'euros en 1998. Outre la croissance de l'activité de sa division Airbus, le chiffre d'affaires d'ASM a bénéficié de la croissance du chiffre d'affaires d'Eurocopter, d'ATR et du pôle de maintenance dans le domaine de l'aviation civile. Cette hausse a été en partie contrebalancée par une diminution du chiffre d'affaires consécutive à l'achèvement en 1998 d'un important contrat d'exportation de missiles.

Le chiffre d'affaires IAS de DASA a augmenté de 4,8 %, passant de 7.115 millions d'euros en 1998 à 7.455 millions d'euros en 1999. Outre la croissance de l'activité de sa division Airbus, DASA a enregistré une progression de son activité aviation militaire (notamment liée au programme de modernisation du Tornado). Ces augmentations ont été en partie compensées par une réduction marquée du chiffre d'affaires de l'activité satellites de DASA. En effet, l'importance des projets dans lesquels DASA intervient en qualité de maître d'œuvre, pour lesquels les travaux de sous-traitance figurent au compte de résultat a diminué en 1999 par rapport à l'exercice précédent.

Le chiffre d'affaires IAS de CASA a augmenté de 16,4 % entre 1998 et 1999, passant de 800 à 931 millions d'euros, particulièrement grâce à l'augmentation sensible des exportations d'avions civils et militaires.

L'appréciation du dollar américain par rapport à l'euro au cours de l'année 1999 a constitué un élément important, indépendant de l'exploitation, qui a eu un impact positif sur le chiffre d'affaires d'EADS, compte tenu de la part importante de ses ventes réalisées en dollars.

Pour une description de l'impact des fluctuations de change sur le Résultat Opérationnel d'EADS et sur sa politique de couverture, se reporter aux sections ''Gestion du change'' et ''Comptabilisation du chiffre d'affaires et des coûts''.

Coût des ventes

Le coût des ventes pro forma d'EADS a augmenté de 10,8 % entre 1998 et 1999, passant de 16.489 à 18.278 millions d'euros. Cette augmentation est largement due à la hausse de la production et des ventes d'appareils Airbus.

Le coût des ventes IAS d'ASM a atteint 9.624 millions d'euros en 1999 contre 8.977 l'année précédente, soit une hausse de 7,2 % largement imputable à l'augmentation des charges de personnel liées à l'accélération de la production d'appareils Airbus et aux coûts dus aux problèmes techniques des panneaux solaires sur certains satellites. Le coût des ventes IAS de DASA, en hausse de 7,6 %, est passé de 5.495 à 5.914 millions d'euros entre 1998 et 1999. Les charges relatives aux matières premières et aux fournitures de services sont restées pratiquement stables sur ces deux années, alors que les coûts de personnel ont légèrement augmenté, notamment en raison de nouveaux recrutements au sein de la division Airbus. Le coût des ventes a également été affecté par l'ajustement des provisions pour pertes à terminaison.

Frais commerciaux, administratifs et autres charges

Les frais commerciaux, administratifs et autres d'EADS, calculés sur une base pro forma, ont enregistré une diminution de 6,9 % entre 1998 et 1999, passant de 2.378 à 2.213 millions d'euros. Ce recul est en grande partie lié à l'inscription en charges par DASA en 1998 d'un montant de 229 millions d'euros, suite au solde de ses engagements envers la République fédérale d'Allemagne (voir la section ''Avances remboursables'').

Les frais commerciaux, administratifs et autres charges d'ASM, calculés selon les normes IAS, sont restés pour l'essentiel stables entre 1998 et 1999, malgré une augmentation du chiffre d'affaires de 1,351 à 1.358 millions d'euros. Les frais de DASA sur une base IAS ont diminué de 20,5 % environ entre 1998 et 1999, passant de 833 à 662 millions d'euros. L'apurement des engagements de la société envers la République fédérale d'Allemagne, tel qu'indiqué ci-dessus, explique en grande partie cette évolution. Les frais commerciaux, administratifs et autres charges de CASA, calculés sur une base IAS, ont diminué de 121 millions d'euros en 1998 à 97 millions d'euros en 1999, soit une baisse de 19,8 % imputable à plusieurs dépenses exceptionnelles non récurrentes encourues en 1998, mais également à un léger recul du chiffre d'affaires lié aux livraisons d'avions en 1999.

Recherche et développement

Les frais de recherche et de développement d'EADS, calculés sur une base pro forma non auditée, se sont élevés à 1.324 millions d'euros en 1999 contre 1.232 millions d'euros en 1998, soit une augmentation de 7,5 %, essentiellement due aux programmes A340-500/600 et à des programmes d'avions militaires.

Autres produits

EADS a enregistré d'autres produits, d'un montant net de 475 millions d'euros en 1999 sur une base pro forma non auditée, contre 710 millions en 1998, soit une diminution de 33 %.

Les autres produits d'ASM, exprimés sur une base IAS, ont enregistré une diminution de près de 34 %, passant de 472 millions d'euros en 1998 à 312 millions d'euros en 1999, notamment en raison de la diminution des produits issus de la cession d'activités non stratégiques. Les autres produits générés par DASA sur une base IAS ont diminué, passant de 200 millions d'euros en 1998 à 150 millions d'euros en 1999, là encore suite à l'absence en 1999 de plus-values équivalentes à celles réalisées à l'occasion de la cession des activités de CMS Inc en 1998.

Résultat avant résultat financier et impôts

Le résultat pro forma avant résultat financier et impôts d'EADS a augmenté de 3,8 % entre 1998 et 1999, passant de 785 à 815 millions d'euros, cette évolution étant le résultat des facteurs analysés ci-dessus.

Le résultat IAS avant résultat financier et impôts d'ASM a diminué de 10 % entre 1998 et 1999, passant de 833 à 750 millions d'euros, alors que ce poste est resté pratiquement stable dans le cas de DASA, à 464 millions d'euros en 1998 contre 461 millions d'euros en 1999. Le résultat IAS avant résultat financier et impôts de CASA au cours de la même période a enregistré une progression de 70,1 %, passant de 67 à 114 millions d'euros.

Résultat financier

Le résultat financier inclut principalement les produits de participation (y compris les résultats des sociétés mises en équivalence), les charges d'intérêts nettes et les gains ou pertes de change. Le résultat financier d'EADS, établi sur une base pro forma pour l'exercice 1999, consiste en une perte nette de 1.846 millions d'euros en 1999 contre un bénéfice net de 1.005 millions d'euros l'année précédente.

En 1998, sur une base IAS, ASM a affiché un résultat financier positif d'un montant de 620 millions d'euros contre une perte nette de 1.724 millions d'euros en 1999. Ce montant négatif s'explique principalement par le résultat de la variation négative de la valorisation du portefeuille d'instruments financiers d'ASM à sa valeur de

marché en application de la comptabilisation d'une politique de macro-couverture. Se reporter aux sections ''Gestion du change — Gestion du change par ASM'' et ''Considérations comptables — Comptabilisation des produits d'exploitation et des coûts''.

D'autre part, DASA a affiché un résultat financier, calculé sur des bases IAS, d'un montant positif de 223 millions d'euros en 1998, contre un résultat négatif à hauteur de 89 millions d'euros en 1999. Cette évolution est due à la variation négative de la valorisation du portefeuille d'instruments financiers de DASA à sa valeur de marché en application de la comptabilisation d'une politique de macro-couverture. Elle résulte aussi de la réduction des produits financiers en raison de la diminution des liquidités après le remboursement des sommes dues au Gouvernement allemand au titre des engagements Airbus.

Bénéfice net avant impôts

Alors qu'en 1998 le bénéfice pro forma avant impôts s'élevait à 1.790 millions d'euros, une perte de 1.031 millions d'euros a été enregistrée en 1999.

Impôt sur les bénéfices

En 1998, la charge fiscale totale d'EADS a atteint 585 millions d'euros, contre une économie d'impôt de 24 millions d'euros en 1999.

En 1998, la charge fiscale totale d'ASM, comptabilisée sur une base IAS, s'est élevée à 427 millions d'euros, tandis qu'une économie d'impôt de 352 millions d'euros a été enregistrée en 1999, s'expliquant principalement par un boni d'impôt différé lié au retraitement relatif aux instruments financiers conformément aux IAS.

La charge fiscale de DASA, calculée sur une base IAS, est passée de 240 millions d'euros en 1998 à 405 millions d'euros en 1999, soit une progression d'environ 69 %. En 1999, la modification de la législation fiscale allemande a ramené le taux d'imposition des sociétés de 45 % à 40 % et a élargi l'assiette d'imposition. Suite à ces modifications, un montant de 233 millions d'euros a été imputé en charges en 1999.

Résultat net

EADS a enregistré une perte nette pro forma, calculée selon les normes IAS, de 1.009 millions d'euros en 1999, contre un bénéfice net pro forma de 1.189 millions d'euros en 1998.

Résultat des activités : comparaison des exercices 1998 et 1997

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total pro forma d'EADS est passé de 18.865 millions d'euros en 1997 à 20.584 millions d'euros en 1998, soit une progression de 9,1 % principalement attribuable à une augmentation importante des livraisons d'appareils commerciaux, en particulier d'Airbus.

Le chiffre d'affaires pro forma d'ASM, calculé selon les normes IAS, s'est élevé à 11.472 millions d'euros en 1998, soit une progression de 3,1 % par rapport aux 11.131 millions d'euros enregistrés en 1997, qui résulte en grande partie de l'augmentation des livraisons d'appareils Airbus. Cette hausse a été partiellement compensée par la scission, en 1998, des activités satellites de l'ancienne Aerospatiale, qui avait généré une contribution de 488 millions d'euros au chiffre d'affaires de 1997.

Le chiffre d'affaires de DASA, calculé selon les normes IAS, a progressé de 12,9 %, passant de 6.303 millions d'euros en 1997 à 7.115 millions d'euros en 1998. Cette progression est due à l'augmentation significative du chiffre d'affaires de toutes les lignes d'activité de DASA, à l'exception de l'activité satellites en forte baisse, reflet de la tendance à la baisse du volume de travail mis en sous-traitance. L'activité avions commerciaux a enregistré la progression la plus marquée de son chiffre d'affaires, notamment du fait des livraisons par DASA de sous-ensembles d'appareils à Airbus Industrie. L'activité systèmes de défense et systèmes civils de DASA a également affiché une nette progression de son chiffre d'affaires, liée en particulier à l'acquisition de SI Sicherungstechnik GmbH & Co. KG.

Le chiffre d'affaires pro forma de CASA est passé de 744 millions d'euros en 1997 à 800 millions d'euros en 1998, soit une progression de 7,5 % due en majeure partie à la hausse des exportations d'appareils militaires et civils.

Coût des ventes

Le coût des ventes pro forma s'est élevé à 16.489 millions d'euros en 1998, soit une augmentation de 8 % par rapport aux 15.270 millions d'euros enregistrés en 1997. Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation de la production d'appareils commerciaux.

Le coût des ventes d'ASM, sur une base IAS, a enregistré une progression de 2,9 %, passant de 8.724 millions d'euros en 1997 à 8.977 millions d'euros en 1998. Le coût des ventes de DASA, sur une base IAS, est passé de 5.233 millions d'euros en 1997 à 5.495 millions d'euros en 1998, soit une hausse de 5 % qui s'explique par l'ajustement des provisions pour pertes à terminaison. La majeure partie de l'augmentation du coût des ventes d'ASM, de DASA et de CASA est liée à une production accrue d'appareils Airbus.

Frais commerciaux, administratifs et autres charges

Le poste frais commerciaux, administratifs et autres charges pro forma est resté stable, passant de 2.377 millions d'euros en 1997 à 2.378 millions d'euros en 1998.

Pour ASM, ces frais, sur une base IAS, ont enregistré une hausse de 11,1 %, passant de 1.216 millions d'euros en 1997 à 1.351 millions d'euros en 1998. Les frais de DASA, toujours sur une base IAS, ont baissé de 16,5 %, de 998 millions d'euros en 1997 à 833 millions d'euros en 1998, en partie grâce au programme d'amélioration des coûts mis en place.

Recherche et développement

Les frais de recherche et développement pro forma ont atteint 1.232 millions d'euros en 1998, soit une augmentation de 13 % par rapport à 1.090 millions d'euros en 1997.

Les frais de recherche et développement d'ASM, sur une base IAS, ont légèrement augmenté, passant de 644 millions d'euros en 1997 à 655 millions d'euros en 1998. Cette hausse, principalement attribuable à des frais de recherche et développement plus importants liés au programme Airbus, a été partiellement compensée par la scission des activités satellites de l'ancienne Aerospatiale en 1998 et par l'achèvement de certains programmes de développement de systèmes de missiles. Les frais de recherche et développement de DASA ont progressé d'environ 24 %, passant de 409 millions d'euros en 1997 à 507 millions d'euros en 1998, ce qui s'explique notamment par l'expansion des activités de recherche et développement liées aux programmes de développement d'appareils commerciaux et militaires.

Autres produits

EADS a enregistré d'autres produits nets pro forma en 1998 pour 710 millions d'euros, soit une augmentation de 55 % par rapport aux 458 millions d'euros enregistrés en 1997.

Les autres produits d'ASM, sur une base IAS, se sont élevés à 472 millions d'euros en 1998, contre 104 millions d'euros en 1997 et comprennent notamment les plus-values résultant de la scission des activités satellites de l'ancienne Aerospatiale. DASA, en revanche, a enregistré un recul d'environ 44 % du poste autres produits, calculé selon les normes IAS, qui est passé de 355 millions d'euros en 1997 à 200 millions d'euros en 1998, principalement à cause de la diminution de gains de change, partiellement compensée par ailleurs par la plus-value de 58 millions d'euros générée par la cession de CMS Inc.

Résultat avant résultat financier et impôts

Compte tenu des facteurs décrits ci-dessus, EADS a enregistré une augmentation de 329 % de son résultat pro forma avant résultat financier et impôts, passé de 183 millions d'euros en 1997 à 785 millions d'euros en 1998.

Le résultat avant résultat financier et impôts d'ASM, sur une base IAS, a enregistré une progression d'environ 59 %, passant de 524 millions d'euros en 1997 à 833 millions d'euros en 1998, tandis que celui de DASA s'est établi à 464 millions d'euros en 1998 contre 8 millions d'euros en 1997.

Résultat financier

Le résultat financier inclut principalement les produits des participations (y compris les résultats des sociétés mises en équivalence), les charges d'intérêts nettes et les gains ou pertes de change. Le résultat financier pro forma d'EADS s'est élevé à 1.005 millions d'euros en 1998, contre une perte de 1.747 millions d'euros en 1997.

En 1998, ASM a enregistré un produit financier, sur une base IAS, de 620 millions d'euros contre une charge financière, calculée selon les IAS, de 1.323 millions d'euros en 1997. Ce résultat s'explique principalement par le

résultat de la variation positive de la valorisation du portefeuille d'instruments financiers d'ASM à sa valeur de marché, en application de la comptabilisation d'une politique de macro couverture. Se reporter aux sections ''Gestion du change — Gestion du change par ASM'' et ''Considérations comptables — Comptabilisation des produits d'exploitation et des coûts''.

DASA a enregistré en 1998 un produit financier, sur une base IAS, de 223 millions d'euros, contre une charge financière de 321 millions d'euros en 1997. Cette variation s'explique principalement par le résultat de la variation positive de la valorisation du portefeuille d'instruments financiers de DASA à sa valeur de marché, en application de la comptabilisation d'une politique de macro-couverture. Toutefois, le résultat financier 1998 a été partiellement compensé par les pertes nettes des sociétés consolidées par mise en équivalence. Se reporter aux sections ''Gestion du change — Gestion du change par DASA'' et ''Considérations comptables — Comptabilisation des produits d'exploitation et des coûts''.

Résultat net avant impôts

Compte tenu des facteurs exposés dans les paragraphes précédents, le résultat net avant impôts pro forma s'est élevé à 1.790 millions d'euros en 1998, contre une perte pro forma de 1.564 millions d'euros en 1997.

Impôts sur les bénéfices

En 1998, la charge fiscale totale pro forma d'EADS s'est élevée à 585 millions d'euros alors qu'une économie d'impôt de 596 millions d'euros avait été enregistrée en 1997.

En 1998, ASM a enregistré, sur une base IAS, une charge fiscale totale de 427 millions d'euros, contre une économie d'impôt de 320 millions d'euros en 1997, liée à la réévaluation des instruments financiers. La charge fiscale totale de DASA, sur une base IAS, s'élevait à 240 millions d'euros en 1998, contre une économie d'impôt de 208 millions d'euros en 1997 sur une base IAS, liée à la perte enregistrée sur cet exercice.

Résultat net

Compte tenu des facteurs décrits ci-dessus, le résultat net pro forma d'EADS s'est établi à 1.189 millions d'euros en 1998, contre une perte nette pro forma de 983 millions d'euros en 1997.

Trésorerie et ressources en capitaux

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des flux de trésorerie combinés pro forma non audités pour l'exercice clos le 31 décembre 1999.

	Au 31 décembre 1999 (en millions d'euros)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	1.538
Y compris les variations du fonds de roulement	*785*
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1.340)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(275)
Effets des variations de change sur la trésorerie et les valeurs assimilées	(27)
Diminution nette de la trésorerie	(104)

	Au 31 décembre 1999 (en millions d'euros)
Trésorerie en début d'exercice	4.854
Trésorerie en fin d'exercice	4.750
Variations de la trésorerie et des valeurs assimilables(1)	(104)

(1) Y compris les valeurs mobilières de placement

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation, d'un montant de 1.538 millions d'euros, proviennent principalement de la vente d'appareils par Airbus Industrie et de l'augmentation des acomptes versés par les clients, partiellement compensées par les versements effectués par DASA au titre des avances remboursables accordées par le gouvernement allemand ainsi que par le coût du changement de stratégie de gestion du change. Se reporter aux sections ''Considérations comptables — Avances remboursables'' et ''Gestion du change''.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement, représentant un montant de 1.340 millions d'euros, recouvrent essentiellement les acquisitions d'actifs immobilisés principalement destinés à moderniser et

à agrandir les installations et équipements techniques. Des décaissements ont en outre été nécessaires pour financer l'accroissement des investissements consacrés aux avions par les sociétés de location et de financement d'Airbus et d'ATR. Ces décaissements ont été partiellement compensés par le produit des cessions d'activités et d'actifs immobilisés, notamment celle de Sextant Avionique à Thomson-CSF.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement, qui ont affiché un niveau de 275 millions d'euros, recouvrent principalement les dividendes versés par DASA à sa société mère, qui ont cependant été largement compensés par l'augmentation des engagements financiers d'Airbus et d'ATR, signe de l'augmentation du volume des investissements liés aux activités de location et de financement d'Airbus et d'ATR.

Investissements

Les investissements réalisés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1999 ont été financés par les flux de trésorerie d'exploitation et par de nouvelles sources de financement. Ils concernent principalement les programmes de développement de divers appareils.

Les tableaux ci-dessous donnent un aperçu des investissements d'ASM, de DASA et de CASA pour les trois exercices clos les 31 décembre 1997, 1998 et 1999.

Investissements d'ASM(1)	**1997**	**1998**	**1999**
	(en millions d'euros)		
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	36	31	56
Acquisitions d'immobilisations corporelles	319	302	463
Acquisitions d'investissements en immobilisations financières	102	331	88
TOTAL	457	664	607

(1) Dans ce tableau, les chiffres d'ASM pour 1999 correspondent au périmètre de consolidation des Comptes Audités d'ASM. En outre, les chiffres de 1997 et 1998 ne concernent qu'Aerospatiale.

Investissements de DASA	**1997**	**1998**	**1999**
	(en millions d'euros)		
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	17	21	18
Acquisitions d'immobilisations corporelles	221	291	283
Acquisitions d'investissements en immobilisations financières	53	137	71
TOTAL	291	449	372

Investissements de CASA	**1997**	**1998**	**1999**
	(en millions d'euros)		
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	4	2	1
Acquisitions d'immobilisations corporelles	25	51	66
Acquisitions d'investissements en immobilisations financières	4	1	2
TOTAL	33	54	69

La Direction estime que pour la période 2000 à 2002, plus de la moitié des dépenses d'investissement d'EADS concerneront les activités d'Airbus, telles que le développement et la mise en place de structures de production. Le lancement du programme de développement de l'avion très gros porteur A3XX nécessiterait en particulier des investissements et des dépenses de recherche et développement importants, dans le cadre de la participation d'EADS au programme de développement évalué globalement entre 11 et 12 milliards d'euros. Se reporter à la section ''Description des activités — Airbus — Produits et services''. D'autres investissements incluront l'expansion et l'achèvement des installations de production destinées à des avions à fuselage standard et long courrier, comme les A340-500/600.

Ressources en capital et autres sources de financements

En général, EADS finance ses activités de production et ses programmes de développement de produits, notamment liés à de nouveaux appareils commerciaux, par la combinaison de plusieurs sources de financement : autofinancement, acomptes versés par les clients, partenariats à risques avec des sous-traitants et avances

remboursables. En outre, EADS bénéficie pour ses activités militaires de contrats de recherche et développement financés par les Etats.

En plus de ces sources de financement, ASM a également obtenu d'autres financements résultant de (i) l'émission d'obligations dont les échéances sont comprises entre un et cinq ans, (ii) des billets de trésorerie à court terme, (iii) des prêts bancaires et (iv) des contrats de crédit-bail concernant principalement des usines d'assemblage et des centres de recherche et développement. L'endettement d'ASM résultant de ces sources de financement s'élevait à environ 2 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 1999. ASM dispose d'une facilité de crédit en vertu de laquelle la société peut emprunter jusqu'à 500 millions de dollars.

Les Comptes Combinés Proforma non Audités n'intègrent pas les fonds qui seraient levés à l'occasion de l'Offre.

5.1.3 Rapprochements non audités entre les PCGA français, américains et espagnols et les normes IAS

5.1.3.1 Aerospatiale Matra

Rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS — ASM

Les montants présentés ci-dessous sont établis nets d'impôts.

	Exercice clos au 31 décembre		
	1997 pro forma	1998 pro forma	1999 Historique
	(en millions d'euros)		
Résultat net établi selon les PCGA français	411	436	30
Comptabilisation des acquisitions et des écarts d'acquisition	(135)	(135)	(135)
Avances remboursables	89	181	73
Contrats de change à terme et dérivés	(798)	542	(596)
Conversion des charges et des produits libellés en devises	—	—	—
Comptabilisation du chiffre d'affaires	(39)	(8)	(32)
Consolidation des sociétés financières	(15)	(2)	(10)
Provisions pour restructuration	(4)	1	29
Amortissement de l'outillage	3	(4)	(3)
Résultat (perte) net selon les normes IAS	(489)	1 010	(644)

	Exercice clos au 31 décembre	
	1998 pro forma	1999 Historique
	(en millions d'euros)	
Situation nette établie selon les PCGA français	1.744	1.613
Comptabilisation des acquisitions et des écarts d'acquisition	2.571	2.436
Avances remboursables	(1.333)	(1.260)
Contrats de changes à terme et dérivés	(214)	(812)
Conversion des charges et des produits libellés en devises	—	—
Comptabilisation du chiffre d'affaires	(158)	(219)
Consolidation des sociétés financières	(57)	(66)
Provisions pour restructuration	9	39
Amortissement de l'outillage	51	48
Situation nette selon les normes IAS	2.613	1.778

Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par ASM et les normes IAS

Les comptes consolidés d'Aerospatiale Matra et précédemment d'Aerospatiale et MHT, qui figurent ailleurs au présent document, ainsi que ceux de Dassault Aviation, ont été établis conformément aux PCGA français qui diffèrent à certains égards des normes IAS.

Les principales différences entre les PCGA français et les normes IAS susceptibles d'affecter le résultat net consolidé et les fonds propres consolidés d'ASM pour les exercices concernés sont exposées ci-dessous. Les normes IAS adoptées par EADS sont en tous points conformes aux PCGA américains, sauf pour certaines sociétés communes qui sont consolidées par intégration proportionnelle alors que les PCGA américains spécifient que les sociétés communes soient mises en équivalence. L'adoption de l'intégration proportionnelle ou de la mise en équivalence n'a aucune incidence sur le résultat net ou les fonds propres. EADS compte passer en charge tous les frais de développement au fur et à mesure de leur engagement, conformément aux dispositions des PCGA américains. Les normes IAS prévoient cependant que les coûts de développement soient capitalisés en immobilisations incorporelles dans l'exercice au cours duquel ils ont été engagés, si certains critères de constatation d'actifs ont été satisfaits.

La description suivante des principales différences ne constate aucun écart substantiel dans les informations fournies, leur présentation ou leur classification, qui soit susceptible d'affecter la manière dont les transactions et les événements apparaîtraient dans les comptes consolidés d'ASM, s'ils étaient établis selon les normes IAS ou les PCGA américains.

Comptabilisation des acquisitions et des écarts d'acquisition

L'apport de MHT par Lagardère à Aerospatiale s'est traduit par un échange d'actions MHT contre des actions ASM. L'écart d'acquisition qui en a résulté a été constaté sur la base de la valeur comptable de ces actions et a été partiellement imputé en réserves.

De même, ASM a enregistré sa participation de 45,76 % dans Dassault Aviation à sa valeur nette comptable. L'écart d'acquisition pour Dassault Aviation a été imputé en réserves.

Selon les normes IAS ou PCGA américains, la valeur d'entrée en consolidation de l'actif net acquis de MHT et Dassault Aviation, correspondant au coût d'acquisition des titres, correspondrait, d'une part, à la valeur réelle des actifs acquis et des passifs repris de MHT et Dassault Aviation et, pour le solde, à un écart d'acquisition, ce dernier s'analysant comme la différence entre la valeur réelle des actifs acquis et passifs repris et la valeur réelle des titres. L'écart d'acquisition devrait être amorti sur la durée de vie économique estimée de l'investissement.

Avances remboursables

Les avances remboursables sont enregistrées en produits dès leur encaissement, tandis que les remboursements sont comptabilisés en charges lorsque des recettes de vente d'avions sont générées et qu'ils deviennent exigibles.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, les avances remboursables s'analyseraient comme des dettes jusqu'à la disparition de toutes les conditions dont la réalisation pourrait entraîner leur remboursement. Une fois ces conditions disparues, ces avances seraient enregistrées en produits.

Contrats de change à terme et instruments dérivés

ASM a négocié divers contrats à terme et contrats d'option afin de limiter le risque global lié aux fluctuations de change, notamment face au dollar américain. ASM adopte une stratégie de couverture des flux de chiffres d'affaires libellés en dollars anticipés, hors frais de créances sur contrats fermes. Selon les PCGA français, ces contrats sont traités sous la forme d'accords de couverture. ASM utilisant une stratégie dite ''à prime zéro'', le paiement d'achats d'options de vente (''*puts*'') et les fonds provenant des ventes d'options d'achat (''*calls*'') sont immédiatement enregistrés en résultat d'exploitation.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, ces instruments ne pourraient être considérés comme des couvertures et en conséquence ils seraient comptabilisés à leur valeur de marché et les fluctuations des valeurs de marché seraient enregistrées en gain ou perte de change au compte de résultat.

Effet de conversion des recettes et dépenses en devises

Les produits et les charges en devises d'Airbus Industrie sont convertis au taux moyen des couvertures en devises fermes et optionnelles concernées.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, les produits et les charges seraient convertis à leur taux de change moyen pondéré de l'exercice et les couvertures en devises seraient converties au taux au comptant en vigueur à la clôture de l'exercice.

Comptabilisation du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaire réalisé en interne (appareils) est comptabilisé à la livraison, à condition qu'il s'inscrive dans le cadre d'un contrat ferme et qu'aucun coût significatif ne soit anticipé.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, les ventes d'appareils, y compris les engagements de garantie de valeur, doivent être comptabilisés comme des contrats de location et non comme des ventes lorsque le risque sur la valeur garantie est considéré comme important.

Consolidation des sociétés financières

Les participations dans des sociétés financières dont les activités sont directement liées aux GIE ATR et Airbus et dont la dette est garantie par ASM sont actuellement comptabilisées à leur coût historique.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, l'actif et le passif de telles sociétés financières seraient consolidés par intégration globale.

Provisions de restructuration

Certaines charges de personnel comprises dans les provisions de restructuration ne répondent pas aux critères de comptabilisation des éléments de passif, tels que fixés par les normes IAS ou les PCGA américains. En particulier, les provisions pour indemnités de licenciement prévues par les PCGA français sont comptabilisées au bilan avant qu'un plan de restructuration détaillé soit communiqué au personnel.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, un tel plan, qui devrait être mis en œuvre sans délai, définirait les sommes à verser, les catégories et le nombre d'employés concernés.

Amortissement de l'outillage

Les dépenses d'outillage sont capitalisées et dès lors amorties linéairement sur toute leur durée de vie estimée.

Selon les normes IAS ou les PCGA américains, le début de l'amortissement est reporté à la première livraison commerciale du programme correspondant.

5.1.3.2 DASA

Rapprochement non audité entre les PCGA américains et les normes IAS — DASA

	Exercice clos au 31 décembre		
	1997	**1998**	**1999**
	(en millions d'euros)		
Bénéfice (perte) net établi selon les PCGA américains	(115)	424	(39)
— pas de différences	—	—	—
Résultat net selon les normes IAS	(115)	424	(39)

	Exercice clos au 31 décembre	
	1998	**1999**
	(en millions d'euros)	
Fonds propres établis selon les PCGA américains	3.203	2.397
— pas de différences	—	—
Fonds propres selon les normes IAS	3.203	2.397

Résumé des différences existant entre les principes comptables appliqués par DASA et les normes IAS et les PCGA américains

Les comptes combinés de DASA, qui figurent ailleurs au présent document, ont été établis conformément aux principes comptables généralement acceptés aux Etats-Unis, hormis l'utilisation de la méthode d'intégration proportionnelle exposée ci-dessous qui diffère à certains égards des normes IAS.

Les normes IAS adoptées par EADS sont en tous points conformes aux PCGA américains, sauf pour la consolidation de certaines sociétés communes par intégration proportionnelle alors que les PCGA américains spécifient que les sociétés communes soient mises en équivalence. L'adoption de l'intégration proportionnelle ou de la mise en équivalence n'a aucune incidence sur le résultat net ou les fonds propres. EADS compte passer en charge tous les frais de développement au fur et à mesure de leur engagement, conformément aux dispositions des PCGA américains. Les normes IAS prévoient cependant que les coûts de développement soient capitalisés en immobilisations incorporelles dans l'exercice au cours duquel ils ont été engagés, si certains critères de constatation d'actifs ont été satisfaits.

La description suivante des principales différences ne constate aucun écart substantiel dans les informations fournies, leur présentation ou leur classification, qui soit susceptible d'affecter la manière dont les transactions et les événements apparaîtraient dans les comptes combinés de DASA, s'ils étaient établis selon les normes IAS ou les PCGA américains.

5.1.3.3 CASA

Rapprochement non audité entre les PCGA espagnols et les normes IAS — CASA

	Exercice clos au 31 décembre		
	1997	1998	1999
	(en millions d'euros)		
Résultat net établi selon les PCGA espagnols	39	47	81
Réévaluation de l'actif	2	4	3
Départs volontaires en préretraite et départs volontaires	6	2	(17)
Constatation des produits différés	14	5	—
Impôt sur les sociétés	—	10	2
Effets des ajustements aux normes IAS sur la fiscalité	(8)	(3)	5
Résultat net selon les normes IAS	53	65	74

	Exercice clos au 31 décembre	
	1998	1999
	(en millions d'euros)	
Fonds propres établis selon les PCGA espagnols	416	480
Réévaluation de l'actif	(19)	(16)
Départs volontaires en préretraite et départs volontaires	17	—
Constatation des produits différés	—	—
Impôt sur les sociétés	34	38
Effets des ajustements aux normes IAS sur la fiscalité	1	5
Fonds propres selon les normes IAS	449	507

Résumé des différences existant entre les principes comptables appliqués par CASA et les normes IAS

Les comptes de CASA, qui figurent ailleurs au présent document, ont été établis conformément aux PCGA espagnols qui diffèrent à certains égards des IAS.

Les principales différences existant entre les PCGA espagnols et les normes IAS susceptibles d'affecter le résultat net et les fonds propres de CASA pour les exercices présentés sont exposées ci-dessous. Les normes IAS adoptées par EADS sont en tous points conformes aux PCGA américains, hormis la consolidation de certaines sociétés communes par intégration proportionnelle alors que les PCGA américains spécifient que les sociétés communes soient mises en équivalence. L'adoption de l'intégration proportionnelle ou de la mise en équivalence n'a aucune incidence sur le résultat net ou les fonds propres. EADS compte passer en charge tous les frais de développement au fur et à mesure de leur engagement, conformément aux dispositions des PCGA américains. Les normes IAS prévoient cependant que les coûts de développement soient capitalisés en immobilisations incorporelles dans l'exercice au cours duquel ils ont été engagés, si certains critères de constatation d'actifs ont été satisfaits.

La description suivante des principales différences ne constate aucun écart substantiel dans les informations fournies, leur présentation ou leur classification, qui soit susceptible d'affecter la manière dont les transactions et les événements apparaîtraient dans les comptes de CASA, s'ils étaient établis selon les normes IAS ou les PCGA américains.

Réévaluation de l'actif

Les immobilisations corporelles de CASA sont comptabilisées à leur coût historique, réévalué conformément au Décret-loi royal 7/1996 et à la législation antérieure en vigueur. Une telle réévaluation n'est autorisée par les normes IAS que si certaines conditions sont remplies.

Les ajustements réalisés pour mise en conformité avec les normes IAS incluent une diminution des fonds propres pour éliminer ces réévaluations et une augmentation du poste produits sur l'exercice par suite du nouveau calcul de l'amortissement sur la base de la valeur historique. En outre, un impôt différé a été inscrit à l'actif pour couvrir la différence entre les comptes établis selon les normes IAS et les comptes historiques.

Départs volontaires en préretraite et départs volontaires

CASA a enregistré des charges à payer pour départs en préretraite et départs volontaires en 1996, 1997 et 1998, conformément aux PCGA espagnols, la direction ayant mis au point des plans précis de réduction des effectifs pour les années à venir. En vertu des normes IAS, des accords conclus avec les employés concernés doivent s'ajouter à ces plans établis par la Direction avant l'inscription de ces montants en charges.

Pour 1999, aucun ajustement n'est nécessaire puisque un accord a été conclu avec le personnel avant la clôture de l'exercice.

Constatation des produits différés

Conformément aux PCGA espagnols, les revenus provenant des produits fabriqués (avions) sont comptabilisés au moment de leur livraison. Cependant, en fin d'exercice, CASA comptabilise ces revenus selon la ''méthode du contrat pratiquement terminé'' qui préconise que les produits livrés dans les deux mois suivant la clôture de l'exercice soient comptabilisés en produits sur l'exercice précédent à condition qu'il s'agisse d'un contrat ferme et que des frais supplémentaires importants ne soient pas prévus.

Les normes IAS préconisent l'utilisation de la méthode du ''pourcentage d'avancement'' ou du ''contrat achevé''.

Impôt sur les sociétés

Selon les PCGA espagnols, un report d'impôt constate l'écart temporaire entre le résultat comptable et le résultat fiscal. Les principes comptables espagnols relatifs à la comptabilisation de l'impôt sur les sociétés diffèrent de ceux applicables selon les normes IAS en ce qui concerne l'exercice au cours duquel certains impôts différés actifs et passifs doivent être enregistrés. Les principales différences applicables à CASA sont les suivantes.

Selon les PCGA espagnols, les écarts temporaires déductibles qui doivent se résorber sur une période supérieure à dix ans à compter de la clôture de l'exercice ne sont pas enregistrés en impôts différés actifs.

Selon les PCGA espagnols, les reports de crédits d'impôt ne sont pas comptabilisés tant qu'ils ne sont pas utilisés.

5.2 Comptes pro forma et comptes

5.2.1 Comptes pro forma

5.2.2 Comptes

5.2.2.1 Comptes Aerospatiale Matra

5.2.2.2 Comptes Matra Hautes Technologies

5.2.2.3 Comptes DASA

5.2.2.4 Comptes CASA

Ces éléments figurent en Annexe de ce document aux pages F-1 à F-135.

CHAPITRE 6 — ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE CONTRÔLE DE LA SOCIETE

6.1 Administration, direction et contrôle

6.1.1 Conseil d'administration — Présidents et Chief Executive Officers

Conformément aux Statuts, le conseil d'administration est responsable de la marche des affaires sociales.

Le conseil d'administration comprend onze membres au plus, qui sont nommés et révoqués par l'assemblée générale des actionnaires. Le conseil d'administration peut adopter un règlement intérieur. Celui-ci (le ''Règlement Intérieur'') sera adopté au plus tard à la date de la Réalisation. Les parties au *Participation Agreement* sont convenues que les droits de votes attachés aux Actions Indirectes EADS seront exercés par EADS Participations B.V. de façon à ce que le conseil d'administration d'EADS soit composé des administrateurs d'EADS Participations B.V. ainsi que de deux administrateurs indépendants qui ne sont pas liés avec les groupes DaimlerChrysler, SOGEPA ou Lagardère ou encore avec l'Etat. En vertu du *Participation Agreement*, le conseil d'administration initial comprendra onze membres dont :

— quatre membres désignés par Topco ;

— quatre membres désignés par DaimlerChrysler ;

— un membre désigné par SEPI ;

— deux administrateurs indépendants, dont l'un désigné par Topco et l'autre par DaimlerChrysler.

Conformément aux Statuts, le mandat des membres du conseil d'administration expirera lors de l'assemblée générale annuelle de la Société qui se déroulera en 2005, les mandats ultérieurs ayant également une durée de cinq ans.

L'assemblée générale des actionnaires peut à tout moment suspendre ou révoquer tout membre du conseil d'administration. Le nombre de mandats successifs pour lesquels un administrateur peut être nommé n'est pas limité.

Le conseil d'administration initial nommera deux *Chairmen* (''Présidents''), dont l'un sera choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler, l'autre étant choisi parmi les administrateurs désignés par Topco.

Les Présidents assureront le bon fonctionnement du conseil d'administration en particulier dans ses relations avec les *Chief Executive Officers* à qui ils apporteront leurs concours en ce qui concerne les discussions stratégiques de haut niveau avec les partenaires extérieurs.

Le conseil d'administration nommera également deux *Chief Executive Officers* qui sont responsables de la direction générale de la Société, et dont l'un sera choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler, l'autre étant choisi parmi les administrateurs désignés par Topco.

La Société est représentée par le conseil d'administration ou par les deux *Chief Executive Officers* agissant conjointement.

En cas de désaccord entre les deux *Chief Executive Officers*, la question objet du désaccord sera soumise aux deux Présidents.

Les *Chief Executive Officers* ne concluront pas d'opérations qui relèvent des responsabilités principales du conseil d'administration (voir ci-dessous) sans que ces opérations n'aient été approuvées par ce dernier.

Messieurs Philippe Camus et Rainer Hertrich ont été nommés administrateurs par l'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2000 et ont été désignés en qualité de *Chief Executive Officers* lors de la réunion du conseil d'administration qui s'est tenue le même jour. Topco et DaimlerChrysler ont d'ores et déjà fait part de leur intention de proposer respectivement la nomination de Messieurs Jean-Luc Lagardère et Manfred Bischoff en qualité de Présidents.

Les responsabilités principales du conseil d'administration comprennent entre autres :

— approbation de toute modification dans la nature et le domaine d'activité du groupe EADS ;

— approbation de la stratégie d'ensemble et du plan stratégique du groupe EADS ;

— approbation du *business plan* et du budget annuel du groupe EADS ;

— fixation des principaux objectifs de performance du groupe EADS ;

— nomination des membres du comité exécutif (voir ci-dessous) ;

— approbation des modifications importantes de la structure organisationnelle du groupe EADS ;

— approbation des principales décisions relatives aux investissements, projets, produits ou désinvestissements du groupe EADS, prévus au *business plan* et dont la valeur est supérieure à 200.000.000 euros ;

— approbation des alliances stratégiques et partenariats majeurs du groupe EADS ;

— approbation de toute décision importante affectant l'activité missiles balistiques du groupe EADS ;

— approbation de questions relatives à la politique actionnariale et des mesures ou annonces importantes vis-à-vis du marché ;

— approbation d'autres mesures et activités d'une importance fondamentale pour le groupe EADS ou impliquant un niveau de risque inhabituel.

Chaque administrateur disposera d'une voix, étant entendu toutefois qu'en cas de vacance au sein du conseil d'administration d'un poste d'administrateur désigné par DaimlerChrysler ou par Topco, les administrateurs désignés par DaimlerChrysler et qui sont présents ou représentés lors de la réunion disposeront ensemble du même nombre de voix que les administrateurs désignés par Topco et qui sont présents ou représentés à la réunion et vice versa. Sauf en ce qui concerne les Questions Relatives à CASA (voir définition au 3.3.2), les décisions prises par le conseil d'administration devront être approuvées par au moins sept administrateurs votant en personne ou par procuration. Toute Question Relative à CASA ne pourra être approuvée que par un vote favorable de sept administrateurs au moins, en ce compris l'administrateur désigné par SEPI.

Lors des réunions du conseil d'administration, le quorum sera d'au moins un administrateur désigné par Topco et un administrateur désigné par DaimlerChrysler (sauf si une Question Relative à CASA est à l'ordre du jour, auquel cas l'administrateur désigné par SEPI devra également être présent ou représenté).

Les règles spéciales de majorité et de quorum applicables aux Questions Relatives à CASA cesseront de s'appliquer à compter du troisième anniversaire de la date de la Réalisation, ou de la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette date est antérieure.

Dans l'hypothèse d'une situation de blocage au sein du conseil d'administration d'EADS, autre qu'une de celles donnant droit à DaimlerChrysler d'exercer la promesse d'achat qui lui sera consentie par Topco (voir paragraphe 3.3.2 ci-dessus), il en sera référé aux présidents de DaimlerChrysler et de Topco. S'il apparaît qu'une situation de blocage, y compris relevant de celles donnant droit à DaimlerChrysler d'exercer ladite promesse d'achat (mais en ce cas avec l'accord de SOGEPA et de DaimlerChrysler), peut être soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, une telle assemblée sera convoquée à l'effet d'en délibérer, les droits de vote de DaimlerChrysler, Topco et SEPI étant neutralisés lors de ladite assemblée.

Conformément aux dispositions du Règlement Intérieur, le conseil d'administration a le pouvoir de constituer des comités composés de certains de ses membres. Outre les comités d'audit et du personnel (voir ci-dessous), le conseil d'administration aura la possibilité de constituer d'autres comités auxquels il pourra déléguer certaines fonctions mineures ou accessoires, cette délégation ne dégageant cependant pas l'ensemble des administrateurs de leur responsabilité collective. Le quorum pour l'examen des questions figurant à l'ordre du jour de toute réunion des comités sera d'au moins un administrateur désigné par Topco et un administrateur désigné par DaimlerChrysler. Toutes les décisions des comités seront prises à la majorité simple. Si les questions examinées lors d'une réunion sont des Questions Relatives à CASA, la présence et le vote favorable de l'administrateur désigné par SEPI seront également requis.

6.1.2 Comité d'Audit

Le Comité d'Audit sera notamment chargé de formuler des recommandations au conseil d'administration quant à la nomination des commissaires aux comptes, à l'approbation des comptes annuels et des comptes intérimaires et d'assurer le suivi du caractère adéquat des contrôles internes du groupe EADS, de ses principes comptables et de ses procédures de *reporting* financier.

6.1.3 Comité du Personnel

Le Comité du Personnel sera notamment chargé de formuler des recommandations au conseil d'administration en ce qui concerne les nominations au Comité Exécutif, les politiques de rémunérations et les plans de rémunération

à long terme et approuvera les contrats de travail et autres questions contractuelles intéressant les membres du conseil d'administration et du comité exécutif.

6.1.4 Comité Exécutif

Conformément au Participation Agreement, le Règlement Intérieur prévoit que le conseil d'administration constituera un comité exécutif composé des deux *Chief Executive Officers* ainsi que, sur proposition de ces derniers, des dirigeants des grandes divisions et unités fonctionnelles du groupe EADS (le ''**Comité Exécutif**'').

Les *Chief Executive Officers*, avec le Comité Exécutif, seront chargés d'assurer la gestion quotidienne de la Société.

Il sera débattu au Comité Exécutif notamment des questions suivantes :

— la définition et le contrôle de la mise en œuvre de la stratégie des activités d'EADS ;

— la gestion, l'organisation et la structure juridique du groupe EADS ; et

— le niveau de performance des activités et des fonctions de support du groupe EADS.

L'organisation interne du Comité Exécutif sera définie en fonction de la répartition des tâches entre ses membres sous la supervision des *Chief Executive Officers*. Nonobstant les responsabilités collectives définies ci-dessus, chaque membre du Comité Exécutif sera responsable à titre personnel de la gestion de sa division ou unité et sera tenu de se conformer aux décisions prises par les *Chief Executive Officers* ou par le Comité Exécutif, selon les cas.

Les *Chief Executive Officers* s'efforceront de dégager un consensus entre les membres du Comité Exécutif sur les questions débattues aux réunions de celui-ci. Au cas où il ne serait pas possible d'atteindre un consensus, les *Chief Executive Officers* sont autorisés à trancher la question. Au cas où il existerait une divergence relative à une question fondamentale ou significative, le membre du Comité Exécutif ayant exprimé son désaccord sur cette question pourra demander aux *Chief Executive Officers* qu'ils soumettent la question à l'avis des Présidents.

En application du règlement intérieur devant être adopté par le Comité Exécutif, la durée du mandat des membres du Comité Exécutif sera de cinq ans.

6.2 Intérêts des dirigeants

6.2.1 Rémunérations accordées en 1999 aux administrateurs et dirigeants

Aerospatiale Matra, initialement dotée d'un conseil d'administration, a été transformée le 11 juin 1999 en société à directoire et conseil de surveillance. Jusqu'à cette date, le montant global des jetons de présence versés à certains administrateurs ainsi que des rémunérations des membres de la direction générale (8 personnes) s'est élevé à 1,098 million d'euros.

A compter du 11 juin et jusqu'au 31 décembre 1999, le montant des rémunérations des membres du directoire et du comité directeur (soit 13 personnes) a représenté 1,89 million d'euros. Les jetons de présence versés aux membres du conseil de surveillance ont été de 0,137 million d'euros.

En 1999, DASA a versé un montant total d'environ 6 millions d'euros à ses 4 administrateurs et 4 principaux dirigeants (soit un total de 8 personnes).

En 1999, CASA a versé un montant total d'environ 1,533 million d'euros à ses 14 administrateurs et 10 principaux dirigeants, dont un est également administrateur (soit un total de 25 personnes).

A l'avenir, la rémunération des administrateurs et principaux dirigeants d'EADS sera fixée par le Comité du Personnel (voir ci-dessus paragraphe 6.1.3).

6.2.2 Options consenties aux administrateurs et principaux dirigeants sur les actions de la Société

Voir ci-dessous paragraphe 6.3.2.4.

6.2.3 Opérations conclues avec les membres des organes d'administration

Il n'existe, à la date du présent document, aucune opération conclue entre la Société et les membres de ses organes d'administration.

6.2.4 Prêts et garanties

Non applicable.

6.3 Participation et intéressement

6.3.1 Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés

6.3.1.1 Aerospatiale Matra

Conformément au droit français, Aerospatiale Matra met en œuvre des plans de participation. Par ailleurs, Aerospatiale Matra a négocié des accords d'intéressement spécifiques afin d'octroyer des primes aux salariés sur la base de l'amélioration de la productivité, ou sur la base d'objectifs administratifs ou techniques. En juin 1999, 74 % des salariés détenaient un nombre d'actions Aerospatiale Matra représentant 2,32 % du capital.

6.3.1.2 DASA

La politique salariale de DASA est dans une large mesure marquée par une grande souplesse et est fortement liée aux résultats d'exploitation de la société, à l'augmentation de valeur de cette dernière et à la réalisation d'objectifs individuels. Les cadres dirigeants participent au plan *stock appreciation right* (SAR) de DaimlerChrysler (les SARs sont un système de bonus calculé sur la base du cours des actions de cette société).

6.3.1.3 CASA

Il n'existe actuellement aucune disposition légale ou aucun accord de participation ou de plan d'options en faveur des employés. Par ailleurs, le personnel technique et l'équipe dirigeante perçoivent une rémunération liée aux profits, sous réserve de la réalisation des objectifs de la société et de performance personnelle.

6.3.1.4 EADS

La politique de rémunération d'EADS sera étroitement liée à la réalisation des objectifs des employés individuellement et de l'entreprise, tant au niveau des divisions qu'au niveau du groupe. Il est prévu de mettre en place un plan d'options de souscription d'actions pour les dirigeants du groupe EADS (voir paragraphe 6.3.2.4 ci-dessous).

Au moment de l'Offre, un Plan d'Actionnariat Salariés est envisagé pour certains salariés du groupe EADS. Ce plan représentera, pour la première année, environ 1,5 % du capital d'EADS à l'issue de l'Offre. Les modalités et conditions de ce plan seront arrêtées préalablement à l'Offre et figureront dans la note d'opération relative à l'Offre.

6.3.2 Options consenties aux salariés

6.3.2.1 Aerospatiale Matra

Non applicable.

6.3.2.2 DASA

Non applicable.

6.3.2.3 CASA

Non applicable.

6.3.2.4 EADS

Le principe de plans d'options au profit de salariés et dirigeants du groupe EADS a été arrêté. Il est prévu, à ce stade, que les modalités et conditions en soient arrêtées préalablement à l'Offre et figurent dans la note d'opération relative à cette dernière.

CHAPITRE 7 — EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

7.1 Evolution récente

Le 14 avril 2000, EADS et Finmeccanica ont signé un protocole d'accord fixant le cadre de la poursuite de leurs négociations en vue de la création d'une société commune dans les domaines de l'aéronautique militaire et civile. Ce protocole d'accord prévoit qu'EADS et Finmeccanica se réservent l'exclusivité des négociations jusqu'au 31 décembre 2000 avec pour objectif la signature des accords finaux avant cette date.

Cette société commune serait constituée à parité entre EADS et Finmeccanica par apports d'actifs et de certaines de leurs activités. Finmeccanica apporterait à la société commune l'ensemble de ses activités d'aviation militaire et civile, notamment : (i) les avions de combat légers et lourds et les avions d'entraînement, (ii) les drones lourds, (iii) les avions de transport militaire, (iv) les avions de mission, (v) la maintenance militaire et la reconversion cargo et (vi) les aérostructures. Le regroupement de ces activités avec celles relatives aux avions de combat et d'entraînement de DASA et de CASA, ainsi qu'aux avions de mission et à certaines activités d'aérostructures de DASA, permettra une plus grande efficacité opérationnelle. L'atout principal de cette société commune serait de devenir l'actionnaire majoritaire (67 %) du programme Eurofighter.

De plus, Finmeccanica disposerait d'une option portant sur 5 % d'Airbus Integrated Company. Cette participation lui conférerait une part industrielle proportionnelle des futurs programmes Airbus. Finmeccanica aurait également la possibilité de participer à hauteur de 10 % au développement et à la production de l'Airbus A3XX en tant que partenaire prenant part aux risques.

La direction de la future société commune serait assurée de manière équilibrée entre les partenaires. La Direction estime que la future société commune devrait afficher pour 1999 un chiffre d'affaires pro forma consolidé d'environ 2,5 milliards d'euros et employer près de 17.000 personnes.

7.2 Perspectives d'avenir

A court terme, la Direction prévoit que l'intégration d'EADS aura un certain coût et nécessitera une attention particulière de la part de la Direction. A moyen terme, l'intégration d'EADS devrait résulter en une efficacité accrue et en des opportunités de croissance permettant à EADS d'atteindre les objectifs du rapprochement et d'accroître le résultat des activités. Voir ''Description des activités — Stratégie''.

Sur la base d'un carnet de commandes actuel d'Airbus supérieur à trois années de chiffre d'affaires, la Direction estime que la Division Airbus poursuivra sa croissance régulière et continue tant à court qu'à moyen terme. En 1999, Airbus a enregistré 55 % du total des nouvelles commandes d'avions commerciaux de plus de 100 places. La Direction estime que cette tendance favorable se poursuivra et qu'à l'avenir Airbus augmentera sa part de marché.

De plus, la Direction estime que les livraisons initiales au titre de commandes dans plusieurs programmes militaires importants, telles que les hélicoptères Tigre et NH90, l'Eurofighter, les missiles PAAM et Storm Shadow, auront un effet positif sur le résultat d'EADS à court et moyen terme. La Direction considère également que les livraisons du Rafale auront sur Dassault Aviation un effet positif.

Le carnet de commande d'EADS fin 1999 s'élevait à 102 milliards d'euros ce qui équivaut à plus de quatre années d'activité. Ce carnet de commande renforce la confiance de la Direction dans sa capacité d'atteindre son objectif à moyen terme d'accroissement de la rentabilité.

ANNEXES FINANCIERES
COMPTES PRO FORMA ET COMPTES

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.
DONNEES FINANCIERES COMBINEES PROFORMA NON AUDITEES

Les données combinées proforma non auditées suivantes, relatives aux comptes de résultats, bilans et tableau de flux de trésorerie d'EADS (collectivement dénommées les ''**données financières combinées proforma**'') ont été établies pour illustrer les effets pro forma des opérations de rapprochement proposées (le ''**rapprochement**''), conformément aux normes comptables internationales (IAS) compte tenu de l'exception décrite au paragraphe suivant. Les données financières combinées pro forma ont été préparées sur la base des états financiers historiques de chacune des entités combinées, réconciliés avec les normes comptables internationales (IAS) et présentés par ailleurs dans ce prospectus, après prise en compte des hypothèses exposées ci-dessous et par ailleurs dans les notes annexes relatives aux données financières combinées pro forma.

Les comptes de résultats combinés pro forma non audités présentent le rapprochement comme s'il avait pris effet au 1er janvier 1997. Les bilans combinés pro forma non audités présentent le rapprochement comme s'il avait pris effet au 31 décembre 1999. Les données combinées pro forma non auditées relatives au tableau des flux de trésorerie présentent le rapprochement comme s'il avait pris effet le 1er janvier 1999.

EADS entend présenter ses futurs états financiers consolidés conformément aux normes comptables internationales (IAS), à l'exception des coûts de développement qui seront passés en charge dès leur engagement. Les normes comptables internationales précisent que les coûts de développement doivent être inscrits en immobilisations incorporelles au cours de la période au cours de laquelle ils sont encourus si certains critères de capitalisation sont satisfaits. En conséquence, l'opinion d'audit relative aux comptes EADS comprendra une réserve par rapport aux normes comptables internationales.

Les normes comptables internationales diffèrent à certains égards des principes comptables utilisés pour la préparation des états financiers historiques des sociétés combinées. Une description générale des différences entre les normes comptables internationales et les principes comptables généralement admis en France affectant les états financiers historiques d'ASM et des sociétés combinées en dépendant est présentée dans la note ''Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par ASM et les normes IAS''. Une description générale des différences entre les normes comptables internationales et les principes comptables généralement admis aux Etats-Unis affectant les états financiers de DASA[(1)] est présentée dans la note ''Résumé des différences existant entre les principes comptables appliqués par DASA et les normes IAS et les PCGA américains''. Une description générale des différences entre les normes comptables internationales et les principes comptables généralement admis en Espagne affectant les états financiers historiques de CASA est présentée dans la note ''Résumé des différences existant entre les principes comptables appliqués par CASA et les normes IAS''.

Les données financières combinées pro forma ne prennent pas en compte certains coûts de restructuration et de rationalisation attendus en raison du rapprochement. De plus, bien qu'EADS prévoie une réduction de ses coûts futurs suite au rapprochement et aux actions de restructuration et de rationalisation qui y sont liées, les effets positifs qui devraient en découler ne sont pas pris en compte dans les données financières combinées pro forma. De telles réductions de coûts éventuelles dépendront de nombreux facteurs et aucune garantie ne peut être donnée quant à leur réalisation à terme.

A des fins comptables, le rapprochement sera enregistré comme un regroupement d'entreprises utilisant la méthode comptable de l'acquisition. À ce titre, les bilans de DASA et de CASA ont été réévalués à leur valeur réelle tandis que le bilan d'ASM a été incorporé à sa valeur historique. En conséquence, pour la préparation des états financiers combinés pro forma, le prix d'acquisition de DASA et de CASA a été affecté de façon préliminaire à certains actifs corporels, principalement stocks, immeubles, outil de production et équipements, sur la base de leurs valeurs réelles relatives. Les ajustements liés à la valeur réelle des immeubles, outils de production et équipements ont été amortis sur la base de leur durée de vie moyenne dans le compte de résultat combiné pro forma non audité. L'excédent du prix d'acquisition de DASA et CASA par rapport à la valeur réelle estimée de leurs actifs et passifs respectifs apparaît dans les bilans combinés pro forma sur la ligne ''immobilisations incorporelles'' et a été amorti sur 20 ans dans les comptes de résultats combinés pro forma non audités.

---

(1) Dans le présent document toute référence aux états financiers, bilans, comptes de résultat et tableaux de flux de trésorerie de DASA renvoie aux comptes combinés audités de DASA (telle que définie dans la note 1 des notes annexes aux comptes combinés audités de DASA) figurant dans les présentes annexes financières.

L'affectation préliminaire du prix d'acquisition a été réalisée par le personnel EADS à l'aide d'une documentation interne sur la valeur réelle des actifs acquis et des passifs repris. Après la finalisation du rapprochement, EADS a l'intention de faire réaliser par un tiers indépendant une évaluation des actifs et passifs existants et d'affecter ainsi de façon appropriée l'excédent de prix d'acquisition sur le coût historique des activités économiques acquises. La direction d'EADS ne prévoit pas de différence significative entre les charges d'amortissement liées à la juste valeur des immeubles, des outils de production et des équipements ainsi que de l'écart d'acquisition non affecté, calculées suivant des durées de vie moyennes, et les montants réels à enregistrer au terme de l'étude d'évaluation lorsque les actifs et les passifs auront été comptabilisés à leur valeur réelle.

Les ajustements proforma liés aux bilans et tableau de trésorerie combinés non audités intègrent une diminution des liquidités et actifs assimilés et une augmentation des passifs financiers résultant de la distribution de dividendes prévue pour un montant de 2.029 millions d'euros par DASA et de 342 millions d'euros par CASA à leurs actionnaires respectifs, juste avant le rapprochement.

Les données financières combinées pro forma sont fournies uniquement à titre d'illustration et ne prétendent pas représenter ce qu'auraient réellement été la situation financière, le résultat des activités ou la situation de trésorerie d'EADS si le rapprochement avait effectivement eu lieu aux dates indiquées, ni de projeter la situation financière, le résultat des activités d'exploitation ou la situation de trésorerie cumulée à une date ou période future quelconque. Les données financières combinées pro forma doivent être lues conjointement avec les notes annexes s'y rapportant, ainsi qu'avec les états financiers historiques individuels des sociétés combinées et les notes annexes s'y rapportant repris plus loin dans ce document.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Compte de résultat combiné pro forma non audité
Exercice clos le 31 décembre 1999

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Produits d'exploitation	12 236	7 455	931	6 353 A (705) B 30 F 80 I 10 J	(3 837) K	22 553
Coût des ventes	(9 624)	(5 914)	(735)	(6 150) A 550 B (126) C (23) D 41 E (27) F (76) I (9) J	3 815 K	(18 278)
Marge brute	2 612	1 541	196			4 275
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1 358)	(662)	(97)	(200) A 110 B (1) F (14) I (1) J	10 K	(2 213)
Frais de recherche et développement	(689)	(563)	(22)	(34) A 25 B (41) E	—	(1 324)
Autres produits	312	150	37	(19) A (7) B 12 I	(10) K	475
Amortissement des écarts d'acquisition	(127)	(5)	—	(247) C (19) D	—	(398)
Résultat avant résultat financier et impôts	750	461	114			815
Résultat financier	(1 724)	(89)	(25)	(75) A 5 B (1) F (3) H 1 I 1 J	64 K	(1 846)
Résultat net avant impôts	(974)	372	89			(1 031)
Impôt sur les bénéfices	352	(405)	(15)	(3) A 10 B 65 C 8 D (1) F	13 K	24
Intérêts minoritaires	(22)	(6)	—	26 B	—	(2)
Résultat net	(644)	(39)	74			(1 009)

En vue d'homogénéisation, la répartition des postes du compte de résultat de DASA a été modifiée entre les comptes de DASA et les comptes de résultat combinés pro forma non audités d'EADS.

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Compte de résultat combiné pro forma non audité
Exercice clos le 31 décembre 1998

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Produits d'exploitation	11 472	7 115	800	5 038 A (680) B (9) E 33 F 82 I 2 J	(3 269) K	20 584
Coût des ventes	(8 977)	(5 495)	(626)	(4 964) A 519 B (126) C (23) D 49 E (23) F (77) I (2) J	3 256 K	(16 489)
Marge brute	2 495	1 620	174			4 095
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1 351)	(833)	(121)	(180) A 124 B (1) F (16) I (1) J	1 K	(2 378)
Frais de recherche et développement	(655)	(507)	(18)	(31) A 28 B (49) E	—	(1 232)
Autres produits	472	200	32	8 A (12) B 11 I	(1) K	710
Amortissement des écarts d'acquisition	(128)	(16)	—	(247) C (19) D	—	(410)
Résultat avant résultat financier et impôts	833	464	67			785
Résultat financier	620	223	(6)	66 A (4) F 2 I	104 K	1 005
Résultat net avant impôts	1 453	687	61			1 790
Impôt sur les bénéfices	(427)	(240)	4	(3) A (2) B 65 C 8 D 3 E (1) F	8 K	(585)
Intérêts minoritaires	(16)	(23)	—	23 B	—	(16)
Résultat net	1 010	424	65			1 189

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Compte de résultat combiné pro forma non audité
Exercice clos le 31 décembre 1997

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Éliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Produits d'exploitation	11 131	6 303	744	3 967 A (620) B (19) E 28 F 71 I 21 J	(2 761) K	18 865
Coût des ventes	(8 724)	(5 233)	(556)	(3 800) A 504 B (126) C (23) D 30 E (18) F (70) I (16) J	2 762 K	(15 270)
Marge brute	2 407	1 070	188			3 595
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(1 216)	(998)	(112)	(150) A 112 B (18) I (1) J	6 K	(2 377)
Frais de recherche et développement	(644)	(409)	(16)	(24) A 33 B (30) E	—	(1 090)
Autres produits	104	355	22	(34) B 17 I	(6) K	458
Amortissement des écarts d'acquisition	(127)	(10)	—	(247) C (19) D	—	(403)
Résultat avant résultat financier et impôts	524	8	82			183
Résultat financier	(1 323)	(321)	(16)	(20) A (1) B (6) F 1 I (1) J	(60) K	(1 747)
Résultat net avant impôts	(799)	(313)	66			(1 564)
Impôt sur les bénéfices	320	208	(13)	(1) A 3 B 65 C 8 D 7 E (1) F	—	596
Intérêts minoritaires	(10)	(10)	—	5 B	—	(15)
Résultat net	(489)	(115)	53			(983)

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Bilan combiné pro forma non audité
31 décembre 1999

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Actif						
Immobilisations incorporelles	2 312	71	4	2 A (2) B 4 934 C 389 D	—	7 710
Immobilisations corporelles	3 505	1 171	159	1 662 A (108) B 1 566 C 179 D 1 I	(185) K	7 950
Immobilisations financières	2 401	334	29	1 099 A (7) B 37 C 43 F (5) H	—	3 931
Actif immobilisé	8 218	1 576	192			19 591
Stocks	150	533	129	(112) B 310 C 53 D 41 I 2 J	(61) K	1 045
Créances clients et comptes rattachés	2 915	1 314	263	177 A (252) B 254 F 110 I 3 J	(275) K	4 509
Autres créances	1 268	1 529	31	1 521 A (52) B (29) E 42 I	(950) K	3 360
Valeurs mobilières de placement	1 574	55	—	(54) B	—	1 575
Disponibilités et valeurs assimilables	759	3 958	570	55 A (144) B 66 F (2 091) G 2 I	—	3 175
Actif circulant	6 666	7 389	993			13 664
Impôts différés	675	749	82	(27) B 108 E	147 K	1 734
Charges constatées d'avance	635	23	1	6 A (17) B 2 I 1 J	—	651
Total actif	16 194	9 737	1 268			35 640

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Passif						
Capitaux propres	1 778	2 397	507	(299) A 16 B 5 867 C 540 D (202) E 23 F (2 371) G 4 I 2 J	(139) K	8 123
Intérêts minoritaires	171	191	—	(245) B 47 F (5) H	—	159
Provisions	2 413	4 446	63	623 A (190) B 5 C 6 F 2 I	53 K	7 421
Dettes financières	3 681	217	110	1 597 A (139) B (15) C 280 G	(35) K	5 696
Dettes commerciales	2 317	840	480	328 A (129) B 123 I 1 J	(226) K	3 734
Autres dettes	3 890	1 409	101	1 487 A (84) B 281 E 287 F 62 I 3 J	(1 020) K	6 416
Dettes	9 888	2 466	691			15 846
Impôts différés	2	224	5	990 C 81 D	43 K	1 345
Produits constatés d'avance	1 942	13	2	786 A (4) B 7 I	—	2 746
Total dettes et provisions	14 416	7 340	761			27 517
Total passif	16 194	9 737	1 268			35 640

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Bilan combiné pro forma non audité
31 décembre 1998

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Actif						
Immobilisations incorporelles	2 447	69	14	2 A (1) B 4 934 C 389 D	—	7 854
Immobilisations corporelles	3 209	1 150	132	1 494 A (115) B 1 566 C 179 D 1 I	(164) K	7 452
Immobilisations financières	2 141	231	28	567 A (2) B 37 C 109 F (2) H	—	3 109
Actif immobilisé	7 797	1 450	174			18 415
Stocks	660	423	187	(75) B 310 C 53 D 59 I 1 J	(117) K	1 501
Créances clients et comptes rattachés	2 842	1 138	167	224 A (289) B 146 F 115 I 4 J	(278) K	4 069
Autres créances	1 144	1 644	14	797 A (130) B (41) E 43 I	(416) K	3 055
Valeurs mobilières de placement	722	21	—	(21) B	—	722
Disponibilités et valeurs assimilables	770	5 065	384	55 A (55) B 2 F (2 091) G 2 I	—	4 132
Actif circulant	6 138	8 291	752			13 479
Impôts différés	280	1 060	69	(37) B 108 E	134 K	1 614
Charges constatées d'avance	455	27	1	9 A (20) B 2 I	—	474
Total actif	14 670	10 828	996			33 982

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Passif						
Capitaux propres	2 613	3 203	449	(237) A 1 B 5 867 C 540 D (202) E 22 F (2 371) G 4 H 2 I (2) J	(126) K	9 763
Intérêts minoritaires	160	119	—	(216) B 47 F (6) H	—	104
Provisions	1 403	4 118	54	505 A (176) B 5 C 6 F 7 I	41 K	5 963
Dettes financières	3 179	254	114	883 A (155) B (15) C 280 G	(29) K	4 511
Dettes commerciales	2 472	856	336	417 A (135) B 202 I 3 J	(255) K	3 896
Autres dettes	3 389	1 735	36	985 A (61) B 269 E 182 F 5 I	(486) K	6 054
	9 040	2 845	486			14 461
Dettes						
	12	531	5	990 C 81 D	14 K	1 633
Impôts différés	1 442	12	2	595 A	—	2 058
Produits constatés d'avance				(3) B 6 I 4 J		
Total dettes et provisions	12 057	7 625	547			24 219
Total passif	14 670	10 828	996			33 982

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

Tableau des flux de trésorerie combiné pro forma non audité
exercice clos le 31 décembre 1999

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Bénéfice (perte) net	(644)	(39)	74	(128) A 14 B (308) C (34) D (3) H 3 I 1 J	55 K	(1 009)
Bénéfice attribuable aux intérêts minoritaires	22	6	—	(26) B	—	2
Ajustements pour rapprocher le bénéfice (perte) net des ressources nettes issues des activités d'exploitation :						
Dépréciation et amortissement des immobilisations	523	255	33	373 C 42 D	—	1 226
Impôts différés	(423)	489	(13)	(8) B (65) C (8) D	16 K	(12)
Variations dans les instruments financiers	—	5	24	—	—	29
Plus values nettes sur cessions d'immobilisations	(267)	(33)	10	—	—	(290)
Variation dans les provisions	316	373	9	118 A (14) B (5) I	12 K	809
Variation dans les autres actifs et passifs d'exploitation :						
— stocks, net	376	(110)	(60)	37 B 18 I (1) J	(56) K	204
— créances clients	(109)	(187)	(95)	47 A (37) B (108) F 5 I 1 J	(3) K	(486)
— dettes à court terme	229	(15)	262	(89) A 6 B (79) I (2) J	29 K	341
— autres actifs et passifs	848	(201)	50	(28) A (107) B 105 F 59 I (2) J	—	724
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	871	543	294			1 538

	Aerospatiale Matra IAS	DaimlerChrysler Aerospace IAS	Construcciones Aeronauticas IAS	Ajustements pro forma	Eliminations	EADS pro forma
			(en millions d'euros)			
Acquisitions d'immobilisations corporelles :						
— Achat d'immeubles, outils de production et équipements	(643)	(283)	(66)	(168) A (7) B	21 K	(1 146)
— Achat d'autres immobilisations corporelles	(449)	(72)	(1)	(532) A 5 B 66 F 3 H	—	(980)
Produits de cessions d'immobilisations corporelles	651	41	6	1 B	—	699
Acquisitions d'entreprises	—	(71)	(2)	—	—	(73)
Produits de cessions d'activités	126	19	1	—	—	146
Acquisitions/cessions de valeurs ou actifs financiers assimilables	—	86	—	34 B	—	120
Accroissement des prêts	—	(102)	—	—	—	(102)
Variations des liquidités dues à des changements de périmètre	—	(4)	—	—	—	(4)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(315)	(386)	(62)			(1 340)
Variation des dettes financières	329	(37)	(4)	714 A 16 B	(6) K	1 012
Dividendes payés (y compris bénéfices/pertes suite aux accords de transfert)	—	(1 288)	(17)	70 A	(70) K	(1 305)
Augmentation de capital	—	69	—	—	—	69
Autres	(17)	(8)	(25)	(4) A (2) B 1 F (1) I 3 J	2 K	(51)
Flux de trésorerie liés aux opérations de financement	312	(1 264)	(46)			(275)
Incidence des variations des taux de change sur la trésorerie	(27)	—	—	—	—	(27)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	841	(1 107)	186			(104)
Disponibilités et valeurs assimilées						
En début de période	1 492	5 065	384	55 A (55) B 2 F (2 091) G 2 I	—	4 854
En fin de période	2 333	3 958	570	55 A (144) B 66 F (2 091) G 2 I	—	4 750

Voir les notes annexes sur les données financières combinées pro forma non auditées.

Tous les soldes 1997 et 1998 exprimés en marks allemands ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.
NOTES ANNEXES AUX DONNEES FINANCIERES COMBINEES PROFORMA NON AUDITEES
(montants en millions d'euros)

A Des ajustements ont été enregistrés pour comptabiliser les 42,1 % supplémentaires des actifs et passifs d'Airbus Industrie, représentant le pourcentage d'intérêts détenu par DASA (37,9 %) et par CASA (4,2 %) avant le rapprochement. ASM a comptabilisé sa participation de 37,9 % dans Airbus Industrie avant le rapprochement en utilisant la méthode de consolidation proportionnelle. DASA et CASA ont comptabilisé leur participation dans Airbus Industrie en utilisant la méthode de mise en équivalence. À ce titre, 37,9 % des actifs et passifs d'Airbus Industrie sont inclus dans les états financiers d'ASM. Après le rapprochement, EADS consolidera sa participation de 80 % dans Airbus Industrie en utilisant la méthode de consolidation proportionnelle.

B Des ajustements ont été enregistrés pour éliminer 40 % des actifs et des passifs du Groupe Eurocopter, qui étaient, avant la transaction, consolidés selon la méthode proportionnelle chez DASA. La participation d'ASM dans le Groupe Eurocopter était de 60 % avant le rapprochement, et les actifs et passifs du groupe Eurocopter étaient consolidés dans les comptes d'ASM. Après le rapprochement, EADS détiendra 100 % du capital du Groupe Eurocopter.

C Des ajustements ont été enregistrés pour affecter l'excédent de la valeur réelle de DASA par rapport au coût historique, d'un montant de 5.867 millions d'euros, aux actifs acquis et aux passifs repris sur la base d'une détermination préliminaire de la valeur réelle de ces actifs et passifs. L'excédent de valeur réelle sur les coûts historiques a été affecté comme suit à des actifs et passifs spécifiquement identifiés :

Immeubles, outils de production et équipements	1 566
Stocks	310
Actifs financiers à long terme	37
Charges à payer	(5)
Dettes financières	15
Impôt différé passif	(990)
Excédent du prix d'acquisition	4 934
Excédent de valeur réelle de DASA par rapport au coût historique	5 867

Un impôt différé passif a été enregistré pour intégrer l'impact estimé de la fiscalité suite à l'accroissement des actifs et passifs identifiés pour les porter à leur valeur réelle.

Un ajustement de 4.934 millions d'euros a été enregistré pour comptabiliser l'excédent résiduel du prix d'acquisition par rapport à l'estimation préliminaire de la valeur réelle des actifs acquis et des passifs repris relatifs à DASA. Après le rapprochement, la direction d'EADS a l'intention d'entreprendre une évaluation approfondie pour comptabiliser les actifs acquis et les passifs repris à leurs valeur réelle de marché.

Un amortissement portant sur les ajustements liés à la valeur réelle des immeubles, des outils de production et des équipements, d'un montant de 126 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement le 31 décembre 1997, 1998 et 1999, et correspondant à une durées de vie de 12,4 ans a été comptabilisé dans les comptes de résultats combinés proforma non audités. Ces montants ont été déterminés sur la base de l'affectation préliminaire du prix d'acquisition. La direction d'EADS estime que les amortissements comptabilisés dans les états financiers proforma ne différeront pas substantiellement des montants qui seront comptabilisés une fois réalisée l'étude d'évaluation approfondie. Des ajustements ont été effectués pour un montant de 65 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement les 31 décembre 1997, 1998 et 1999 pour réduire la charge d'impôt par l'effet des impôts différés liés à l'ajustement des immeubles, outils de production et équipements à leur juste valeur.

Un amortissement de l'excédent de prix d'acquisition, d'un montant de 247 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement les 31 décembre 1997, 1998 et 1999, reflétant une durée de vie de 20 ans a été comptabilisé dans les comptes de résultats combinés proforma non audités. La Direction d'EADS estime que les amortissements comptabilisés dans les états financiers proforma ne différeront pas substantiellement des montants qui seront comptabilisés une fois réalisée l'étude d'évaluation approfondie.

D Des ajustements ont été enregistrés pour affecter l'excédent de la valeur réelle de CASA par rapport au coût historique, soit 540 millions d'euros, aux actifs acquis et aux passifs repris, sur la base d'une détermination préliminaire des valeurs réelles. L'excédent de valeur réelle par rapport au coût historique a été affecté comme suit à des actifs et passifs spécifiquement identifiés :

Immeubles, outils de production et équipements	179
Stocks	53
Impôt différé passif	(81)
Excédent de prix d'achat	389
Excédent de valeur réelle de CASA par rapport au coût historique	540

Un impôt différé passif a été enregistré pour intégrer l'impact estimé de la fiscalité lié à l'accroissement des actifs et passifs identifiés pour les porter à leur valeur réelle.

Un ajustement de 389 millions d'euros a été enregistré pour comptabiliser l'excédent résiduel du prix d'acquisition par rapport à l'estimation préliminaire de la valeur réelle des actifs achetés et des passifs repris relatifs à CASA. Après le rapprochement, la direction d'EADS a l'intention d'entreprendre une évaluation approfondie pour comptabiliser les actifs acquis et les passifs repris à leur valeur réelle.

Un amortissement portant sur les ajustements liés à la valeur réelle des immeubles, des outils de production et des équipements, d'un montant de 23 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement les 31 décembre 1997, 1998 et 1999, et correspondant à une durée de vie de 7,8 ans a été comptabilisé dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités. Ces montants ont été déterminés sur la base de l'affectation préliminaire du prix d'acquisition. La direction d'EADS estime que les amortissements comptabilisés dans les états financiers proforma ne différeront pas substantiellement des montants qui seront comptabilisés une fois réalisée l'étude d'évaluation approfondie. Des ajustements ont été effectués pour un montant de 8 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement les 31 décembre 1997, 1998 et 1999 pour réduire la charge d'impôt de l'effet d'impôt différé liés à l'amortissement des ajustements comptabilisés pour porter la valeur des immeubles, outils de production et équipements à leur valeur réelle.

Un amortissement de l'excédent de prix d'acquisition, d'un montant de 19 millions d'euros pour chacun des exercices clos respectivement les 31 décembre 1997, 1998 et 1999, et reflétant une durée de vie de 20 ans a été comptabilisé dans les comptes de résultat combinés pro forma non audités. La Direction d'EADS estime que les amortissements comptabilisés dans les états financiers proforma ne différeront pas substantiellement des montants qui seront comptabilisés une fois réalisée l'étude d'évaluation approfondie.

E Des ajustements ont été enregistrés pour constater certains actifs et passifs et reclasser certains coûts liés aux avances remboursables perçues par CASA, en vue d'une mise en conformité avec les pratiques comptables d'EADS.

F Des ajustements ont été enregistrés en vue de consolider par intégration globale les actifs et passifs d'Airbus Financing Company. Avant le rapprochement, ASM et DASA comptabilisaient leurs participations respectives de 37,9 % dans Airbus Financing Company par mise en équivalence ; CASA comptabilisait sa participation de 4,2 % dans Airbus Financing Company au coût historique. A l'issue du rapprochement, EADS détiendra 80 % d'Airbus Financing Company et consolidera par intégration globale son bilan et ses résultats.

G Dans le cadre de la mise en oeuvre des *Business Combination Agreements*, certaines liquidités et valeurs assimilées de DASA et de CASA, se montant à 1.749 millions d'euros et 342 millions d'euros, respectivement, seront conservées principalement par DaimlerChrysler et Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, maisons mères respectives des entités combinées. De plus, certains passifs financiers de DaimlerChrysler, se montant à 280 millions d'euros, seront assumés par EADS. En conséquence, des ajustements ont été comptabilisés pour réaffecter chez DaimlerChrysler et Sociedad Estatal de Participaciones Industriales certaines liquidités et valeurs assimilables et pour établir les passifs financiers correspondant de façon à diminuer la situation nette d'EADS.

H Des ajustements ont été enregistrés pour éliminer les 15 % d'intérêts minoritaires détenus indirectement par ASM dans LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Avant le rapprochement, DASA consolidait sa participation directe de 51 % et sa participation indirecte de 8 % dans LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Après le rapprochement, EADS détiendra, directement et indirectement, 74 % de LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH.

I Des ajustements ont été enregistrés pour comptabiliser les 50 % supplémentaires des actifs et passifs d'Euromissile GIE, représentant le pourcentage d'intérêts dans les actifs et passifs détenus par DaimlerChrysler Aerospace (50 %) avant le rapprochement. Aerospatiale Matra a comptabilisé sa participation de 50 % dans Euromissile GIE avant le rapprochement en utilisant la méthode de consolidation proportionnelle; DaimlerChrysler a comptabilisé sa participation de 50 % dans Euromissile GIE à son coût historique. A ce titre, 50 % des actifs et passifs d'Euromissile GIE sont inclus dans les états financiers d'Aerospatiale Matra. Après la transaction, EADS détiendra 100 % d'Euromissile GIE.

J Des ajustements ont été enregistrés pour comptabiliser les 50 % supplémentaires des actifs et passifs de Satic GIE, représentant le pourcentage de participation dans les actifs et passifs détenus par DaimlerChrysler Aerospace (50 %) avant le rapprochement. Aerospatiale Matra a comptabilisé sa participation de 50 % dans Satic GIE avant le rapprochement en utilisant la méthode de consolidation proportionnelle; DaimlerChrysler a comptabilisé sa participation de 50 % dans Satic GIE à son coût historique. A ce titre, 50 % des actifs et passifs de Satic GIE sont inclus dans les états financiers d'Aerospatiale Matra. Après la transaction, EADS détiendra 100 % de Satic GIE.

K Des ajustements ont été enregistrés pour éliminer les flux et soldes réciproques entre ASM, DASA, CASA et leurs filiales consolidées dans les états financiers combinés pro forma.

COMPTES CONSOLIDES D'AEROSPATIALE MATRA

CHIFFRES CLES (en millions d'euros)

	Exercice 1999	Exercice 1998 pro forma	Exercice 1998 publié	Exercice 1997
RESULTAT				
Chiffre d'affaires	12 898	12 293	8 365	8 582
Valeur ajoutée	4 199	4 296	2 693	2 704
Excédent brut d'exploitation	919	1 083	542	473
Résultat d'exploitation	480	494	62	164
Résultat courant	389	485	53	178
Résultat net des sociétés intégrées	71	452	163	192
Résultat net total	54	453	175	217
Dont part du groupe	30	436	158	216

	31.12.1999 Montants nets	31.12.1998 pro forma Aerospatiale Matra après distribution	31.12.1998 Montants nets	31.12.1997 Montants nets
BILAN				
Actif immobilisé	2 735	2 667	2 187	1 856
Actif circulant				
Stocks et en-cours	5 704	5 151	4 518	3 362
Créances	6 300	5 652	4 743	4 156
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	2 846	1 989	1 655	1 649
	14 850	12 792	10 916	9 167
Total de l'actif	17 585	15 459	13 103	11 023
Capitaux propres : part du groupe	1 613	1 552	956	804
Fonds à capitaliser			406	
Total	1 613	1 552	1 362	804
Intérêts minoritaires	200	174	174	170
Total	1 813	1 726	1 536	974
Provisions pour risques et charges	1 889	1 619	1 383	1 163
Dettes				
Dettes financières	2 173	2 000	1 648	1 792
Autres dettes	11 710	10 114	8 536	7 094
	13 883	12 114	10 184	8 886
Total du passif	17 585	15 459	13 103	11 023

AEROSPATIALE MATRA

Bilan consolidé

	31.12.1999 Montants nets	31.12.1998 pro forma Aerospatiale Matra après distribution (*)	31.12.1998 Montants nets	31.12.1997 Montants nets
	(en millions de francs)			
ACTIF				
Actif immobilisé				
Immobilisations incorporelles (Note 1)	2 852	2 988	587	539
Immobilisations corporelles (Note 2)	11 588	10 753	9 080	8 362
Titres mis en équivalence (Note 3)	831	1 966	1 706	1 275
Immobilisations financières (Note 4)	2 667	1 788	2 972	1 997
	17 938	17 495	14 345	12 173
Actif circulant				
Stocks et en-cours (Note 5)	37 416	33 786	29 639	22 053
Avances et acomptes versés sur commandes	4 875	4 110	3 513	3 459
Créances d'exploitation (Note 6)	22 261	21 400	17 230	14 743
Créances diverses (Note 6)	11 515	8 609	7 523	7 124
Charges constatées d'avance et autres (Note 7)	2 675	2 957	2 841	1 935
Valeurs mobilières de placement (Note 10)	13 547	7 918	7 918	8 073
Disponibilités (Note 10)	5 120	5 130	2 939	2 742
	97 409	83 910	71 603	60 129
Total de l'actif	115 347	101 405	85 948	72 302
PASSIF				
Capitaux propres (Note 8)				
Capital	8 074	8 074	4 608	4 608
Réserves	1 986	2 028	551	(867)
Ecarts de conversion	319	78	78	112
Résultat de l'exercice	200		1 037	1 418
Capitaux propres : part du groupe	10 579	10 180	6 274	5 271
Autres Fonds propres				
Fonds à capitaliser			2 658	
	10 579	10 180	8 932	5 271
Intérêts minoritaires	1 310	1 143	1 144	1 116
Total	11 889	11 323	10 076	6 387
Provisions pour risques et charges (Note 9)	12 392	10 620	9 069	7 626
Dettes				
Dettes financières (Note 10)	14 255	13 119	10 813	11 754
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	40 750	33 731	29 585	23 351
Dettes d'exploitation	27 622	25 419	20 191	18 306
Dettes diverses	5 752	5 374	4 493	2 968
Produits constatés d'avance (Note 11)	2 687	1 819	1 721	1 910
	91 066	79 462	66 803	58 289
Total du passif	115 347	101 405	85 948	72 302

(*) Cf Note I-1

Les engagements hors bilan sont présentés en Notes 12 et 13.

AEROSPATIALE MATRA

Résultat consolidé

	Exercice 1999	Exercice 1998 pro-forma	Exercice 1998 publié	Exercice 1997
	(en millions de francs)			
Chiffre d'affaires (Note 14)	84 608	80 634	54 869	56 293
Autres produits d'exploitation	1 555	2 337	1 226	713
Achats consommés et variation de stocks	(58 618)	(54 793)	(38 432)	(39 272)
VALEUR AJOUTEE	27 545	28 178	17 663	17 734
Impôts, taxes et versements assimilés	(1 166)	(1 629)	(1 217)	(1 162)
Charges de personnel	(20 354)	(19 443)	(12 892)	(13 469)
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	6 025	7 106	3 554	3 103
Dotations et reprises aux comptes d'amortissements	(2 362)	(2 247)	(1 603)	(1 777)
Dotations et reprises aux comptes de provisions	(729)	(1 521)	(1 417)	(28)
Autres produits et charges	213	(97)	(125)	(220)
RESULTAT D'EXPLOITATION (Note 15)	3 147	3 241	409	1 078
Dividendes et quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun	66	29	29	63
Frais financiers nets	(31)	(75)	(94)	(52)
Résultat de change	(408)	1	7	85
Dotations et reprises financières aux amortissements et provisions, transferts de charges	(223)	(12)	(6)	(4)
Résultat financier (Note 16)	(596)	(57)	(64)	92
RESULTAT COURANT	2 551	3 184	345	1 170
Résultat exceptionnel (Note 17)	(1 680)	932	572	71
RESULTAT NET AVANT IMPOT	871	4 116	917	1 241
Impôts sur les bénéfices (Note 18)	(408)	(1 150)	152	18
RESULTAT NET DES SOCIETES INTEGREES	463	2 966	1 069	1 259
Résultat des entités mises en équivalence (Note 19)	33	149	100	178
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition	(139)	(142)	(19)	(14)
RESULTAT NET TOTAL	357	2 973	1 150	1 423
Dont part du groupe	200	2 860	1 037	1 418
part des minoritaires	157	113	113	5
Résultat net par action (en Francs)	0,50	7,08		
Nombre moyen pondéré d'actions de valeur nominale 20 F.	403 687 775	403 687 775		

AEROSPATIALE MATRA

Tableau des flux de trésorerie

	Exercice 1999	Exercice 1998(*)	Exercice 1997(*)
	(en millions de francs)		
Flux de trésorerie net provenant des opérations d'exploitation			
Résultat net	357	1 150	1 423
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	(10)	(89)	(165)
Annulation du résultat sur cessions d'actifs immobilisés	(1 859)	(1 115)	(231)
Net des dotations et reprises aux comptes d'amortissements et de provisions	3 772	2 621	1 441
Capacité d'autofinancement	2 260	2 567	2 468
Variation des stocks et en-cours	(2 533)	(1 483)	374
Variation des avances et acomptes versés	(585)	(326)	216
Variation des créances d'exploitation	(419)	(1 849)	1 759
Variation des créances diverses	(961)	(2 099)	(2 448)
Variation des avances et acomptes reçus	4 766	(822)	3 032
Variation des dettes d'exploitation	1 559	1 486	403
Variation des dettes diverses	1 453	1 690	(1 434)
Variation des provisions pour dépréciation d'actif	26	190	(336)
Charges à répartir		6	5
Augmentation (–) ou diminution (+) du Besoin de Fonds de roulement	3 306	(3 207)	1 571
	5 566	(640)	4 039
Flux de trésorerie net provenant des opérations d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(3 411)	(2 479)	(2 414)
Acquisitions d'immobilisations financières	(979)	(2 172)	(970)
Cessions ou réductions d'actifs immobilisés (Note 23)	3 529	2 983	1 310
Incidence de la variation des décalages de trésorerie	3	75	116
	(858)	(1 593)	(1 958)
Flux de trésorerie net provenant des opérations de financement			
Encaissements provenant d'emprunts à long terme	2 298	86	993
Remboursements d'emprunts à long terme	(1 311)	(820)	(1 423)
Distribution de dividendes au cours de l'exercice	987	(734)	(430)
Variation nette de la trésorerie	5 695	(2 967)	1 651
Trésorerie au 31 décembre 1998	9 343	8 864	7 118
Impact des apports de MHT au 1er janvier 1999	1 000		
Variation nette de la trésorerie	5 695	(2 967)	1 651
Impact des variations du périmètre (Dassault Aviation au 31 décembre 1998) et des mouvements non monétaires	41	3 446	95
Trésorerie au 31 décembre 1999	16 079	9 343	8 864

(*) Les flux 1998 et 1997 s'entendent dans le périmètre ancien, hors Matra Hautes Technologies et hors Dassault Aviation.

Définition de la Trésorerie

	(en millions de francs)		
	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
Valeurs mobilières de placement	13 547	7 918	8 073
Disponibilités (y compris prêts sous conventions de trésorerie aux filiales non consolidées pour 100 MF au 31 décembre 1998 et 101 MF au 31 décembre 1997)	5 120	3 039	2 843
à déduire :			
concours financiers courants	(2 319)	(1 404)	(1 858)
avances des entités non consolidées du groupe sous convention de trésorerie	(269)	(210)	(194)
Trésorerie nette	16 079	9 343	8 864

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES
(Part du Groupe en millions de francs)

Nombre d'actions		Capital	Réserve légale	Primes	Réserves consolidées	Résultat de l'exercice	Ecarts de conversion	Total Capitaux Propres
46 078 500	**Capitaux propres au 31 décembre 1997 avant répartition**	4 608	375	0	(1 242)	1 418	112	5 271
	Affectation du résultat de l'exercice 1997		86		1 332	(1 418)		0
	Mouvements des écarts de conversion						(34)	(34)
	Résultat de l'exercice 1998					1 037		1 037
46 078 500	**Capitaux propres au 31 décembre 1998 avant répartition**	4 608	461	0	90	1 037	78	6 274
	Affectation du résultat de l'exercice 1998				1 037	(1 037)		0
	Redistribution aux actionnaires des titres Thomson CSF reçus en 1998 en rémunération de l'apport de l'activité Satellites				(1 333)			(1 333)
9 267 094	Augmentation de capital rémunérant l'apport par l'Etat des titres Dassault Aviation	927		1 731				2 658
276 727 970	Division du nominal des actions par 5 (soit un nombre d'actions de valeur nominale 20 francs)							
126 959 805	Apports par Lagardère SCA des titres Matra Hautes Technologies	2 539		1 515				4 054
	Prélèvement sur les primes d'apports pour doter la réserve légale à son maximum		347	(347)				0
	Imputation de l'écart d'acquisition sur MHT			(1 515)				(1 515)
	Mouvements des écarts de conversion						241	241
	Résultat 1999					200		200
403 687 775	**Capitaux propres au 31 décembre 1999 avant répartition**	8 074	808	1 384	(206)	200	319	10 579

ANNEXE

Les comptes consolidés d'Aerospatiale Matra sont établis conformément aux dispositions de la Loi du 3 janvier 1985 et de son décret d'application du 17 février 1986.

1 — FAITS MARQUANTS

1) Aerospatiale Matra a filialisé, le 1er Avril 1999, avec effet rétroactif au 1er janvier, ses activités Airbus, ATR, Missiles et Lanceurs stratégiques et spatiaux.

Elle a conservé l'activité Intégration de Systèmes et Services (ISTI) ainsi que le Centre Commun de Recherche de Suresnes dont l'activité est désormais sous-traitée auprès du GIE CCR constitué en Avril 1999.

2) L'augmentation de capital réservée à l'Etat, destinée à rémunérer l'apport effectué le 30 décembre 1998 de sa participation de 45,76 % du capital de Dassault Aviation, a été réalisée le 6 Mai 1999. Le montant de cet apport, d'une valeur de 2.658 millions de francs, qui avait été inscrit en fonds à capitaliser dans le bilan du 31 décembre 1998, a ainsi été rémunéré par une augmentation de capital d'une valeur nominale de 927 millions de francs et par une prime d'apport de 1.731 millions de francs.

3) Aerospatiale Matra a redistribué le 18 Mai 1999 à ses actionnaires les titres Thomson CSF qu'elle avait reçus le 22 juin 1998 en rémunération de l'apport de son activité satellites qui avait été préalablement filialisée. Cette distribution, d'une valeur de 1.333 millions de francs, a été imputée sur le report à nouveau qui a ainsi été ramené à 22 millions de francs. Elle a bénéficié, sur agrément de la Direction Générale des Impôts, des dispositions de l'Art 115-2 du CGI et a pu être effectuée en franchise d'impôt.

4) Lagardère SCA a apporté en valeur comptable, jouissance 1er janvier 1999, 100 % des titres de Matra Hautes Technologies, soit pour un montant de 4.054 millions de francs. Cet apport, qui est devenu définitif le 11 juin 1999, jour du transfert au secteur privé de plus de 50 % du capital et des droits de vote, a été rémunéré par une augmentation de capital de 2.539 millions de francs et une prime d'apport de 1.515 millions de francs.

5) Aerospatiale Matra a cédé à Thomson CSF en février 1999 sa participation de 50 % dans ATEV (qui détient 99,71 % de Sextant Avionique), pour un prix de 2.227 millions de francs, enregistrant une plus-value avant impôts de 1.196 millions de francs.

2 — PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Les états financiers des sociétés consolidées, établis selon les principes comptables en vigueur dans leurs pays respectifs, sont retraités afin d'appliquer ceux retenus par Aerospatiale Matra.

2-1 Périmètre et méthodes de consolidation

a) Critères de consolidation

Les sociétés dans lesquelles Aerospatiale Matra exerce un contrôle durable de droit ou de fait et dont le chiffre d'affaires et le total du bilan représentent au moins 0,5 % des montants correspondants d'Aerospatiale Matra, au niveau de ses comptes consolidés, sont intégrées globalement.

Les sociétés ainsi que les GIE dans lesquels Aerospatiale Matra exerce avec d'autres groupes un contrôle conjoint sont consolidés par intégration proportionnelle.

Les sociétés dans lesquelles Aerospatiale Matra, sans en avoir le contrôle exclusif, exerce néanmoins une influence notable et dont la situation nette est supérieure à 2 % de celle consolidée d'Aerospatiale Matra, sont mises en équivalence, ainsi que les sociétés de financement, compte tenu de leur actionnariat et des règles de contrôle et de majorité mises en place.

b) Evolution du périmètre

Les sociétés de l'ensemble du groupe MHT apporté par Lagardère SCA ont été consolidées à compter du 1er janvier 1999 afin d'assurer la comparabilité avec les comptes pro forma figurant dans le document de référence et avec les exercices à venir. Elles sont mentionnées dans la liste ci-après.

Le résultat de Dassault Aviation, dont seul le bilan avait été consolidé au 31 décembre 1998, est désormais intégré proportionnellement.

La participation dans ATEV société mère de Sextant Avionique, qui était précédemment consolidée par mise en équivalence, a été cédée en février 1999 et n'est plus consolidée.

AEROSPATIALE MATRA

SOCIETES CONSOLIDEES AU 31 DECEMBRE 1999

Pôle d'activité	Méthode de consolidation	% d'intérêt	Nom des Entités	Localisation
AERONAUTIQUE				
AIRBUS	IG	100	AEROSPATIALE MATRA AIRBUS	PARIS
	IP	37,9	GIE AIRBUS INDUSTRIE	BLAGNAC
	IP	37,9	AVSA SARL	BLAGNAC
	IP	37,9	Société Commerciale A-300-SOCA	BLAGNAC
	IP	37,9	Airbus Simulators Services	BLAGNAC
	IP	37,9	AINA Holdings Inc	HERNDON Virginia (USA)
	IP	37,9	Airbus Transport International	BLAGNAC
	IP	50	GIE SATIC	COLOMIERS
	E	37,9	Airbus Finance Company	DUBLIN
	E	37,9	Airbus Ind. Financial Services	DUBLIN
Hélicoptères	IG	60	EUROCOPTER Holding	PARIS
	IG	70	EUROCOPTER	MARIGNANE
	IG	70	EUROCOPTER Deutschland	MUNICH
	IG	70	American Eurocopter Corp	DALLAS (Texas, USA)
	IG	70	EUROCOPTER Canada Ltd	Ontario (Canada)
	IG	49,08	SAMAERO	SINGAPOUR
	IG	53,57	HELIBRAS	Brésil
groupe Dassault Aviation	IP	45,76	Dassault Aviation	Paris
	IP	45,76	Dassault International France	VAUCRESSON
	IP	45,76	Dassault Falcon Jet et ses filiales	TETERBORO NJ (USA)
	IP	45,76	Sogitec Industries	SURESNES
	IP	45,76	Dassault Falcon Service	
	IP	45,76	IPS	
	E	45,76	Dassault Aero Service	
	E	45,76	Dassault Assurances Courtage	
	E	45,76	Dassault International Inc	PARAMUS NJ (USA)
	E	45,76	Société Toulouse Colomiers	
Autres activités aéronautiques				
ATR	IG	100	AEROSPATIALE MATRA ATR	PARIS
	IP	50	GIE ATR	TOULOUSE
Maintenance	IG	98,31	SOGERMA	MERIGNAC
	IG	98,31	SECA	LE BOURGET
	IG	98,31	BARFIELD	MIAMI (USA)
	IG	68,81	REVIMA	ROISSY – Ch de GAULLE
	IG	49,32	Compositec Aquitaine	St MEDARD EN JALLES
	IG	98,31	Maroc Aviation	CASABLANCA
	IG	98,31	Noise Reduction Engineering	Washington DC (USA)
Aviation générale	IG	100	SOCATA	LE BOURGET
ESPACE				
	IG	100	AEROSPATIALE MATRA LANCEURS STRATEGIQUES ET SPATIAUX	PARIS
	IG	90	SODERN	Limeil Brevannoc
	IG	99,89	S.C.I. MATRA TOULOUSE	PARIS
			groupe MMS	
	IP	50	MATRA MARCONI SPACE NV	LA HAYE (PAYS BAS)
	IP	50	MATRA MARCONI SPACE FRANCE	PARIS
	IP	50	MATRA ESPACE HOLDING BV	LA HAYE (PAYS BAS)
	IP	50	MATRA ESPACE PARTICIPATION	PARIS
	IP	50	MATRA MARCONI SPACE UK (HOLDINGS) Ltd	STANMORE (Grande Bretagne)
	IP	50	MATRA MARCONI SPACE UK Ltd	STANMORE (Grande Bretagne)
	IP	50	MATRA SPACE SYSTEMS PARTICIPATIONS BV	LA HAYE (PAYS BAS)
	E	16,7	SPOT IMAGE	TOULOUSE

Pôle d'activité	Méthode de consolidation	% d'intérêt	Nom des Entités	Localisation
SYSTEMES DE MISSILES				
	IG	100	AEROSPATIALE MATRA MISSILES	PARIS
	IP	50	GIE EUROMISSILE	FONTENAY AUX ROSES
	IP	50	CELERG	LE PLESSIS ROBINSON
	IG	100	MATRA HOLDING GmbH	FRANKFURT AM MAIN (ALLEMAGNE)
	IG	100	MATRA DEFENSE	PARIS
	IG	100	MATRA HAUTES TECHNOLOGIES	PARIS
	IG	51	APIC	France
			groupe MAI	
	IG	100	M.A.I.	FREDERICK (USA)
	IG	100	FAIRCHILD CONTROLS	FREDERICK (USA)
	IG	100	GERMANTOWN	FREDERICK (USA)
	IG	100	MANHATTAN BEACH	FREDERICK (USA)
			groupe Matra Bae Dynamics	
	IP	50	MATRA BAE DYNAMICS SAS	PARIS
	IP	50	MATRA BAE DYNAMICS MANAGEMENT	PARIS
	IP	75	ALKAN	VALENTON
	IP	50	MATRA BAE DYNAMICS FRANCE	PARIS
	IP	50	MATRA BAE DYNAMICS UK	STEVENAGE HERTS (GRANDE BRETAGNE)
	IP	50	MATRA ELECTRONIQUE	PARIS
	E	20	B.G.V.	UBERLINGEN (ALLEMAGNE)
	E	20	B.G.T.	UBERLINGEN (ALLEMAGNE)
	E	15	LFK	MUNCHEN (ALLEMAGNE)
SYSTEMES, SERVICES ET TELECOMMUNICATIONS				
Systèmes et services	IG	100	MATRA SYSTEMES & INFORMATION	VAL DE RUEIL
	IG	99,95	G 2 I	VELIZY VILLACOUBLAY
Télécommunications	IG	100	INTECOM Inc.	Allen – TEXAS (USA)
	IG	100	MATRA COMMUNICATION USA Inc.	Burligame CALIFORNIA (USA)
	IG	100	M N H	PARIS
			GROUPE MATRA NORTEL COMMUNICATIONS	
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS	QUIMPER
	IP	50	AEG MOBILE COMMUNICATION GmbH	ULM (ALLEMAGNE)
	IP	50	MATRA COMMUNICATION EGT N.V.	BRUXELLES (BELGIQUE)
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS PARIS ILE DE FRANCE	MALAKOFF
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS DISTRIBUTIONS EUROPE	QUIMPER
	IP	50	MATRA COMMUNICATION CELLULAR TERMINALS	ULM (ALLEMAGNE)
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS NORD OUEST	LA MADELEINE
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS CENTRE EST	Bron
	IP	50	MATRA NORTEL COMMUNICATIONS SUD	TOULOUSE
	IP	50	MATRA RADIO SYSTEMS	MADRID (FRANCE)
	IP	50	MATRA COMMUNICATION SPA	MILAN (ITALIE)
	IP	50	MATRA DE COMUNICACIONES ESPANA	MADRID (ESPAGNE)
	IP	50	MATRA COMMUNICATION BUSINESS SYSTEMS GmbH	FRANCFORT (ALLEMAGNE)
	IP	50	MATRA COMMUNICATION DENMARK	Danemark
	E	2,67	CMC	Montigny

Pôle d'activité	Méthode de consolidation	% d'intérêt	Nom des Entités	Localisation
Informations et technologies avancées				
			GROUPE MATRA DATAVISION	
	IG	100	M.P. 13	PARIS
	IG	100	DATAVISION INTERNATIONAL	LES ULIS
	IG	100	MATRA DATAVISION	PARIS
	IG	100	MATRA DATAVISION Ltd	COVENTRY (GRANDE BRETAGNE)
	IG	100	MATRA DATAVISION AG	DANGES (SUISSE)
	IG	100	MATRA DATAVISION ASIA PACIFIC	WANCHAI (HONG KONG)
	IG	100	MATRA DATAVISION BEN	BRUXELLES (BELGIQUE)
	IG	100	MATRA DATAVISION BV	LEIDEN (PAYS-BAS)
	IG	100	MATRA DATAVISION GmbH	MUNICH (ALLEMAGNE)
	IG	100	MATRA DATAVISION IBERIA	MADRID (ESPAGNE)
	IG	100	MATRA DATAVISION Inc.	ANDOVER – MASSACHUSETTS (USA)
	IG	100	MATRA DATAVISION Kk	TOKYO (JAPON)
	IG	100	MATRA DATAVISION SPA	TURIN (ITALIE)
	IG	100	SOFRIMAT 5	LES ULIS
	IG	100	M.C.N. SAT HOLDING	PARIS
	IG	100	M.C.N. SAT SERVICE	PARIS
	IG	100	MATRANET	PARIS
	IG	100	MATRA GROLIER NETWORK	ASNIERES
DIVERS				
	E	34,73	Office Général de l'Air (OGA)	Paris
	E	25,42	SOFEMA	Paris

PERIMETRE DE CONSOLIDATION

IG Intégration globale
IP Intégration proportionnelle
E Mise en équivalence

2-2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des entités tenus en devises sont convertis en francs français au cours de clôture pour les postes de bilan et au cours moyen de l'exercice pour les postes de résultat. L'écart généré par l'utilisation du taux moyen est porté dans les capitaux propres consolidés.

Le compte de résultat du GIE Airbus Industrie, ainsi que les charges et produits libellés en dollars, sont enregistrés au cours moyen d'encaissement de l'année résultant notamment du dénouement des couvertures fermes et optionnelles mises en place antérieurement.

2-3 Ecarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition représentent la différence entre le prix d'acquisition des titres des sociétés consolidées et la part du Groupe dans leur actif net à cette date.

L'écart d'acquisition dégagé sur l'apport des titres Matra Hautes Technologies, y compris les écarts actif et passif et les fonds de commerce figurant dans le bilan consolidé de Matra Hautes Technologies, a été imputé sur la prime d'apport des titres MHT, soit pour 1.514 millions de francs. Le solde a été inscrit en écart d'acquisition pour 2.295 millions de francs et est amorti sur 20 ans.

Les autres écarts d'acquisition sont amortis sur des durées allant de 5 à 20 ans suivant les entités concernées.

2-4 Immobilisations financées en crédit-bail

Les immobilisations financées en crédit-bail, lorsque leur montant est significatif, sont comptabilisées à l'actif pour leur coût de revient et amorties en fonction de leur nature. La dette correspondante est inscrite au passif.

2-5 Impôts différés :

La situation fiscale différée est déterminée pour chaque entité fiscale sur la base des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs ou des passifs et leur valeur fiscale.

Les différences temporaires actives et passives sont échéancées par année sur la durée d'imputation autorisée. Compensées entre elles sur cette même durée, elles donnent lieu à la constatation d'impôts différés déterminés en application de la méthode du report variable.

Les actifs d'impôts différés nets sont reconnus à hauteur des montants jugés recouvrables dans un délai raisonnable, et sont dépréciés lorsqu'il n'existe pas de quasi certitude de les recouvrer.

2-6 Opérations internes au groupe

Les plus-values sur cessions ou apports d'actifs immobilisés à l'intérieur du groupe sont éliminées des résultats, les biens correspondants étant maintenus pour leur valeur comptable antérieure qui continuera, le cas échéant, à servir de base de calcul des amortissements et des plus values de cessions ultérieures.

Les ventes et achats réalisés entre des entités intégrées sont éliminés en totalité, ainsi que les créances et dettes qui en résultent.

Les marges réalisées sur des ventes internes, subsistant en en-cours et en stocks, avec des entités intégrées proportionnellement sont éliminées à hauteur du pourcentage de participation dans l'entité.

L'impact des filialisations a été neutralisé : l'écart entre les loyers facturés aux filiales correspondant aux terrains et bâtiments conservés par la société mère et les amortissements correspondants ont été annulés, les travaux en-cours dans lesquels une partie de ces loyers se trouve incorporée, ainsi que les éventuelles provisions pour pertes à terminaison, ont été retraités.

3 — PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

3-1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles (hors écarts d'acquisition) sont principalement constituées par des logiciels amortis sur leur durée de vie, en général trois ans.

3-2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition, sauf pour celles qui ont fait l'objet d'une réévaluation légale.

Les amortissements sont calculés conformément aux règles fixées par le Guide Comptable des Industries Aéronautiques et Spatiales, suivant le mode linéaire.

Les matériels et outillages, qui étaient amortis jusqu'en 1997 suivant le mode dégressif, sont calculés selon le mode linéaire sur la base des valeurs nettes comptables au 1er janvier 1998.

Les principales durées d'utilisation sont les suivantes :

- Constructions : 6 ans 2/3 à 20 ans.
- Ouvrages d'infrastructure et installations générales : 10 ans.
- Installations complexes spécialisées : 6 ans 2/3 à 20 ans selon le cas.
- Matériel et outillage industriels : 3 ans à 10 ans.
- Matériel aérien immobilisé : 6 ans 2/3.
- Autres : 3 ans à 10 ans.

3-3 Titres de participation de sociétés non consolidées

Leurs valeurs brutes sont évaluées au coût historique d'acquisition ou, le cas échéant, au prix réévalué.

Les provisions éventuelles pour dépréciation sont déterminées par comparaison entre la valeur comptable des titres et la quote-part correspondante de situation nette. Il est tenu compte, le cas échéant, de la rentabilité, des perspectives d'avenir et du prix de marché.

3-4 Stocks et en-cours

Les stocks de matières premières et autres approvisionnements sont valorisés au coût d'achat moyen pondéré.

Les en-cours de production, les produits intermédiaires et finis sont valorisés au coût de production, compte non tenu des charges financières, des frais de recherche et développement, des frais d'administration générale et de distribution, et des charges de sous-activité.

Des provisions pour dépréciation sont constituées lorsque leur coût se trouve supérieur à leur valeur probable de réalisation.

3-5 Créances et dettes

Les créances et dettes sont enregistrées à leur valeur nominale. Celles qui présentent un risque de non recouvrement font l'objet d'une provision pour dépréciation.

Les créances et dettes en monnaies étrangères non couvertes sont évaluées au cours de clôture de l'exercice. Les pertes et gains latents résultant de cette conversion sont enregistrés au compte de résultat. Les dettes et créances en monnaie étrangères faisant l'objet de couvertures de change (cf. note V-12) sont converties au cours de couverture et les écarts de change provenant de cette conversion sont enregistrées dans le compte de résultat.

3-6 Valeurs mobilières de placement

Leurs valeurs brutes sont évaluées au coût historique d'acquisition suivant la méthode dite du premier entré, premier sorti.

Des provisions pour dépréciation sont constituées, le cas échéant, à hauteur des moins-values résultant de la comparaison entre leur coût d'entrée en portefeuille et leur valeur d'inventaire calculée comme suit:

— pour les titres cotés, au dernier cours du mois de clôture,

— pour les titres non cotés, à la valeur probable de négociation.

3-7 Provisions pour risques et charges

a) Provisions pour pertes à terminaison

Les commandes pouvant donner lieu à la constitution de provisions pour pertes à terminaison, sont celles enregistrées en carnet à la date de clôture des comptes annuels ou des comptes intermédiaires, c'est-à-dire celles pour lesquelles, à cette date, un contrat a été signé, un acompte significatif encaissé et le financement assuré.

Les pertes probables, dès qu'elles sont connues, font l'objet de provisions pour dépréciation des en-cours pour la part de production réalisée, et de provisions pour risques pour le complément.

Elles sont déterminées sur la base d'une prévision de résultat à terminaison régulièrement actualisée et qui prend en compte la quote-part revenant à Aerospatiale Matra des marges prévisionnelles des GIE Airbus Industrie et ATR, ces dernières étant calculées par contrat sur les commandes en carnet à chaque arrêté de comptes et par différence entre les prix de vente aux clients finaux et les coûts de revient propres aux GIE.

Pour les contrats en monnaies étrangères, les modalités de conversion sont décrites au paragraphe 3-11.

b) Provisions pour garanties financières relatives aux ventes d'avions

Les contrats de vente des avions Airbus et ATR comportent dans certains cas des engagements financiers des GIE qui peuvent être pleins et entiers, conjoints (par exemple avec les motoristes) ou limités à un plafond défini contractuellement. Ces engagements financiers peuvent être classés en trois grandes catégories :

— garantie de paiement des loyers ;

— garantie portant sur la valeur résiduelle des avions ou du remboursement des emprunts non encore amortis ;

— garantie de participation au financement de la vente de certains appareils.

Des provisions pour risques sont constituées pour couvrir les charges futures jugées probables au titre des engagements relatifs aux avions livrés, que ces engagements soient portés par les GIE ou leurs filiales, dans la mesure où ces dernières sont, pour l'essentiel, contre-garanties par les GIE.

— Garanties de paiement de loyers

Il s'agit principalement de garanties accordées à des investisseurs qui ont acquis la propriété de certains avions et qui les louent, directement ou indirectement, à des Compagnies Aériennes. En cas de défaillance de ces dernières, les GIE se substituent aux Compagnies Aériennes pour le paiement des loyers aux investisseurs. Le calcul des charges futures prend en compte le coût de recommercialisation des avions, le montant des loyers pendant la période d'immobilisation des avions, le coût de maintenance et de stockage et, le cas échéant, le différentiel entre les loyers payés aux investisseurs et le montant des loyers attendus des Compagnies Aériennes auprès desquelles seront replacés les avions.

— Garanties de valeur résiduelle

Dans le cadre de certains contrats, le GIE s'engage, soit à reprendre les appareils pendant une certaine période ou à certaines dates à un prix convenu, soit à prendre en charge la moins-value éventuelle en cas de revente des avions sur le marché de l'occasion. Le risque pour le GIE correspond à l'écart entre la valeur de marché estimée des avions à la date à laquelle l'option peut être exercée par les clients et la valeur garantie.

— Garanties de participation au financement des avions

Les prêts accordés aux compagnies clientes en cas d'exercice de ces garanties font, le cas échéant, l'objet de provisions. L'appréciation du risque prend en compte la situation financière du client, le rang de la créance détenue par le GIE, la valeur estimée des garanties éventuellement reçues par ce dernier et la valeur de marché estimée des appareils concernés.

3-8 Retraites

Lors de leur départ en retraite, les salariés du Groupe reçoivent les prestations prévues par les accords de retraites, en conformité avec les réglementations et les pratiques des pays dans lesquels le Groupe opère, à savoir principalement en France et en Allemagne.

La législation française prévoit, lors du départ à la retraite, le versement d'une indemnité de départ calculée en fonction du nombre d'années de service effectuées.

En Allemagne, la législation prévoit le versement de prestations de retraite assises sur les salaires et l'ancienneté.

Des évaluations actuarielles sont régulièrement effectuées afin de déterminer le montant des engagements du Groupe au titre de ces prestations. Cette évaluation intègre des hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ et de rentabilité des placements à long terme, et comprend toutes les charges qui seront supportées par la société au titre de ces engagements.

Les engagements ainsi évalués font l'objet d'une provision au passif du bilan. Toutefois, l'incidence des pertes ou gains actuariels est amortie sur la durée moyenne d'activité restant à courir des salariés et le solde non amorti est inscrit en engagements hors bilan.

Le Groupe n'a pas souscrit d'engagements pour pensions ou compléments de retraite.

3-9 Chiffre d'affaires et appréhension du résultat

a) Activités de série (avions et hélicoptères)

Le fait générateur du chiffre d'affaires et, par conséquent, le dégagement du résultat, sont constitués par la livraison des appareils. L'ensemble des prestations de support afférentes à ces livraisons font l'objet de provisions.

b) Contrat à long terme

Le chiffre d'affaires est enregistré lors des livraisons ou des prestations partielles liées à des étapes techniques.

Les résultats prévus en fin de contrat sont constatés au prorata de l'avancement des prestations.

3-10 Dépenses d'innovation

Les frais de recherche et de développement totalement autofinancés sont pris en charge dans l'exercice même de leur comptabilisation.

Les frais de recherche et de développement partiellement financés sont pris en charge dans l'exercice de leur comptabilisation, en même temps que leurs contreparties sont enregistrées en chiffre d'affaires ou en autres produits en fonction du pourcentage d'avancement.

Les frais de réalisation des outillages spécialisés de série sont enregistrés en immobilisations corporelles et amortis linéairement sur 5 ans.

3-11 Instruments financiers

Couverture du risque de change.

En raison de l'importance des transactions effectuées en monnaies étrangères et principalement en US dollars dans le domaine aéronautique, Aerospatiale Matra, en plus de certaines opérations spécifiques, gère son risque en position globale de change, en couvrant, par des opérations à terme fermes et optionnelles (options de type européen, avec ou sans barrières désactivantes), ses flux de recettes, nettes des dépenses, correspondant au carnet de commandes fermes à la clôture de l'exercice.

La société utilise, notamment, des stratégies d'options dites à ''prime zéro'' consistant en des achats d'options de vente financés par des ventes d'options d'achat. Dans le cadre de ces stratégies, les primes payées et encaissées sont enregistrées immédiatement en résultat de manière symétrique et quelles que soient les échéances des options.

En ce qui concerne les autres primes, à savoir celles qui ont été payées ou encaissées dans le cadre d'une stratégie qui n'est pas à prime zéro, elles sont enregistrées au bilan en charges et produits constatés d'avance et prises en résultat à l'échéance des options ou lors du franchissement d'une barrière désactivante.

La totalité des différences de change résultant de l'utilisation des instruments de couverture portant sur un sous-jacent commercial est comptabilisée en résultat d'exploitation.

Toutefois, la mise sur le marché d'une partie du capital d'Aerospatiale Matra a justifié une stratégie nouvelle de couverture du risque de change sur le dollar qui est présentée en note 5-12. Le coût du passage à cette nouvelle stratégie a été enregistré en résultat exceptionnel.

Les résultats à terminaison des contrats de ventes d'avions sont calculés en utilisant le cours des ventes à terme ou des achats d'options de vente dites ''certaines'' (sans barrières basses désactivantes) dans la limite du volume des couvertures disponibles et, pour la part du carnet de commandes excédant le volume des couvertures :

— soit le cours de clôture si le dollar à la clôture est inférieur au cours moyen des ventes d'options d'achat.

— soit le cours moyen des ventes d'options d'achat si le dollar à la clôture lui est supérieur.

Couverture du risque de taux.

Aerospatiale Matra gère également son risque de taux en utilisant des instruments tels que les options, les swaps de taux d'intérêt ou les contrats de FRA.

La comptabilisation des intérêts payés ou reçus afférents aux swaps de taux est étalée sur la durée des emprunts couverts.

Les primes payées ou encaissées sont enregistrées au bilan et sont portées en résultat au prorata temporis sur la durée de l'opération.

3-12 Tableau des flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie est établi en utilisant la méthode indirecte qui met en évidence le passage du résultat à la trésorerie provenant de l'exploitation.

La Capacité d'Autofinancement ne tient plus compte, depuis cette année, de la charge d'innovation autofinancée. La définition de la trésorerie a également été modifiée : la trésorerie comprend désormais, outre les disponibilités bancaires et les valeurs mobilières de placement, les avances de trésorerie aux filiales non consolidées ; en revanche, les concours bancaires courants et les dettes sous conventions de trésorerie vis à vis des filiales non consolidées ont été déduits de la trésorerie.

4 — COMPARABILITE DES COMPTES

Le bilan consolidé au 31 décembre 1999 est comparé aux bilans du 31 décembre 1998 et du 31 décembre 1997 ainsi qu'au bilan pro forma du 31 décembre 1998. Le compte de résultats de l'exercice 1999 est comparé à ceux des exercices 1998 et 1997 ainsi qu'au compte de résultats pro forma de l'année 1998. Ces comptes pro forma ont été établis comme si l'apport par l'Etat des titres Dassault Aviation ainsi que l'apport par Lagardère SCA des actions Matra Hautes Technologies avaient eu lieu le 1er janvier 1998 et présentés après distribution aux actionnaires des titres Thomson CSF. Les comptes pro forma au 31 décembre 1998 ont été publiés dans le document de référence enregistré le 19 avril 1999.

Il est à noter que le résultat sur cession d'activité qui avait été présenté en résultat courant dans les comptes du 31 décembre 1998 a été reclassé en résultat exceptionnel.

Le tableau de flux pro forma 1998 n'ayant pas été établi ni présenté dans le document de Référence, le tableau de flux de 1998 qui est présenté en comparaison de celui de 1999 est celui qui avait été publié au 31 décembre 1998 et ne prenait pas en compte les apports des titres Dassault Aviation ni Matra Hautes Technologies. Il a toutefois été retraité, comme celui de 1997, en tenant compte des nouvelles méthodes de présentation exposées au chapitre 3-12 (capacité d'autofinancement excluant la charge d'innovation autofinancée, nouvelle définition de la trésorerie).

5 — NOTES SUR LES COMPTES (en millions de francs)

A — NOTES SUR LE BILAN

Note 1 — Immobilisations incorporelles

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brut	Amortissements ou Provisions	Net	Net	Net
Frais d'établissement	3	3	0	0	1
Ecart de première consolidation : Matra Hautes Technologies	2 295	115	2 180		
APIC	5	2	3		
Barfield	26	18	8	10	12
REVIMA	28	22	6	11	17
SODERN	95	19	76	86	95
MDTV	4	4	0		
SOGERMA	46	5	41	43	
	2 499	185	2 314	150	124
Concessions, brevets, licences, logiciels et autres	2 557	2 187	370	295	252
Fonds commercial	131	100	31	1	1
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	137		137	141	161
	5 327	2 475	2 852	587	539

Les investissements de l'année représentent 371 millions de francs contre 202 millions de francs en 1998 et 239 millions de francs en 1997.

Lors de l'apport par l'Etat des titres Dassault Aviation, les écarts d'acquisition figurant dans le bilan consolidé de Dassault Aviation pour 181 millions de francs, en part Aerospatiale Matra, n'ont pas été valorisés dans le traité d'apport.

Les écarts d'acquisition dégagés sur l'apport des titres MHT, y compris les écarts d'acquisition nets et les fonds de commerce figurant dans les comptes consolidés de MHT, représentaient 3.809 millions de francs. Ils ont été imputés sur les capitaux propres à hauteur de 1.514 millions de francs ; le solde est maintenu en écart d'acquisition pour 2.295 millions de francs et amorti sur 20 ans.

Si la totalité de ces écarts sur MHT avait été conservée au bilan, la charge d'amortissement annuelle aurait été majorée de 76 millions de francs.

Note 2 — Immobilisations corporelles

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brut	Amortissements ou Provisions	Net	Net	Net
Terrains	975	249	726	498	465
Constructions	10 573	6 526	4 047	3 718	3 691
Installations complexes spécialisées	1 849	761	1 088	706	795
Installations techniques, matériel et outillages industriels	16 105	12 907	3 198	2 381	1 971
Autres	4 765	3 704	1 061	775	484
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	1 632	164	1 468	1 002	956
	35 899	24 311	11 588	9 080	8 362

dont Immobilisations financées par crédit-bail (ayant fait l'objet d'un retraitement)

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brut	Amortissements ou Provisions	Net	Net	Net
Terrains	47		47	3	3
Constructions	731	376	355	335	364
Installations complexes spécialisées et matériels	1 838	1 063	775	706	795
Hélicoptères donnés en location	177	55	122	154	174
	2 793	1 494	1 299	1 198	1 336

Montant net au 31.12.1997	8 362
Acquisitions	2 277
Cessions	(459)
Dotation aux amortissements et provisions	(1 417)
Ecarts de change et variations du périmètre	(315)
Incidence de l'apport de Dassault Aviation	632
Montant net au 31.12.1998	9 080
Apports Matra Hautes Technologies	1 673
Acquisitions	3 040
Cessions	(233)
Dotation aux amortissements et provisions	(2 204)
Ecarts de change et variations du périmètre	232
Montant net au 31.12.1999	11 588

Note 3 — Titres mis en équivalence

	31.12.1999					
	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Total	31.12.1998	31.12.1997
ATEV (et sa filiale Sextant Avionique)				0	1 062	664
SOFEMA	25,42	64		64	56	58
OGA	34,73	76	7	83	51	53
Airbus Finance Company	37,90	580	5	585	498	500
Airbus Industrie Financial Services(*)	37,90			ns	ns	ns
sociétés du groupe MMS		6		6		
sociétés du secteur missiles		34	18	52		
Participations de Dassault Aviation		38	3	41	39	
		798	33	831	1 706	1 275

(*) Le capital d'AIFS comporte deux catégories d'actions et celles détenues par Airbus Industrie, qui lui assurent la totalité des droits de vote, ne lui confèrent aucun droit dans les résultats et les réserves.

Variation des titres mis en équivalence

Montant au 31.12.1997	1 275
Dividendes versés	(11)
Participations de Dassault Aviation	39
Ecart de conversion et variation du périmètre (dont Sextant Avionique 340 MF)	303
Part du résultat de l'exercice	100
Montant au 31.12.1998	1 706
Apports Matra Hautes Technologies	260
Dividendes versés	(22)
Cession d'ATEV	(1 062)
Cession de Nortel Matra Cellular	(181)
Ecart de conversion et autres variations du périmètre	97
Part du résultat de l'exercice	33
Montant au 31.12.1999	831

Les bilans résumés des sociétés de financement consolidées par mise en équivalence, convertis en francs au taux du dollar de clôture soit 6,53 F au 31 décembre 1999 et 5,62 F au 31 décembre 1998, se présentent comme suit :

Airbus Finance Company (dont Aerospatiale détient 37,9 % du capital) (en millions de francs, à 100 %)

	31.12.1999	31.12.1998
Immobilisations corporelles (avions)	1 274	1 684
Créances	2 696	1 324
Disponibilités	694	19
	4 664	3 027
Capitaux propres	1 546	1 317
Provisions	97	58
Dettes financières	2 991	1 523
Autres dettes	30	129
	4 664	3 027

La société a enregistré deux nouveaux contrats de financement ce qui entraîné une augmentation des dettes financières d'une part et des créances d'autre part d'environ 172 millions de dollars.

Les dettes financières sont libellées en dollars et se ventilent comme suit :

à moins d'un an	de 1 à 5 ans	à plus de 5 ans	total
74	1 611	1 306	2 991

	avant	après
	(opérations de swap)	
Dettes à taux variable	1 685	2 991
Dettes à taux fixe	1 306	0
	2 991	2 991

Airbus Industrie Financial Services (dont Aerospatiale détient indirectement 37,9 % du capital). (en Millions de francs, à 100 %)

	31.12.1999	31.12.1998
Immobilisations corporelles (Avions)	14 451	13 550
Prêts à Airbus Industrie(*)	5 629	517
Créances	10 180	8 014
Disponibilités	235	146
	30 495	22 227
Capitaux propres	241	191
Provisions	235	281
Dettes envers Airbus Industrie	10 997	8 492
Autres dettes(*)	19 022	13 263
	30 495	22 227

(*) En 1999, AIFS a emprunté 800 millions de dollars auprès d'un trust qui a émis des obligations pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers restant dus par des clients d'Airbus Industrie soit 1 689 millions de dollars et qui s'est engagé à transmettre au GIE les sommes nécessaires aux paiements des loyers aux investisseurs ayant financé la vente des avions correspondants. AIFS a ensuite placé à long terme ces 800 millions de dollars auprès du GIE Airbus Industrie.

Les dettes financières sont libellées en dollars et se ventilent comme suit :

à moins d'un an	de 1 à 5 ans	à plus de 5 ans	total
1 535	17 487		19 022

Dettes à taux variable	10 651
Dettes à taux fixe	8 371
	19 022

Les immobilisations correspondent aux valeurs nettes des avions faisant l'objet de contrats de locations simples. Les créances comprennent, pour l'essentiel, des créances au titre des contrats de location financière.

Les engagements souscrits par ces sociétés sont compris dans les engagements donnés présentés en Note 13 et font l'objet, le cas échéant, de provisions pour risques et charges mentionnées en Note 9.

Note 4 — Immobilisations financières

	31.12.1999			31.12.1998	31.12.1997
	Brut	Amortissements ou Provisions	Net	Net	Net
Titres de participation	1 728	207	1 521	1 993	892
Créances rattachées à des participations	398	2	396	277	178
Prêts	501	67	434	437	486
Autres immobilisations financières	319	3	316	265	441
	2 946	279	2 667	2 972	1 997

Variation des titres de participation

	Brut	Amortissements ou Provisions	Net
au 31.12.1997	1 096	204	892
Apport de Dassault Aviation	26	1	25
Acquisitions et souscriptions	1 516		1 516
Cessions et réduction de capital	(443)	(3)	(440)
Variation du périmètre et écarts de change			0
au 31.12.1998	2 195	202	1 993
Apport de MHT	114	20	94
Acquisitions et souscriptions	829		829
Redistribution aux actionnaires des titres Thomson CSF	(1 333)		(1 333)
Cessions et réduction de capital	(95)		(95)
Variation des provisions		(33)	33
Autres variations du périmètre et écarts de change	18	18	0
au 31.12.1999	1 728	207	1 521

Liste des principales participations non consolidées

	31.12.1999				31.12.1998	31.12.1997
	% détenu	Montant brut	Provisions	Montant net	Montant net	Montant net
Thomson-CSF				0	1 333	0
Arianespace participation	12,26	245		245	204	357
Unilaser	99,99	181	108	73	76	
Sopartech	2,18	44		44	44	90
Aerospatiale Batteries		37		37	37	76
Sycomore Holding		33		33	33	44
ATR Ireland Ltd	50,00	23		23	23	23
Nahuelsat				0	53	50
STARSEM		132		132	0	50
EMBRAER		630		630		
Autres		403	99	304	190	202
		1 728	207	1 521	1 993	892

Note 5 — Stocks et en-cours

	31.12.1999			31.12.1998			31.12.1997
	Brut	Provisions	Net	Brut	Provisions	Net	Montant net
Matières premières et autres approvisionnements	3 911	726	3 185	2 746	568	2 178	1 721
En-cours de production	24 490	353	24 137	18 115	351	17 764	12 096
Produits intermédiaires et finis	12 187	2 093	10 094	11 533	1 836	9 697	8 236
	40 588	3 172	37 416	32 394	2 755	29 639	22 053

L'analyse par branche est la suivante

	31.12.1999
Aéronautique	19 661
Dassault Aviation	8 745
Missiles	4 847
Espace	3 193
Systèmes, Services et Télécommunications	934
divers	36
	37 416

Note 6 — Créances

	31.12.1999			31.12.1998			31.12.1997
	Brut	Provisions	Net	Brut	Provisions	Net	Montant net
Créances d'exploitation	24 442	2 181	22 261	19 110	1 881	17 229	14 743
Créances diverses	11 529	14	11 515	7 533	9	7 524	7 124
	35 971	2 195	33 776	26 643	1 890	24 753	21 867

Au 31 décembre 1999, le poste ''Créances diverses'' comprend des impôts différés actifs d'un montant de 661 millions de francs qui correspond principalement à des provisions non déductibles fiscalement, contre 217 millions de francs au 31 décembre 1998.

Note 7 — Charges constatées d'avance

Ce poste comprend des primes payées sur achats d'options de change (ne faisant pas partie des ''stratégies à primes zéro'') pour 26 millions de francs contre 416 millions de francs en 1998 (dont 156 millions de francs sur des reports de ventes à terme).

Les primes payées et celles encaissées sur ventes d'options dans le cadre de stratégies à primes zéro sont portées immédiatement en résultat.

Il comprend également, à hauteur de 1.752 millions de francs au 31 décembre 1999 (1.608 millions de francs à fin 1998), des dépenses commerciales et de support (formation des pilotes, assurances etc.) engagées au titre d'avions à livrer. Ces dépenses, liées à des contrats clients, sont prises en compte dans le calcul des résultats à terminaison de ces contrats et sont constatées en charges lors de la livraison des avions.

Note 8 — Capitaux propres

Le capital est composé de 403 687 775 actions de 20 francs de valeur nominale chacune.

La variation des capitaux propres est donnée dans un tableau joint au bilan

	Capitaux Propres	Résultats	Total	Rappel fin 1998
Les Intérêts minoritaires représentent :				
la part de DAIMLERCHRYSLER Aerospace dans Eurocopter	1 067	152	1 219	1 054
la part des minoritaires dans Sogerma et ses filiales	84	6	90	87
autres	2	(1)	1	2
	1 153	157	1 310	1 143

Note 9 — Provisions pour risques et charges

	31.12.1999	31.12.1998 pro forma	31.12.1998	31.12.1997
Pertes à terminaison	237	347	218	338
Garanties clients	1 495	1 243	936	614
Garanties financières sur ventes d'avions	2 542	2 123	2 123	1 873
Pénalités et risques sur contrats	869	637	365	430
Prestations à fournir	1 747	1 371	1 303	1 071
Indemnités de départ en retraite et médailles du travail	3 507	3 245	2 996	2 363
Restructurations	463	383	125	351
Autres risques et charges	1 437	1 194	932	585
Impôts différés	95	77	71	1
TOTAL	12 392	10 620	9 069	7 626

L'impact des variations des taux de change, essentiellement du dollar (6,53 F au 31.12.1999 contre 5,62 F au 31.12.1998), représente une augmentation des provisions de 675 millions de francs.

Engagements de retraites et médailles du travail

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
Hypothèses			
Taux d'actualisation	5 %	5 %	6 %
Taux d'augmentation des salaires	3 %	3 %	3 %
Valeur actuarielle des droits accumulés	4 302	3 797	2 795
Pertes actuarielles non amorties	795	801	432
Montant provisionné au bilan	3 507	2 996	2 363

La dotation nette aux comptes de provisions s'analyse ainsi :

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
Droits acquis durant l'année	153	119	108
Droits utilisés durant l'année	(128)	(114)	(85)
Coût financier sur la valeur actuarielle des droits accumulés avec projection de salaires	184	173	162
Amortissement du différé	49	48	31
Dotation nette aux provisions pour retraite et médailles du travail	258	226	216

Note 10 — Dettes financières et Endettement Net

	31.12.1999					
	à moins d'un an	de 1 à 5 ans	à plus de 5 ans	total	31.12.1998	31.12.1997
Emprunts obligataires						
Emprunts domestiques						
9,6 % — Février 1991		898		898	898	898
9,4 % — Septembre 1991		807		807	807	807
zéro coupon — Février 1992, échéance 2002		140		140	140	140
8,7 % — Novembre 1992, échéance 2002		804		804	804	803
Emprunts émis hors de France						
9,125 % — Mars et Juin 1992, échéance 2002		1 614		1 614	1 614	1 614
8,375 % — Février 1993, échéance 2003		260		260	260	260
100 Millions de francs suisses 4,75 % — Mai 1993 échéance 1998						378
7 % — Juillet 1993, échéance 2003		594		594	594	594
1 500 Millions de francs lux. 8,125 % — 1994						
Plan d'épargne d'entreprise	93	419		512	367	412
	93	5 536		5 629	5 484	5 906
Emprunts auprès d'établissements de crédit	309	2 831	308	3 448	2 158	2 196
Financement d'immobilisations par crédit-bail	139	508	883	1 530	1 311	1 380
Autres dettes financières	354	471	236	1 061	456	419
Endettement courant (billets de trésorerie et dettes à moins d'un an à l'origine)	2 318			2 318	1 404	1 853
Comptes courants de trésorerie de filiales non consolidées	269			269		
Total	3 482	9 346	1 427	14 255	10 813	11 754

Ces postes se ventilent comme suit au 31 décembre 1999

— par devise

	Taux	Devises	Contre-valeur en Francs
Euros	6.55957	1 715	11 249
Dollars américains	6.53	421	2 746
autres			260
total contre-valeur en Francs			14,255

— par catégorie de taux

	avant	après
	opérations de swap	
Dettes à taux variable	2 793	4 230
Dettes à taux fixe	11 462	10 025
	14 255	14 255

Endettement Net

	31.12.1999	1.01.1999
Dettes financières (y compris avances des sociétés non consolidées sous conventions de trésorerie pour 210 millions de francs au 1.1.1999)	14 255	13 329
à déduire : Valeurs mobilières de placement	(13 547)	(7 918)
Disponibilités (y compris prêts sous conventions de trésorerie aux filiales non consolidées pour 100 millions de francs au 31 décembre 1998)	(5 120)	(5 230)
Endettement net (+) ou trésorerie (–)	(4 412)	181
Diminution de l'Endettement Net	(4 593)	

	31.12.1999	31.12.1998
Evaluation des valeurs mobilières de placement		
Valeur comptable	13 547	7 918
Valeur de marché	14 467	8 670

Au 31 décembre 1999, Aerospatiale Matra bénéficie, comme au 31 décembre 1998, d'une ligne de crédit de 500 millions de francs jusqu'en 2002.

Note 11 — Produits constatés d'avance

Ce poste comprennait des primes encaissées sur ventes d'options de change (ne faisant pas partie des ''stratégies à prime zéro'') pour 110 millions de francs à fin 1998.

Les primes encaissées et celles payées sur achats d'options dans le cadre de stratégies à prime zéro sont portées immédiatement en résultat.

Note 12 — Gestion des risques de change et de taux d'intérêt

1 — Utilisation d'instruments financiers

Les instruments financiers utilisés par le Groupe sont destinés à couvrir les risques liés à ses activités d'exploitation et à la gestion de sa trésorerie.

Le risque de contrepartie associé à ces instruments est géré au moyen d'une centralisation des engagements et de procédures qui précisent, par type d'opération, d'instrument et de contrepartie, les limites des risques. L'ensemble de ces opérations fait l'objet de procédures de contrôle interne et d'une supervision directe par la Direction Générale.

Les risques de change et de taux de la plupart des sociétés du Groupe font l'objet d'une gestion centralisée au niveau de la société mère.

La politique de gestion des risques de change et de taux est la suivante :

1.1 — Risque de change

1.1.1 — Principes généraux

La couverture globale du risque de change est assurée par des ventes à terme et des achats d'options de vente à des niveaux qui doivent assurer un niveau de rentabilité suffisant pour le Groupe.

S'agissant des achats d'options de vente, le coût de leur mise en place a été minimisé par la vente d'options d'achat, cette combinaison correspondant à des stratégies de couverture dites du « tunnel » où le cours garanti est ainsi compris entre les deux cours d'exercice des options concernées.

Dans le cadre de stratégies à prime zéro, qui ne constituaient qu'un cas particulier de la combinaison décrite ci-dessus, les primes payées sur les achats d'options de vente étaient financées par des primes encaissées sur des ventes d'options d'achat, lesquelles pouvaient porter sur des montants plus importants et sur des échéances plus lointaines que celles des achats d'options de vente.

Ainsi, il est possible qu'à une date donnée il y ait des ventes d'options d'achat pour des montants plus importants que ceux des achats d'options de vente restants, mais leurs cours d'exercice assurent une rentabilité aux activités avions et leur volume reste cohérent avec le carnet de commandes.

A hauteur de la position nette des ventes d'options d'achat, le cours de conversion applicable au chiffre d'affaires des années futures se trouve ainsi limité à la hausse dans l'hypothèse d'une augmentation du dollar à des niveaux supérieurs aux cours d'exercice des ventes d'options d'achat. Dans la mesure où la société est assurée de recevoir des dollars dans le cadre de ses transactions commerciales ou, depuis 1999 de ses filiales liées par des conventions de trésorerie, cette limitation éventuelle du cours de conversion ne se traduit, au niveau des comptes du Groupe, que par un manque à gagner.

1.1.2 — Gestion du risque de change en 1999

La mise sur le marché d'une partie du capital d'Aerospatiale Matra a justifié une stratégie nouvelle de couverture du risque de change sur le dollar, qui peut être résumée comme suit :

- identité de durée des portefeuille de ''puts'' et de ''calls'' ; et
- similitude d'échéance entre les instruments en place et les flux nets de dollars attendus sur le carnet de commandes.

Dans ce cadre, Aerospatiale Matra a complété son dispositif de couverture de change de façon à s'assurer que les flux de dollars de l'exercice 2000 soient vendus à un cours du dollar autour de 5,50 F et que ceux des exercices 2001 et 2002 soient :

- pour moitié vendus à un cours du dollar compris entre 5,50 F et 5,60 F ; et
- pour l'autre moitié, vendus à un cours supérieur de 40 centimes au cours du dollar sur le marché, ce cours de vente étant plafonné entre 5,50 F et 5,60 F.

Elle a pour cela reporté sur les années 2000 à 2002 les ventes de ''calls'' excédentaires de 1999 et complété son portefeuille de ''puts'' et de ''put spreads'' (combinaison d'un achat de ''put'' et d'une vente de ''put'' à un prix d'exercice inférieur).

Le coût a atteint 2.628 millions de francs et a été comptabilisé en résultat exceptionnel.

Les excédents de ventes de Call par rapport aux flux de dollars attendus, subsistant au 31 décembre pour environ 1 milliard de dollars, seront reportés sur 2003 à un cours plafonné aux alentours de 5,50 F.

1.2 — Risque de taux

Le Groupe utilise plusieurs types d'instruments de gestion du risque de taux pour optimiser ses charges financières et gérer au mieux la répartition de la dette entre dette à taux fixe et dette à taux variable.

Les instruments de couverture utilisés sont affectés à des dettes financières de nominal au moins égal et aux échéances identiques ou postérieures à celles de ces instruments.

2 — Couvertures du risque de change

Les positions de couverture en dollars regroupées par instrument s'analysent comme suit :

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
	(en millions de dollars)		
Couvertures de change certaines			
Ventes à terme nettes	2 253	1 130	2 561
Options de vente sans barrières désactivantes	4 817	658	710
combinaison d'achats de Puts et de ventes de Put à des cours inférieurs (Puts spread)	3 065		
Autres			
Options de vente avec barrières basses désactivantes(*)	547	3 060	4 997

(*) Les instruments qui n'ont pas un caractère certain ne sont pas pris en compte dans les couvertures de change.

Les ventes de Call effectuées dans le cadre de stratégies de couverture à prime zéro (ou réduite) se présentent ainsi :

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
	(en millions de dollars)		
Ventes d'options d'achat	11 241	14 064	17 788
Achats d'options d'achat	33	2 476	4 430
Ventes nettes	11 208	11 588	13 358
dont à barrières désactivantes	10 366	3 053	6 567
Ventes d'options d'achat avec barrières activantes	0	300	1 050

Ces positions de ventes nettes d'options d'achat restent inférieures aux flux nets de dollars garantis par le carnet de commandes du groupe.

Le cours moyen de cession des dollars, résultant de l'utilisation des couvertures, a été de 5,49 F contre 5,22 F en 1998 (5,51 F hors coût de restructuration partielle du dispositif de change intervenu en 1998 pour 699 millions de francs).

A fin décembre, les instruments de couverture, ventilés par année d'échéance, se présentent comme suit :

	Total	2000	2001	2002	2003
Ventes à terme, nettes	2 253	1 650	399	195	9
Achats de ''puts'' sans barrières désactivantes	4 817	1 835	2 682	300	
Achats de ''puts spread''	3 065		325	2 740	
achats de ''put'' avec barrières désactivantes	547	364	183		
Ventes de ''calls'' avec ou sans barrières désactivantes, nettes	11 208	3 124	3 801	4 283	

Les positions sur les autres devises sont les suivantes au 31 décembre 1999 :

	Total	2000	2001	2002	2003
Ventes à terme, nettes	923	769	135	10	9
Achats nets d'options de vente	0				
Ventes d'options d'achats	0				

3 — Couvertures du risque de taux

Les positions par instruments sont les suivantes au 31 décembre 1999 :

Au 31 décembre 1999	Total	Maturité résiduelle à moins d'un an	de 1 à 5 ans	à plus de 5 ans
Swap de taux				
Emprunteur à taux fixe	1 255		1 255	
Prêteur à taux fixe	3 450	255	3 195	
Achats de CAP	560	324	236	
Ventes de CAP	0			
Achats de FLOOR	0			
Ventes de FLOOR	313	77	236	

Aerospatiale Matra a swapé les taux long terme de ses émissions obligataires et autres emprunts à taux fixe contre du taux variable à hauteur de 1.437 millions de francs contre 1.350 millions de francs à fin 1998.

A fin 1998, prêtant à court terme à ses filiales au TMP, dans le cadre d'une gestion centralisée de la trésorerie du groupe, Aerospatiale Matra avait swapé les taux d'émission de ses billets de trésorerie contre des taux TMP et T4M, pour un en-cours à fin 1998 de 100 millions de francs.

4 — Valeur de marché des instruments financiers qui composent les positions en dollars

Les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations présentées ci-après sont par nature théoriques. Elles comportent notamment les limites suivantes :

— les valeurs de marché estimées correspondent aux montants qui seraient reçus ou payés pour résilier ces engagements à la date considérée, évalués sur la base des taux de marché à la clôture,

— en conséquence, elles ne sont pas représentatives des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance et,

— elles ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change.

	Valeur de marché 31.12.1999	31.12.1998
	(en millions de francs)	
Ventes/achats à terme	(1 492)	134
Options de change	(7 852)	(2 168)
	(9 344)	(2 034)

L'évolution de la valeur de marché traduit essentiellement la hausse du cours comptant du dollar entre le 31 décembre 1998 soit 5,62 F et le 31 décembre 1999 soit 6,53 F. La société ayant figé le niveau du dollar auquel seront perçus les flux 2000, 2001 et 2002 et ayant assuré une marge par rapport au cours de marché, plafonné aux alentours de 5,50 F/$, l'évolution de la valeur de marché de ses couvertures de change n'a aucune influence sur le niveau du dollar auquel seront perçus les flux futurs.

Note 13 — Engagements donnés

	31.12.1999	31.12.1998	31.12.1997
Crédit-bail(a)	979	376	619
Engagements de retraite(b)	795	801	432
Engagements nets au titre des financements des ventes d'avions(c)	1 541	1 971	2 982
Cautions liées à l'activité Satellites		266	1 403
Garantie d'une ligne de crédit accordée à Airbus Finance Company(d)(*)	3 589	3 090	3 291
Autres Cautions	1 856	1 001	712
Autres engagements (cautions de marché..)(**)	18 012	1 705	1 273
	26 772	9 210	10 712
(*) dont garantie utilisée	1 025	579	563
(**) dont engagements de l'ensemble Matra Hautes Technologies	15 639		

a) Crédit bail : il s'agit des engagements au titre des contrats de crédit-bail dont le montant unitaire est peu significatif et qui ne sont pas retraités dans les comptes consolidés.

b) Engagements de retraite : il s'agit de la quote-part de la valeur actuelle des indemnités de départ en retraite (et des compléments de retraite éventuels) résultant de changements d'hypothèses (taux d'actualisation) et dont la prise en compte est étalée dans le temps.

c) Les engagements financiers au titre des avions livrés correspondent à la quote-part revenant au groupe (37,9 % pour Airbus Industrie et 50 % pour ATR) des engagements bruts découlant des contrats de vente d'avions conclus par les GIE, sous déduction des contre-garanties reçues des tiers, de la valeur de marché estimée des appareils concernés (déterminée à partir de données fournies par des organismes indépendants spécialisés dans la cotation des avions civils d'occasion et auxquelles une décote systématique est appliquée), et des provisions pour risques comptabilisées.

d) Garantie d'une ligne de crédit accordée à AFC : il s'agit d'une caution de 549,55 millions de dollars accordée par Aerospatiale Matra en garantie, pour sa quote-part, d'une ligne de crédit revolving multi-devises de 1.450 millions de dollars accordée à Airbus Finance Company. Cette ligne de crédit n'est utilisée au 31 décembre 1999 qu'à hauteur de 157 millions de dollars pour la part Aerospatiale Matra.

B — NOTES SUR LES RESULTATS

Note 14 — Chiffre d'affaires

La contribution des Branches au chiffre d'affaires consolidé est la suivante :

	Année 1999			Année 1998			
	France	hors de France	Total	pro forma périmètre actuel	pro forma publié	publiée	Année 1997
Aéronautique							
Airbus	2 763	33 124	35 887	28 626	27 420	27 420	26 996
Hélicoptères	2 072	9 428	11 500	11 139	11 139	11 139	10 191
Autres activités aéronautiques	1 547	4 034	5 581	5 084	6 712	6 830	6 716
Total Aéronautique	6 382	46 586	52 968	44 849	45 271	45 389	43 903
Dassault Aviation	2 744	5 904	8 648	9 217	9 217		
Espace	7 242	2 477	9 719	9 910	9 999	5 966	5 420
Systèmes de missiles	3 275	4 292	7 567	10 931	10 931	3 438	3 208
Systèmes, Services et Télécommunications	3 641	2 002	5 643	5 651	5 140		
divers	39	24	63	76	76	76	57
Total	23 323	61 285	84 608	80 634	80 634	54 869	52 588
Contribution de l'activité Satellites cédée en 1998							3 705
Total	23 323	61 285	84 608	80 634	80 634	54 869	56 293

Du fait de la création au 1er janvier 1999 des sociétés Aerospatiale Matra Airbus et Aerospatiale Matra Lanceurs stratégiques et spatiaux, les périmètres des activités Airbus, Espace, ainsi que Systèmes, Services et Télécommunications, ont été légèrement modifiés par rapport à ceux retenus dans le document de référence.

La part du chiffre d'affaires réalisée hors de France est de : 72,4 %.

Le cours du dollar de couverture des activités Airbus et ATR est de 5,50 F pour 1999 contre 5,22 F en 1998 (5,51 F hors coût de restructuration partielle du dispositif de change intervenu en 1998 pour 699 millions de francs).

En l'absence d'accord formel entre le GIE Airbus Industrie et ses partenaires sur le prix des prestations que ces derniers lui fournissent au titre du programme long range, ces prestations sont actuellement facturées sur la base de prix provisoires qui tiennent compte de l'évolution des négociations entre les partenaires.

La répartition du chiffre d'affaires de l'année 1999 par zone géographique est la suivante :

	Année 1999
France	23 323
Allemagne	5 024
Royaume Uni	5 139
autres pays de l'Union européenne	11 083
autres pays européens	5 323
total Europe	49 892
Amérique du Nord	17 566
Amérique du Sud	2 839
Asie-Pacifique	7 244
Afrique et Moyen Orient	7 067
Total	84 608

Note 15 — Résultat d'exploitation par activités

		Année 1998			
	Année 1999	proforma périmètre actuel	proforma publié	Année 1998 publiée	Année 1997
Aéronautique					
Airbus(*)	1 239	49	(68)	(68)	1 131
Hélicoptères	499	498	498	498	4
Autres activités aéronautiques(*)	166	(131)	(14)	(14)	15
Total Aéronautique	1 904	416	416	416	1 150
Dassault aviation	826	847	847		
Systèmes de missiles	201	1 493	1 548	(341)	(196)
Espace	224	598	598	334	191
Systèmes, Services et Télécommunications	(77)	(168)	(168)		
divers	69	55	0	0	(67)
Total	3 147	3 241	3 241	409	1 078

(*) Les montants Airbus et autres activités aéronautiques de 1998 ont été retraités pour tenir compte des modifications de périmètre résultant des opérations de filialisation de 1999.

Note 16 — Résultat financier

	Année 1999	Année 1998 pro forma	Année 1998 publiée	Année 1997
Dividendes et quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun	66	29	29	63
Frais financiers nets				
Autres intérêts et produits assimilés	950	954	823	864
Intérêts et charges assimilés	(1 088)	(1 034)	(905)	(953)
Résultats nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	107	5	(12)	37
	(31)	(75)	(94)	(52)
Différences de change, dotations et reprises aux comptes de provisions	(408)	1	7	85
Autres dotations et reprises financières aux amortissements et provisions	(223)	(12)	(6)	(4)
Total	(596)	(57)	(64)	92

Les différences de change concernent le GIE Airbus Industrie pour 239 millions de francs, Aerospatiale Matra pour 78 millions de francs, Dassault Aviation pour 42 millions de francs, Matra Nortel Communications pour 55 millions de francs.

Note 17 — Résultat exceptionnel

	Année 1999	Année 1998 pro forma	Année 1998 publiée	Année 1997
Résultat sur cessions d'actifs immobilisés	1 956	1 808	1 138	221
dont en 1999 : cession d'Atev 1.196 millions de francs, de Nahuelsat 81 millions de francs, d'une partie de l'activité de MDTV 192 millions de francs, de Nortel Matra Cellular 227 millions de francs, d'une partie de l'avionique 200 millions de francs; dont en 1998 : apport à Thomson CSF de l'activité satellites 666 millions de francs, cession de titres dans le domaine des satellites 423 millions de francs et dans le domaine des télécommunications 655 millions de francs.				
Amortissements exceptionnels	(45)			
Charges de restructuration	(416)	(642)	(355)	(145)
Frais engagés dans le cadre d'opérations stratégiques (rapprochement avec Matra Hautes Technologies, privatisation)		(45)	(45)	
Abondement sur l'offre d'actions aux salariés	(359)			
Coûts liés au passage à l'an 2000	(29)			
Provisions pour coûts externes et risques liés au passage de l'an 2000	74	(74)	(74)	
Provisions pour coûts des filialisations	33	(33)	(33)	
Coûts de restructuration des opérations de couverture de change	(2 628)			
Autres éléments exceptionnels	(102)	(82)	(59)	(5)
Provisions pour contrôle fiscal	(164)			
Total	(1 680)	932	572	71

Note 18 — Situation fiscale

La société est soumise depuis le 1er janvier 1991 au régime du bénéfice fiscal consolidé. Son impôt est calculé sur le résultat fiscal consolidé, incluant les filiales françaises et étrangères, les impôts payés par chaque filiale étant déduits du montant à payer. Le cas échéant, les impôts payés par les filiales françaises, qui ne peuvent pas être imputés, donnent lieu à un remboursement à la société mère.

	Année 1999	Année 1998 pro forma	Année 1998 publiée	Année 1997
Impôts nets du groupe fiscal consolidé	(142)	7	7	8
Impôt à payer des entités non incluses dans le régime du bénéfice fiscal consolidé	(386)	(1 299)	(37)	(2)
Crédit d'impôt au titre d'un report en arrière de déficits au profit d'actionnaires minoritaires				7
Rappel d'impôt suite à contrôle fiscal	(140)			
Impôt différé	260	102	142	5
Crédit d'impôt Recherche		40	40	
	(408)	(1 150)	152	18

Depuis le 31 décembre 1998, il n'existe plus de déficits reportables au niveau du groupe fiscal consolidé Aerospatiale.

Au bilan, les mouvements s'analysent ainsi :

	31.12.1998	Apports	Résultat	Autres mouvements	31.12.1999
Impôts différés actif	217	280	209	(45)	661
Impôts différés passif	(71)	(77)	51	2	(95)
Net	146	203	260	(43)	566

Note 19 — Résultat des entités mises en équivalence

	Année 1999		Année 1998 pro forma	
	% d'intérêt	Part du résultat	% d'intérêt	Part du résultat
Sextant Avionique			50,00	67
SOFEMA (anciennement OFEMA)	25,42		22,05	4
OGA	34,73	7	21,69	4
AIRBUS FINANCE Company et autres sociétés de financement	37,90	5	37,90	25
Nortel Matra Cellular			17,00	34
autres		21		15
Total		33		149

Note 20 — Frais de recherche, développement, industrialisation

L'effort d'innovation (activités de recherche, développement et industrialisation), qui contribue à la constitution du fonds technologique du groupe, est apprécié au travers de 2 notions :

- les frais d'innovation autofinancée qui correspondent à l'ensemble des investissements d'innovation, qu'ils soient immobilisés ou directement enregistrés en charges, non financés par marchés.
- les charges d'innovation autofinancée qui traduisent l'impact sur le résultat de l'effort d'innovation : frais enregistrés en charges, amortissements des dépenses immobilisées, charge nette de remboursement des avances remboursables.

Les chiffres ci-après s'entendent hors Dassault Aviation

	1999	1998 (*)	1997 (*)
Frais d'innovation autofinancée(1)	4 910	3 849	3 457
+ Charges nettes de remboursement des avances de l'Etat	761	1 297	817
– Production immobilisée (outillages spécialisés)	(608)	(293)	(85)
+ Amortissement des dépenses immobilisées	120	92	162
Charge d'innovation autofinancée	5 183	4 945	4 351

(1) à l'exclusion des frais de logiciels, dont la création ne constitue pas un métier de la société.

(*) Les chiffres 1998 et 1997 s'entendent hors Matra Hautes Technologies et Dassault Aviation.

Note 21 — Effectif

	1999	1998	1997
Effectif inscrit des sociétés intégrées en fin d'année	52 890	37 120	37 690
Effectif en équivalents temps plein (compte tenu des personnels travaillant à temps partiel)	52 387	36 647	37 157

Note 22 — Autres informations

La société, initialement dotée d'un Conseil d'Administration, a été transformée le 11 juin 1999 en société à Directoire et Conseil de Surveillance.

Jusqu'à cette date, le montant global des jetons de présence versés à certains administrateurs ainsi que des rémunérations des membres de la Direction générale (8 personnes) s'est élevé à 7,2 millions de francs.

A compter du 11 juin et jusqu'au 31 décembre, le montant des rémunérations des membres du Directoire et du Comité Directeur (soit 13 personnes) a représenté 12,4 millions de francs. Les jetons de présence versés aux membres du Conseil de Surveillance ont été de 0,9 million de francs.

Le montant des rémunérations et jetons de présence versés en 1998 représentait 12,2 millions de francs.

C — NOTES SUR LE TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE

Note 23 — Cessions ou réductions d'actifs immobilisés

	1999	1998(*)
Titres ATEV (particiation dans Sextant Avionique) cédés à Thomson CSF	2 222	
titres Nahuelsat	134	
Titres de la filiale satellites apportée à Thomson CSF		1 333
Autres participations dans le domaine des satellites cédées à Alcatel Space		980
Réduction des prêts	37	200
Cession d'une partie de l'activité de MDTV	192	
Cession de Nortel Matra Cellular	412	
Cessions d'activités (dont une partie de l'avionique pour 200 millions de francs)	225	
Cessions d'immobilisations corporelles	307	470
	3 529	2 983

(*) Les chiffres 1998 s'entendent hors Matra Hautes Technologies et Dassault Aviation.

AEROSPATIALE MATRA

37 boulevard de Montmorency — 75781 Paris Cedex 16

Société Anonyme au capital de 8 074 000 000 francs

N° Siret : 572 094 514 00013

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Comptes Consolidés — Exercice clos le 31 décembre 1999

Ernst & Young Audit
4, rue Auber
75009 Paris

Mazars & Guérard
125, rue de Montreuil
75011 Paris

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société AEROSPATIALE MATRA établis en francs relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 1999, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Directoire. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiants les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Paris, le 8 mars 2000

Les commissaires aux comptes

Ernst & Young Audit : Jean-Marc Montserrat

Mazars & Guérard : Bernard España

Alain Vermont

AEROSPATIALE MATRA

ÉTATS FINANCIERS PRO FORMA (NON AUDITÉS)

Exercices clos le 31 décembre 1997 et le 31 décembre 1998

Le bilan consolidé pro forma arrêté au 31 décembre 1998 et les comptes de résultat consolidés pro forma arrêtés au 31 décembre 1997 et 31 décembre 1998 (désignés ci-après comme ‘‘les états financiers consolidés pro forma non audités’’) ont été établis en tenant compte de l’apport des titres Dassault Aviation réalisé par l’État et des titres Matra Hautes Technologies (MHT) réalisé par Lagardère SCA en date du 1er janvier 1997 pour le compte de résultat et le 31 décembre 1998 pour le bilan.

Les états financiers consolidés pro forma non audités n’ont pas pour objectif de présenter ce qu’aurait été le patrimoine ou les résultats du Groupe si ces transactions avaient effectivement eu lieu à ces dates, ni de prévoir le patrimoine ou les résultats du Groupe à une date future ou sur une période future. Les états financiers consolidés pro forma non audités doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés audités d’Aerospatiale, de Dassault Aviation et de MHT pour les exercices clos le 31 décembre 1997 et le 31 décembre 1998.

ASM — TABLEAU DE PASSAGE DES COMPTES HISTORIQUES

AUX COMPTES PRO FORMA SELON LES PCGA FRANCAIS (NON AUDITE)

1998

	Note	Aerospatiale	MHT	Dassault Aviation	Elimination des transactions intra-groupe	Ajustements Pro forma	Reclassements	Pro forma ASM (PCGA Français)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
					en millions d'euros			
COMPTE DE RESULTAT								
Ventes		8 365	2 575		(26)			10 914
Coût des ventes		(8 302)	(2 272)		26		1 842	(8 706)
Marge brute		63	303	0	0	0	1 842	2 208
Frais commerciaux							(565)	(565)
Frais généraux et administratifs							(584)	(584)
Coûts de recherche et développement							(842)	(842)
Autres produits d'exploitation		166					292	458
Autres charges d'exploitation		(3)	(27)			8	(166)	(188)
Résultat d'exploitation		226	276	0	0	8	(23)	487
Produit des participations		15	7	73				95
Produits et charges d'intérêts nets		(14)					(13)	(27)
Autres produits financiers		5	(5)				12	12
Résultat financier		6	2	73	0	0	(1)	80
Résultat avant impôts		232	278	73	0	8	(24)	567
Résultat extraordinaire		(79)	55				24	0
Impôts		23	(136)					(113)
Intérêts minoritaires		(18)						(18)
Résultat net		158	197	73	0	8	0	436

ASM — TABLEAU DE PASSAGE DES COMPTES HISTORIQUES

AUX COMPTES PRO FORMA SELON LES PCGA FRANCAIS (NON AUDITE)

1998

	Note	Aerospatiale	MHT	Dassault Aviation	Elimination des transactions intra-groupe	Ajustements pro forma	Reclassements	Pro forma ASM (PCGA Français)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
					en millions d'euros			
ACTIF								
Immobilisations incorporelles		89	634			(270)	(28)	425
Immobilisations corporelles		1 384	255			(96)	28	1 571
Immobilisations financières		713	60			381		1 154
Total immobilisations		2 186	949	0	0	15	0	3 150
Matières premières							264	264
Travaux en cours		4 518	634		7	(1 127)	(1 572)	2 460
Produits finis et rechanges							1 309	1 309
Avances et acomptes versés		536	108		(32)	(20)		592
Stocks (valeur brute)		5 054	742	0	(25)	(1 147)	1	4 625
Avances et acomptes reçus							(3 965)	(3 965)
Stocks (valeur nette)		5 054	742	0	(25)	(1 147)	(3 964)	660
Créances d'exploitation		2 627	649		(18)	(295)	(423)	2 540
Autres créances		1 147	173			(9)	344	1 655
Valeurs mobilières de placement		1 207				(500)	15	722
Disponibilités		448	339			(47)		740
Total actif circulant		10 483	1 903	0	(43)	(1 998)	(4 028)	6 317
Impôts différés actifs							64	64
Charges constatés d'avance		433	10			(44)		399
Total Actif		13 102	2 862	0	(43)	(2 027)	(3 964)	9 930

	Note	Aerospatiale	MHT	Dassault Aviation	Elimination des transactions intra-groupe	Adjustements pro forma	Reclassements	Pro forma ASM (PCGA Francais)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
					en millions d'euros			
PASSIF								
Capital social		702				529		1 231
Primes d'émission								0
Réserves		254	598			(339)	(12)	501
Autres réserves							12	12
Capitaux propres		956	598	0	0	190	0	1 744
Intérêts minoritaires		174	0	0	0	12	0	186
Provisions pour retraites		1 383	312			(198)	(1 109)	388
Provision pour impôts								0
Autres provisions		405				(405)	1 109	1 109
Total provisions		1 788	312	0	0	(603)	0	1 497
Dettes financières		1 648	352			(49)	32	1 983
Dettes d'exploitation		7 589	1 453		(43)	(1 478)	(5 055)	2 466
Autres dettes		685	134			(99)	1 047	1 767
Total dettes		9 922	1 939	0	(43)	(1 626)	(3 976)	6 216
Impôts différés passifs							12	12
Produits constatés d'avance		262	13			0		275
Total Passif		13 102	2 862	0	(43)	(2 027)	(3 964)	9 930

ASM — TABLEAU DE PASSAGE DES COMPTES HISTORIQUES EN NORMES FRANCAISES

AUX COMPTES PRO FORMA SELON LES PCGA FRANÇAIS (NON AUDITE)

1997

	Note	Aerospatiale	MHT	Dassault Aviation	Elimination des transactions intra-groupe	Ajustements Pro forma	Reclassements	Pro forma ASM (PCGA Français)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
				en millions d'euros				
COMPTE DE RESULTAT								
Ventes		8 582	3 160		(14)	(555)		11 173
Coût des ventes		(8 417)	(2 821)		14	518	1 868	(8 838)
Marge brute		165	339	0	0	(37)	1 868	2 335
Frais commerciaux							(493)	(493)
Frais généraux et administratifs							(583)	(583)
Coûts de recherche et développement							(774)	(774)
Autres produits d'exploitation							99	99
Autres charges d'exploitation		(2)	(34)			(2)	(103)	(141)
Résultat d'exploitation		163	305	0	0	(39)	14	443
Produit des participations		27	11	92				130
Produits et charges d'intérêts nets		(8)	(12)			(1)	34	13
Autres produits financiers		22	12			(1)	(51)	(18)
Résultat financier		41	11	92	0	(2)	(17)	125
Résultat avant impôts		204	316	92	0	(41)	(3)	568
Résultat extraordinaire		11	(15)			(3)	7	0
Impôts		3	(163)			13		(147)
Intérêts minoritaires		(1)	(28)			23	(4)	(10)
Résultat net		217	110	92	0	(8)	0	411

AEROSPATIALE MATRA

NOTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS PRO FORMA ARRÊTÉS AU 31 DÉCEMBRE 1997 ET 31 DÉCEMBRE 1998 (NON AUDITÉS)

(1) Aerospatiale : Les états financiers consolidés 1997 et 1998 d'Aerospatiale sont ceux arrêtés par le Conseil d'Administration, respectivement le 4 mars 1998 et le 9 mars 1999.

Pour prendre en compte la nouvelle présentation du compte de résultat et du bilan consolidés, certains reclassements ont été réalisés ; ils se traduisent de la manière suivante :

Compte de résultat consolidé :

— le ''résultat d'exploitation'' présenté dans les comptes de résultat consolidés historiques 1997 et 1998 est égal à la ''marge brute'' ;

— les ''plus-values de cession'' présentées dans le compte de résultat consolidé historique 1998 sont enregistrées dans les ''autres produits d'exploitation'' ;

— les éléments du ''résultat exceptionnel'' présentés dans les comptes de résultat consolidés historiques 1997 et 1998 correspondent au ''résultat extraordinaire'' ;

— le ''résultat financier'' présenté dans les comptes de résultat consolidés historiques 1997 et 1998 est ventilé entre ''produits et charges d'intérêts nets'' et ''autres produits financiers'' ;

— le montant porté en ''résultat des sociétés mises en équivalence'' dans les comptes de résultat consolidés historiques 1997 et 1998 correspond au ''produit des participations'' ;

— ''l'amortissement de l'écart d'acquisition'' présenté dans les comptes de résultat consolidés historiques 1997 et 1998 est inclus dans les ''autres charges d'exploitation''.

Bilan consolidé :

— ''sociétés mises en équivalence'' et ''prêts et participations'' présentés dans le bilan consolidé historique 1998 sont inclus dans les ''immobilisations financières'' ;

— les ''réserves'' et le ''résultat net'' présenté dans le bilan consolidé historique 1998 sont inclus dans les ''réserves'' ;

— les ''fonds à capitaliser'' présentés dans le bilan consolidé historique 1998 sont inclus dans les ''autres provisions'' ;

— les ''avances et acomptes reçus des clients'' et les ''dettes d'exploitation'' qui figurent dans le bilan consolidé historique 1998 sont incluses dans le poste ''dettes d'exploitation''.

(2) MHT :

— Les états financiers consolidés 1998 de MHT sont ceux inclus dans les états financiers consolidés pro forma contenus dans le prospectus international daté du 25 mai 1999 (pages F-1 à F-6).

— Les états financiers consolidés 1997 de MHT correspondent aux états financiers consolidés historiques présentés dans le prospectus international (pages F-40 à F-62).

Pour prendre en compte la nouvelle présentation du compte de résultat et du bilan consolidés, certains reclassements ont été réalisés ; ils se traduisent de la manière suivante :

Compte de résultat consolidé :

— le ''résultat d'exploitation'' présenté dans le compte de résultat consolidé historique 1997 et dans le compte de résultat consolidé pro forma 1998 est égal à la ''marge brute'' ;

— les éléments du ''résultat exceptionnel'' présentés dans le compte de résultat consolidé historiques 1997 et dans le compte de résultat consolidé pro forma 1998 correspondent au ''résultat extraordinaire'' ;

— le ''résultat financier'' présenté dans le compte de résultat consolidé historique 1997 et dans le compte de résultat consolidé pro forma 1998 est ventilé entre ''produits et charges d'intérêts nets'' et ''autres produits financiers'' ;

— le montant porté en ‘‘résultat des sociétés mises en équivalence’’ dans le compte de résultat consolidé historique 1997 et dans le compte de résultat consolidé pro forma 1998 correspond au ‘‘produit des participations’’ ;

— ‘‘l’amortissement de l’écart d’acquisition’’ présenté dans le compte de résultat consolidé historique 1997 et dans le compte de résultat consolidé pro forma 1998 est inclus dans les ‘‘autres charges d’exploitation’’.

Bilan consolidé :

— ‘‘sociétés mises en équivalence’’ et ‘‘prêts et participations’’ présentés dans le bilan consolidé pro forma 1998 sont inclus dans les ‘‘immobilisations financières’’ ;

— les ‘‘réserves’’ et le ‘‘résultat net’’ présenté dans le bilan consolidé pro forma 1998 sont inclus dans les ‘‘réserves’’ ;

— les ‘‘avances et acomptes reçus des clients’’ et les ‘‘dettes d’exploitation’’ qui figurent dans le bilan consolidé pro forma 1998 sont incluses dans le poste ‘‘dettes d’exploitation’’.

(3) Dassault Aviation : Les montants enregistrés dans les comptes de résultat consolidés 1997 et 1998 correspondent à la mise en équivalence de la quote-part du capital détenu par Aerospatiale Matra (45,76 %), évaluée sur la base des états financiers 1997 et 1998 de Dassault Aviation. Cette méthode de consolidation de Dassault Aviation n’a pas d’impact sur le bilan consolidé 1998 puisque le bilan de Dassault Aviation est déjà intégré au bilan consolidé d’Aerospatiale. Les écritures de déconsolidation de Dassault Aviation figurent en colonne (5).

(4) Éliminations des transactions intra-groupe : Les soldes et flux correspondant aux transactions entre Aerospatiale et MHT ont été éliminés.

(5) Retraitements pro forma : Les retraitements suivants ont été pratiqués.

— Annulation de la consolidation de Dassault Aviation : cette écriture permet d’éliminer le bilan de Dassault Aviation des états financiers consolidés d’Aerospatiale dans lesquels ce bilan a été consolidé par la méthode de l’intégration proportionnelle. Les états financiers d’Aerospatiale n’incluent pas le compte de résultat de cette entité car le transfert des parts de l’État français dans Dassault Aviation est intervenu en décembre 1998.

— Apport des actions Dassault Aviation et augmentation de capital : l’apport par l’État des 4.633.547 actions détenues dans Dassault Aviation, d’une valeur nette comptable de 405 millions d’euros, est rémunéré par l’attribution de 9.267.094 nouvelles actions d’un nominal de 15,24 euros (100 FRF), émises dans le cadre d’une augmentation de capital d’Aerospatiale d’un montant total de 141 millions d’euros. Cette augmentation de capital se traduit par une prime d’émission de 264 millions d’euros, enregistrée en réserves.

L’écart d’acquisition comptabilisé dans les états financiers consolidés de Dassault Aviation (la quote-part d’Aerospatiale s’élève à 28 millions d’euros après reprise d’une provision pour dépréciation de 3 millions d’euros comptabilisée en 1997 et 1998) a été annulé et remplacé par un écart d’acquisition calculé au niveau d’Aerospatiale. Ce nouvel écart d’acquisition a été intégralement netté en contrepartie de la prime d’apport mentionnée ci-dessus.

Cet apport des titres de Dassault Aviation est intervenu après la distribution des dividendes. En conséquence, le dividende 1998 a été déduit des réserves, ce qui se traduit par une réduction des disponibilités d’Aerospatiale de 28 millions d’euros.

L’impact total des ajustements sur les réserves, soit une réduction de 197 millions d’euros, est détaillé ci-dessous :

	(en millions d’euros)
Prime d’émission	264
Élimination de l’écart d’acquisition	(28)
Distribution de dividendes	(28)
Élimination des actions apportées	(405)
Total	(197)

— Apport des actions MHT et augmentation de capital : l'apport par Lagardère SCA des 32.632.317 actions détenues dans MHT, d'une valeur nette comptable de 618 millions d'euros est rémunéré par l'attribution de 126.959.805 nouvelles actions d'un nominal de 3,05 euros (20 F), soit une augmentation du capital d'Aerospatiale de 387 millions d'euros. Cette augmentation de capital se traduit par une prime d'émission de 231 millions d'euros, enregistrée en réserves.

Les écarts d'acquisition positifs et négatifs, et les immobilisations incorporelles, inclus dans les états financiers consolidés de MHT (soit respectivement 250, 84 et 420 millions d'euros, après élimination d'un amortissement de 16 millions d'euros en 1998, d'une reprise de provision pour dépréciation de l'écart d'acquisition négatif de 19 millions d'euros en 1998 et d'un amortissement des immobilisations incorporelles de 29 millions d'euros en 1998) ont été éliminés afin d'être recalculés au niveau d'Aerospatiale.

L'affectation de l'écart d'acquisition en contrepartie de la prime d'émission a un impact de 211 millions d'euros. Le solde, soit 375 millions d'euros, est amorti sur 20 ans, soit une charge d'amortissement de 19 millions d'euros au titre de l'exercice 1998.

L'impact total des ajustements sur les réserves, soit une réduction de 598 millions d'euros, est détaillé ci-dessous :

	(en millions d'euros)
Prime d'émission	231
Élimination de l'écart d'acquisition	(211)
Élimination des actions apportées	(618)
Total	(598)

— En 1997, intégration proportionnelle de 50 % des comptes de Matra Marconi Space (MMS), consolidés par intégration globale dans les comptes consolidés 1997 historiques de MHT dans le cadre de la consolidation de Lagardère SCA (voir note (2) ci-dessus).

— En 1997, intégration proportionnelle de 50 % des comptes de Matra Grolier Network, consolidés par intégration proportionnelle dans les comptes consolidés 1997 historiques de MHT dans le cadre de la consolidation de Lagardère SCA.

— En 1997, consolidation de MDES (Matra Defence Equipment & Systems), non consolidé dans les comptes consolidés historiques 1997 de MHT, dans le cadre de la consolidation de Lagardère SCA.

(6) Reclassements : écritures correspondant aux retraitements nécessaires à l'application des normes IAS sur la présentation du compte de résultat.

(7) Pro forma ASM (PCGA français) : cette colonne correspond à la somme des colonnes 1 à 6.

Rapport des commissaires aux comptes d'Aerospatiale Matra (''ASM'') sur les informations financières pro forma d'ASM incluses dans les informations financières combinées pro forma non auditées d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (''EADS'') et sur le rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS-ASM

La société nous a demandé d'examiner :

- les données non auditées des comptes de résultat 1997, 1998 et 1999, des bilans aux 31 décembre 1998 et 1999 et du tableau de flux de trésorerie 1999 relatives à ASM qui apparaissent dans la colonne ''ASM'' dans les ''Comptes de résultat combinés pro forma non audités pour les exercices clos le 31 décembre 1999, le 31 décembre 1998 et le 31 décembre 1997'', dans les ''Bilans combinés pro forma non audités au 31 décembre 1999 et au 31 décembre 1998'' et dans le ''Tableau de flux de trésorerie combiné pro forma non audité pour l'exercice clos le 31 décembre 1999'' d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. qui sont présentés dans les ''Informations sur les comptes combinés pro forma'' au chapitre 5 du présent document de référence (''les données financières non auditées d'ASM'') ;

- le ''Rapprochement non audité entre les comptes pro forma et historiques établis selon les PCGA français et les normes IAS-ASM'' ainsi que le ''Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par ASM, les normes IAS et les principes comptables généralement admis aux Etats Unis (les PCGA américains)'' présentés au chapitre 5 du présent document de référence (''les rapprochements non audités d'ASM'').

Les données financières historiques et pro forma non auditées d'ASM que constituent ces données financières non auditées d'ASM et les rapprochements non audités d'ASM ont été préparées dans le cadre de la création de EADS qui est appelée à recevoir les activités industrielles apportées par ASM, DASA et CASA.

Ces données financières historiques et pro forma non auditées d'ASM ont été établies sous la responsabilité du directoire d'ASM sur la base des comptes consolidés d'ASM au 31 décembre 1999 et des comptes consolidés d'Aerospatiale aux 31 décembre 1998 et 1997 qui ont été établis suivant les principes comptables français et audités selon les normes de la profession applicables en France. Ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir une assurance raisonnable que ces comptes ne comportent pas d'anomalies significatives. Notre rapport de commissaires aux comptes sur les comptes consolidés d'ASM au 31 décembre 1999 est joint au présent document de référence.

Les principales hypothèses retenues par les dirigeants d'ASM pour la préparation des données pro forma d'Aerospatiale Matra 1998 et 1997 sont les suivantes :

- Concernant les comptes de résultat pro forma 1998 et 1997, les apports des actions Dassault Aviation par l'Etat et des actions Matra Hautes Technologies (MHT) par Lagardère SCA ont été comptabilisés comme s'ils étaient intervenus le 1er janvier 1997 ;

- Concernant le bilan pro forma au 31 décembre 1998, l'apport des actions Matra Hautes Technologies (MHT) par Lagardère SCA a été comptabilisé comme s'il était intervenu le 1er janvier 1998 ;

- Enfin, la participation détenue dans Dassault Aviation a été comptabilisée suivant la méthode de la mise en équivalence dans le bilan et les comptes de résultat pro forma préparés.

Les ajustements de principes comptables et les reclassements effectués par ASM pour préparer les données financières historiques et pro forma non auditées 1999, 1998 et 1997 d'ASM l'ont été pour répondre à des politiques comptables compatibles avec les normes de l'IASC publiées et applicables à l'exercice clos le 31 décembre 1999, à l'exception du traitement des coûts de développement qui sont constatés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus alors que, selon la norme IAS 9 ''Recherche et Développement'' (ou la norme IAS 38 ''Actifs incorporels'' à compter de son entrée en vigueur), les coûts de développement doivent être comptabilisés en immobilisations incorporelles si certaines conditions sont remplies.

Sur cette base, la nature et l'étendue des procédures mises en oeuvre pour l'examen des données financières historiques et pro forma non auditées ont été définies en accord avec les dirigeants d'EADS et d'ASM. Ces procédures sont décrites ci dessous ainsi que les constatations qui en résultent relativement aux données financières non auditées d'ASM et aux rapprochements non audités d'ASM.

- En ce qui concerne les hypothèses pro forma, nous avons :

1. évalué les procédures mises en place pour la sélection de ces hypothèses et l'établissement des données financières pro forma ;

2. apprécié dans quelle mesure ces hypothèses sont cohérentes et constituent une base raisonnable pour représenter les impacts directement attribuables à la transaction ou à l'événement pro forma ;

3. vérifié que les ajustements pro forma qui en résultent en reflètent la traduction chiffrée.

- En ce qui concerne les ajustements de principes comptables et les reclassements appliqués aux données financières historiques d'ASM, d'Aerospatiale, de MHT et de Dassault Aviation, nous avons :

  1. comparé les montants en euros des postes des bilans, comptes de résultat et tableaux de flux d'ASM, Aerospatiale, MHT et Dassault Aviation, chaque fois qu'applicable avec les montants en euros correspondants dans leurs états financiers consolidés historiques respectifs en tenant compte des reclassements appliqués aux charges et produits d'ASM, Aerospatiale et MHT pour présenter le compte de résultat en format ''coût des ventes'' et non plus par nature de charges ;

  2. comparé les montants en euros des reclassements appliqués aux données financières d'ASM, Aerospatiale et MHT appliqués aux données financières historiques d'ASM, Aerospatiale et MHT avec les montants correspondants dans les livres comptables d'ASM, Aerospatiale et MHT dans la mesure où cette comparaison directe était praticable ;

  3. comparé les montants en euros des reclassements appliqués aux données financières d'ASM, Aerospatiale et MHT appliqués aux données financières historiques d'ASM, Aerospatiale et MHT avec les montants correspondants dans les analyses comptables préparées par ASM à partir des livres comptables d'ASM, Aerospatiale et MHT dans la mesure où la comparaison directe avec ces livres comptables n'était pas praticable ;

  4. lu le ''Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par ASM, les normes IAS et les principes comptables généralement admis aux Etats Unis (les PCGA américains)'' (le résumé des différences de principes comptables) au regard des principes et méthodes comptables d'ASM, Aerospatiale et MHT telles qu'ils sont décrits dans leurs états financiers consolidés historiques respectifs de 1999 (ASM) et 1998 (Aerospatiale et MHT) et discuté avec les responsables comptables et financiers d'ASM si ce résumé des différences de principes comptables décrit toutes les différences significatives entre les normes de l'IASC publiées et applicables à l'exercice clos le 31 décembre 1999 et les principes comptables appliqués par ASM qui affectent, le cas échéant et pour les périodes présentées, le résultat net et la situation nette d'ASM, Aerospatiale et MHT ;

  5. comparé les montant en euros des ajustements de principes comptables identifiés dans le résumé des différences de principes comptables comme relatives aux différences entre IAS et principes comptables appliqués par ASM avec les montants correspondants dans les livres comptables respectifs d'ASM, Aerospatiale et MHT, dans la mesure où cette comparaison directe était praticable et avec les analyses préparées par ASM à partir des livres comptables d'ASM, Aerospatiale et MHT dans la mesure où la comparaison directe avec ces livres comptables n'était pas praticable.

- Enfin, en ce qui concerne la compilation des données financières et comptables historiques d'ASM, Aerospatiale, MHT et Dassault Aviation avec les ajustements de principes comptables et les reclassements mentionnés ci dessus, nous avons vérifié l'exactitude arithmétique de la totalisation des montants en euros réalisée pour obtenir les données financières historiques et pro forma non auditées d'ASM.

Les comptes consolidés pro forma ont vocation à traduire l'effet sur les informations financières historiques de la réalisation, à une date antérieure à sa survenance réelle ou raisonnablement envisagée, d'une opération ou d'un événement donné. Ils ne sont toutefois pas nécessairement représentatifs de la situation financière ou des performances qui auraient été constatées si l'opération ou l'événement était survenu à une date antérieure à celle de sa survenance réelle ou envisagée.

Sur la base des procédures convenues et décrites ci-avant, nous n'avons pas de remarque particulière à formuler sur les données financières historiques et pro forma non auditées d'ASM.

Les procédures définies en accord avec EADS et ASM qui viennent d'être décrites ne constituent pas un audit selon les normes de la profession applicables en France et, en conséquence, nous ne sommes pas en mesure d'exprimer une opinion d'audit sur les données financières historiques et pro forma non auditées d'ASM.

Les Commissaires aux Comptes

Ernst & Young Audit	Mazars & Guérard
Jean-Marc Montserrat	Bernard España Alain Vermont

Paris La Défense, le 11 mai 2000

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

CHIFFRES CLES

COMPTE DE RESULTAT
(En millions d'euros)

	12/31/98	12/31/97
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 200	3 160
RESULTAT D'EXPLOITATION	343	339
RESULTAT COURANT	338	339
RESULTAT NET DES SOCIETES INTEGREES	213	127
RESULTAT NET TOTAL	220	138
dont part du groupe	198	110

BILAN
(En millions d'euros)

	12/31/98	12/31/97
ACTIF IMMOBILISE	1 042	1 118
ACTIF CIRCULANT ET DIVERS		
Stocks et en-cours	811	895
Créances (y compris comptes de régularisation)	1 180	1 407
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	232	508
	2 223	2 810
TOTAL ACTIF	3 265	3 928
CAPITAUX PROPRES PART DU GROUPE	448	409
INTERETS MINORITAIRES	198	97
CAPITAUX PROPRES DE L'ENSEMBLE	556	506
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	360	390
DETTES		
Dettes financières et dettes subordonnées	381	365
Autres dettes (y compris comptes de régularisation)	1 968	2 667
	2 349	3 032
TOTAL PASSIF	3 265	3 928

BILANS CONSOLIDES DE MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

ACTIF
(En millions de francs)

	12/31/98 Montants nets	12/31/97 Montants nets
Immobilisations incorporelles	2 631	2 855
Immobilisations corporelles	2 009	2 265
Ecarts d'acquisition	1 745	1 066
Immobilisations financières		
Titres mis en équivalence	274	243
Titres de participation	135	860
Autres immobilisations financières	43	44
ACTIF IMMOBILISE	6 837	7 333
Stocks et en-cours	5 319	5 871
Avances & acomptes versés	888	1 803
Créances clients & comptes rattachés	5 492	6 133
Autres créances	1 289	1 238
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	1 525	3 332
ACTIF CIRCULANT	14 513	18 377
Comptes de régularisation	70	56
TOTAL ACTIF	21 420	25 766

PASSIF
(En millions de francs)

	31/12/98	31/12/97
Capitaux propres du Groupe	1 645	1 967
Résultat de la période (part du Groupe)	1 296	719
CAPITAUX PROPRES PART DU GROUPE	2 941	2 686
Intérêts des minoritaires	709	635
CAPITAUX PROPRES DE L'ENSEMBLE	3 650	3 321
Dettes sub./ assorties de conditions particulières	89	113
Provisions pour risques et charges	2 359	2 559
Dettes financières	2 410	2 281
Avances et acomptes reçus sur commandes	5 017	8 830
Fournisseurs & comptes rattachés	5 529	6 072
Dettes fiscales et sociales	1 281	1 109
Autres dettes	987	989
Comptes de régularisation	98	492
TOTAL PASSIF	21 420	25 766

COMPTES DE RESULTAT CONSOLIDES DE MATRA HAUTES TECHNOLOGIES
(En millions de francs)

	31/12/98	31/12/97
Chiffre d'affaires	20 988	20 727
Autres produits d'exploitation	698	595
Produits d'exploitation	21 686	21 322
Achats & variation de stocks et charges externes	(13 419)	(13 117)
Impôts et taxes	(293)	(301)
Charges de personnel	(5 223)	(5 370)
Dotations aux amortissements	(570)	(524)
Reprises nettes de dotations aux provisions	68	211
Charges d'exploitation	(19 437)	(19 101)
RESULTAT D'EXPLOITATION	2 249	2 221
Résultat financier	(29)	(1)
RESULTAT COURANT	2 220	2 220
Résultat exceptionnel	371	(101)
Impôt sur les résultats	(1 004)	(1 070)
Amortissements des écarts d'acquisition et des immobilisations incorporelles	(189)	(221)
RESULTAT NET DES SOCIETES INTEGREES	1 398	828
Contribution des sociétés mises en équivalence	45	74
RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE	1 443	902
Part des minoritaires	(147)	(183)
RESULTAT NET PART DU GROUPE	1 296	719

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

TABLEAUX DE FINANCEMENT
(En millions de francs)

		31/12/98	31/12/97
Résultat net — Part du groupe		1 296	719
Intérêts minoritaires dans les résultats		147	183
Résultat des sociétés mises en équivalence		(45)	(74)
Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence		19	33
Dotations aux amortissements et aux provisions		771	851
Dotations (reprises) provisions sur immobilisations financières		(2)	(33)
(Gain) perte sur cessions d'actifs		(670)	(66)
Marge brute d'autofinancement	(A)	1 516	1 613
Investissements			
Incorporels et corporels		(420)	(583)
Financiers		(465)	(765)
	(B)	(885)	(1 348)
Cessions ou diminutions de l'actif immobilisé			
Prix de vente des immobilisations cédées			
Incorporelles et corporelles		619	35
Financières		97	79
Diminution des créances et des prêts		17	11
	(C)	733	125
Flux d'investissements	(D) = (B)+(C)	(152)	(1 223)
Variation du besoin en fonds de roulement	(E)	(2 466)	(1 893)
Fonds dégagés par les opérations	(F) = (A)+(D)+(E)	(1 102)	(1 503)
Opérations sur les capitaux propres			
Augmentation de capital		0	644
Variation des intérêts minoritaires sur mouvements en capital		0	18
Autres mouvements			
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(1 000)	0
Dividendes versés aux intérêts minoritaires		(69)	(107)
Mouvements financiers			
Variation des dettes financières		227	(415)
Flux de financement	(G)	(842)	140
Flux divers de trésorerie			
Incidence des variations de périmètre sur la trésorerie		221	14
Incidence des différences de conversion sur la trésorerie		(14)	19
Total de l'incidence des flux divers	(H)	207	33
Variation de trésorerie	(I) = (F)+(G)+(H)	(1 738)	(1 330)
Trésorerie début de période		1 925	3 255
Trésorerie fin de période		187	1 925

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDES

PRINCIPES D'ETABLISSEMENT

1. GENERALITES

Les comptes consolidés qui sont présentés sont établis en conformité avec les dispositions de la loi française du 3 janvier 1985 sur les comptes consolidés et de son décret d'application du 17 février 1986. Ils respectent également les principes comptables internationaux énoncés dans les normes de l'International Accounting Standards Committee (IASC), étant précisé que seules les règles de classification retenues en matière de résultat exceptionnel, conformes à la pratique française, divergent des normes IASC.

2. PERIMETRE DES COMPTES CONSOLIDES

Au 31 décembre 1998, le périmètre de consolidation comprend la société Matra Hautes Technologies et les filiales dont elle contrôle directement ou indirectement plus de 20 % des voix, à l'exclusion des sociétés ne présentant pas, de par leur taille, un caractère significatif. Ce périmètre correspond à celui de l'apport au profit de la société Aérospatiale dans le cadre des opérations de rapprochement envisagées.

Les groupes MCN Sat Holding, MAI Inc. et Matra Communication USA, filiales consolidées de Matra Hautes Technologies au 31.12.98, n'étaient pas juridiquement détenues par Matra Hautes Technologies en 1996 et 1997, mais étaient contrôlées directement ou indirectement à 100 % par Lagardère SCA. Afin de rendre comparables les comptes présentés sur trois exercices, les comptes des exercices 1996 et 1997 ont été établis sous la forme de comptes combinés qui incluent, en plus des filiales détenues par Matra Hautes Technologies, les trois groupes précités. Ces comptes combinés ont été établis en conformité avec l'avis n°94-02 du CNC sur la méthodologie des comptes combinés.

Les méthodes utilisées sont :

— l'intégration globale, pour toutes les sociétés contrôlées de manière exclusive (détention directe ou indirecte de plus de 50 % des droits de vote ou de 40 % si aucun autre actionnaire ne détient une fraction supérieure). Les comptes sont pris à 100 %, poste à poste, avec constatation des droits des actionnaires minoritaires.

— l'intégration proportionnelle, pour les sociétés contrôlées conjointement par Matra Hautes Technologies et un autre actionnaire. Les comptes sont pris, poste à poste, au pourcentage détenu par Matra Hautes Technologies.

— la mise en équivalence, pour les sociétés dans lesquelles Matra Hautes Technologies exerce, directement ou indirectement, une influence notable. Cette méthode consiste à ne retenir que la part de capitaux propres correspondant au pourcentage direct ou indirect détenu.

3. DATES D'ARRETE COMPTABLE

Les dates d'arrêtés des comptes des sociétés entrant dans le périmètre correspondent à l'année civile.

4. CONVERSION DES ETATS FINANCIERS DES FILIALES ETRANGERES

Les états financiers des filiales étrangères sont convertis suivant les principes énoncés par la norme n°21 de l'IASC :

— les postes du bilan sont convertis en francs français sur la base des cours officiels de change de fin d'exercice à l'exception des comptes de capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont utilisés ;

— les postes du compte de résultat sont convertis, pour chaque devise, en utilisant le cours moyen de l'exercice.

L'incidence des ajustements de conversion est inscrite directement dans un compte spécial au sein des capitaux propres.

5. OPERATIONS ET COMPTES RECIPROQUES

Les opérations internes ainsi que les comptes réciproques entre les sociétés consolidées sont éliminés. Les provisions pour dépréciation se rapportant à des participations ou à des créances détenues sur les sociétés consolidées sont réintégrées dans les capitaux propres.

6. ECART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition correspond à l'écart constaté, à la date d'entrée d'une société dans le périmètre de consolidation, entre le coût d'acquisition de ses titres et la quote-part correspondante des capitaux propres, après valorisation et affectation aux immobilisations incorporelles ou corporelles des éléments relatifs à celles-ci. Les affectations sont définitives à la clôture de l'exercice suivant la date de première consolidation de l'entreprise.

Les écarts d'acquisition non affectés sont généralement amortis sur une durée de 20 ans, sauf circonstances particulières nécessitant un amortissement plus rapide.

REGLES COMPTABLES ET METHODES D'EVALUATION

1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations figurent au bilan à leur coût historique.

Les fonds commerciaux sont amortis sur 20 ans à compter de leur date de création.

Les brevets et licences sont amortis sur leur durée d'utilisation.

Les frais de recherche et développement inscrits à l'actif du bilan correspondent à des études financées par des avances conditionnées dont la contrepartie figure au passif du bilan.

2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les amortissements des immobilisations corporelles sont calculés suivant le mode linéaire appliqué aux durées d'utilisation estimées :

Constructions	6⅔ à 25 ans
Ouvrages d'infrastructures et installations complexes spécialisées	6⅔ à 10 ans
Matériel et outillage industriels	3 à 10 ans
Autres matériels, mobilier, installations générales et agencements	4 à 10 ans

Toutes les opérations significatives de crédit-bail remplissant les conditions prévues par la norme IASC n°17 sont retraitées et comptabilisées comme des investissements financés à crédit.

3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participation sont évalués à leur prix de revient, déprécié le cas échéant, sur la base de leur valeur d'utilité.

Les éléments suivants, notamment, sont pris en compte pour apprécier la valeur d'utilité :

— intérêt stratégique de la participation eu égard à l'activité des filiales,

— critères relatifs au cours de bourse, à l'actif net, à la rentabilité,

— perspectives d'évolution du titre.

4. STOCKS ET EN-COURS

Les stocks et en-cours sont valorisés au coût d'acquisition ou au coût de production, selon des méthodes appropriées à chaque activité.

En particulier, sur les activités comportant des contrats à long terme dont les stocks sont en quasi totalité constitués d'en-cours, ceux-ci comprennent les coûts accumulés et non encore facturables sur ces contrats.

Des provisions pour dépréciation sont constituées d'une part, lorsque la valeur vénale des stocks est inférieure à leur coût d'entrée, d'autre part à partir de calculs statistiques qui prennent en compte les taux de rotation.

Lorsqu'elles portent sur des montants significatifs, les marges réalisées sur des ventes entre sociétés consolidées sont éliminées.

5. CREANCES

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des risques de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

6. FRAIS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les frais de recherche et développement, dans la mesure où ils ne sont ni financés par des concours extérieurs ni engagés dans le cadre de contrats de vente, sont comptabilisés dans les charges de l'exercice au cours duquel ils sont dépensés.

7. CONTRATS LONG TERME

Les résultats sur contrats à long terme sont dégagés suivant le degré d'avancement du chiffre d'affaires, en appliquant au montant du chiffre d'affaires le taux de marge prévisionnelle à terminaison du contrat.

Le chiffre d'affaires est généralement déterminé en fonction des clauses contractuelles de transfert de propriété. Toutefois, lorsqu'il existe un décalage important entre l'activité industrielle et les dates contractuelles de transfert de propriété, l'avancement est mesuré sur la base de critères techniques.

Les produits financiers générés par le financement des contrats de longue durée sont inscrits en résultat financier lorsqu'ils sont réalisés. Lorsque, pour les contrats à cycle long de production, ce financement excède de façon significative les coûts de production encourus et dans la mesure où les produits financiers calculés sur la trésorerie excédentaire peuvent être identifiés, ceux-ci sont reclassés en autres produits d'exploitation et dégagés au rythme d'avancement du contrat.

Des provisions pour risques sont constituées à concurrence des pertes futures prévisibles sur les contrats, en totalité dès qu'elles sont connues.

8. IMPOTS SUR LES BENEFICES

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporaires nées des décalages d'exercice entre l'enregistrement comptable d'un produit ou d'une charge et leur prise en compte pour la détermination du résultat fiscal.

En cas de changement de taux d'impôt, les impositions différées sont ajustées au nouveau taux en vigueur sur l'exercice où le changement est connu et l'ajustement imputé en compte de résultat (méthode du report variable).

En ce qui concerne les sociétés françaises, les impôts différés ont été calculés au 31 décembre 1996 au taux de $36^{2}/_{3}$ %. En 1997 et 1998, les impôts différés ont été calculés en application des taux d'imposition votés en 1997 et qui seront en vigueur au cours des exercices probables au cours desquels les différences s'inverseront. Ces taux sont de $41^{2}/_{3}$ % pour 1997 et 1998, 40 % en 1999 et $36^{2}/_{3}$ % au-delà.

Au niveau de chaque entité fiscale, les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que lorsque leur utilisation est probable dans un futur prévisible.

9. CONVERSION DES OPERATIONS FAITES EN DEVISES

Les dettes et créances libellées en devises sont converties au bilan sur la base des cours de change en vigueur à la date de clôture. Les gains et pertes de change latents sont enregistrés au compte de résultat.

Toutefois, lorsque l'opération traitée en devises a fait l'objet d'un contrat de couverture à terme, il est fait application du taux de couverture.

10. INDEMNITES DE DEPART EN RETRAITE ET AVANTAGES ASSIMILES

Une provision pour indemnités de départ en retraite (et avantages assimilés) est constituée de façon systématique par les sociétés concernées.

Pour les sociétés françaises, la provision comprend les indemnités conventionnelles de départ en retraite spécifiques au régime français, non couvertes par des cotisations à des fonds extérieurs dédiés.

La provision est estimée par application d'une formule actuarielle prenant en compte :

— le risque de mortalité,

— l'évolution prévisionnelle des salaires,

— la rotation des effectifs,

— un taux d'actualisation financière.

Les écarts liés à la modification des hypothèses actuarielles par rapport à l'exercice précédent font généralement l'objet d'un amortissement représentatif de la durée estimée d'activité moyenne résiduelle de la population concernée.

Les sociétés étrangères constituent également des provisions couvrant les avantages consentis à leurs salariés au moment de leur départ en retraite selon les mêmes principes de calcul adaptés aux réglementations locales.

D'autres engagements, plus spécifiques à certaines sociétés, sont également provisionnés :

— prime de fidélité,

— avantages sociaux autres que les retraites consenties aux retraités des sociétés américaines.

EVOLUTION DU PERIMETRE

Les mouvements de périmètre les plus significatifs sont les suivants :

- **Sur l'exercice 1998 :**

Dans la branche Défense :

- Intégration globale à compter du 1er janvier 1998 de la société MDES (branche Défense) dont 100 % du capital a été acquis le 31 décembre 1997 auprès de la Compagnie des Signaux.
- Mise en équivalence à compter du 1er avril 1998 de la participation de 30 % dans la société LFK (filiale de Dasa spécialisée dans les missiles) acquise par Matra BAe Dynamics.
- Absorption par la société Matra Hautes Technologies de sa société mère Sofimadès, opération qui s'est traduite dans les comptes consolidés par un apport net de 24 millions de francs en date du 31 décembre 1998, sans incidence sur le compte de résultat.

Dans la branche Télécommunications :

- Intégration à compter du 1er janvier 1998 de l'activité des réseaux de distribution France de Nortel, acquis par Matra Nortel Communications.
- Déconsolidation à compter du 1er janvier 1998 du groupe Fihem (ex MET) suite à la cession intervenue au cours du premier semestre 1998 au profit du groupe Ericsson. Sur les exercices 1996 et 1997, Fihem était intégrée globalement dans les comptes de Matra Nortel Communications.
- Cession par Matra Nortel Communications de ses activités terminaux GSM au groupe Nokia à fin juin 1998.

NOTES ANNEXES AUX ETATS FINANCIERS

(Tous les chiffres sont exprimés en millions de francs).

1. CHIFFRE D'AFFAIRES

	31.12.98	31.12.97
Ventes réalisées en France	7 605	8 353
Ventes réalisées à l'étranger	13 383	12 374
Total	20 988	20 727

Hors incidences liées aux variations de périmètre (–0,4 %), et de taux de change (0,5 %), la progression du chiffre d'affaires entre 1997 et 1998 est de 1,2 %.

Répartition géographique du chiffre d'affaires :

	31.12.98	31.12.97
France	7 605	8 353
Union européenne	5 493	4 904
Autres pays Européens	837	624
USA et Canada	933	1 171
Moyen-Orient	979	900
Asie-Océanie	5 032	4 217
Autres (Afrique, Amérique Latine)	109	558
Total	20 988	20 727

Répartition par branche d'activité :

	31.12.98	31.12.97
Espace	8 332	8 473
Défense	8 664	7 696
Télécommunications et CAO/CFAO	3 992	4 558
Total	20 988	20 727

2. RESULTAT D'EXPLOITATION

Sa ventilation par branche d'activité est la suivante :

	31.12.98	31.12.97
Espace	462	424
Défense	1 917	1 823
Télécommunications et CAO/CFAO	(130)	(26)
Total	2 249	2 221

3. RESULTAT FINANCIER

Le résultat financier s'analyse comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Intérêts et charges assimilées	(84)	(81)
Produits des placements	26	54
Profits (pertes) de change nets	9	(34)
Autres charges et produits financiers	20	60
Total	(29)	(1)

4. RESULTAT EXCEPTIONNEL

	31.12.98	31.12.97
Plus et moins-values de cessions d'actifs	670	65
Restructurations	(287)	(54)
Provisions pour dépréciation d'immobilisations incorporelles	0	(78)
Autres produits et charges exceptionnels	(12)	(34)
Total	371	(101)

En 1998 et pour l'essentiel :

- les plus-values de cessions d'actifs concernent dans la branche Télécommunications la cession de MET et la cession par Intecom Inc. de sa filiale Selsius ;
- les coûts de restructuration représentent principalement les charges nettes liées à l'arrêt des activités GSM.

En 1997 et pour l'essentiel :

- les plus-values nettes de cessions d'actifs concernent la cession de Fimacom (Télécommunications) ;
- les coûts de restructuration concernent la branche Télécommunications ;
- les provisions pour dépréciations d'immobilisations incorporelles portent sur les écarts d'acquisition des activités terminaux GSM.

5. IMPOT SUR LES RESULTATS

L'impôt au compte de résultat se ventile en :

	31.12.98	31.12.97
Impôt courant	(826)	(940)
Mouvements sur les impôts différés	(178)	(130)
Total	(1 004)	(1 070)

Au bilan, les montants s'analysent comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Impôts différés actifs	340	502
Impôts différés passifs	(140)	(147)
Total	200	355

6. RESULTAT AVANT INTERETS MINORITAIRES ET AMORTISSEMENT DES ECARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Sa ventilation par branche d'activité est la suivante :

	31.12.98	31.12.97
Espace	271	313
Défense	1 186	1 076
Télécommunications et CAO/CFAO	175	(266)
Total	1 632	1 123

7. DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS DES ECARTS D'ACQUISITION ET DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et fonds de commerce s'analysent comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Groupe Matra Marconi Space	76	74
Matra Systèmes & Information	12	12
Matra Défense Equipements & Systèmes	27	—
Groupe Matra Holding GmbH	8	9
Groupe Matra Datavision	6	7
AMC	17	17
MET	—	11
Matra Défense	60	60
Matra BAe Dynamics SAS	98	88
Reprise sur écart d'acquisition négatif de Matra BAe Dynamics	(123)	(65)
Autres	8	8
Total	189	221

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Ce poste se décompose comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Fonds de commerce	3 929	3 942
Frais de recherche et de développement	29	50
Brevets, licences et marques	123	91
Divers	85	66
Valeur brute	4 166	4 149
Amortissements et provisions	(1 535)	(1 294)
Montant net	2 631	2 855

Les frais de recherche et développement activés correspondent à des études financées par des avances conditionnées dont la contrepartie figure au passif du bilan pour un montant équivalent (note 6 des règles comptables et méthodes d'évaluation).

Le poste fonds de commerce s'analyse comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Espace	874	874
Défense	2 948	2 976
Télécommunications	107	92
Amortissements et provisions	(1 325)	(1 140)
Montant net	2 604	2 802

9. ECARTS D'ACQUISITION

	31.12.98	31.12.97
Valeur brute	2 388	1 597
Amortissements et provisions	(643)	(531)
Valeur nette	1 745	1 066

Au bilan, les écarts d'acquisition nets d'amortissements et de provisions, concernent les sociétés suivantes :

	31.12.98	31.12.97
Groupe Matra Marconi Space	438	499
Matra Défense Equipements & Systèmes	506	—
LFK	264	—
Matra Systèmes & Information	198	210
Groupe Matra Holding GmbH	101	110
Groupe MAI	8	20
Groupe Matra Datavision	102	101
AMC	102	123
Autres	26	3
Total	1 745	1 066

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La répartition par nature des immobilisations corporelles est la suivante :

	31.12.98	31.12.97
Terrains	249	304
Constructions	1 561	1 618
Matériel et outillage	2 303	2 539
Autres immobilisations	1 547	1 464
Immobilisations en cours	74	61
Valeur brute	5 734	5 986
Amortissements	(3 725)	(3 721)
Montant net	2 009	2 265

Les immobilisations faisant l'objet de contrats de crédit bail, comprises essentiellement dans les postes terrains et constructions, s'élèvent respectivement au 31.12.98 et 31.12.97 en valeur brute à 515 millions de francs et 616 millions de francs, en valeur nette à 228 millions de francs et 276 millions de francs.

11. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

Les principales sociétés mises en équivalence sont :

	Bilan		Résultat	
	31.12.98	31.12.97	31.12.98	31.12.97
Groupe Matra Holding GmbH	54	55	16	9
Sociétés du Groupe MMS	28	33	0	(7)
Nortel Matra Cellular	181	144	34	67
Fimacom	—	—	—	6
Autres	11	11	(5)	(1)
Total	274	243	45	74

12. TITRES DE PARTICIPATION

	31.12.98	31.12.97
Valeur brute	169	869
Provisions pour dépréciation	(34)	(9)
Valeur nette	135	860

Les titres de participation n'entrant pas dans le périmètre se décomposent comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Matra Défense Equipements & Systèmes(*)	—	733
Ariane Participation	80	—
Office Général de l'Air	13	13
Sofresa	17	17
Istar	8	7
Orion	—	84
Apic	3	—
Divers	14	6
Total	135	860

(*) Participation à 100 % acquise par la branche Défense le 31 décembre 1997, consolidée à compter du 1er janvier 1998. Le prix payé comprend le rachat d'une trésorerie disponible d'environ 200 millions de francs.

13. AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31.12.98	31.12.97
Valeur brute	44	47
Provisions pour dépréciation	(1)	(3)
Valeur nette	43	44

14. STOCKS ET EN-COURS

L'analyse par branche est la suivante:

	31.12.98	31.12.97
Espace	2 361	1 918
Défense	2 722	3 483
Télécommunications et CAO/CFAO	568	724
Valeur brute	5 651	6 125
Provisions pour dépréciation	(332)	(254)
Valeur nette	5 319	5 871

15. CREANCES CLIENTS ET COMPTES RATTACHES

	31.12.98	31.12.97
Créances clients et comptes rattachés	5 561	6 202
Provisions pour dépréciation des créances douteuses	(69)	(69)
Valeur nette	5 492	6 133

16. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET DISPONIBILITES

La ventilation entre les valeurs mobilières de placement et les disponibilités est la suivante :

	31.12.98	31.12.97
Disponibilités	705	1 239
Valeurs mobilières de Placement	820	2 093
Valeur nette	1 525	3 332

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

	31.12.98	31.12.97
Valeur brute	820	2 093
Provisions pour dépréciation	—	—
Valeur nette	820	2 093
Valeur d'inventaire	821	2 099
Plus-values latentes	1	6

Conformément aux règles comptables, les plus-values latentes sur valeurs mobilières de placement ne sont enregistrées que lors de leur réalisation effective.

17. CAPITAUX PROPRES — PART DU GROUPE

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

	1998	1997
Au 1er janvier	2 686	1 031
Résultat	1 296	719
Dividendes distribués	(1 000)	
Apports nets Sofimades	24	
Augmentations de capital		889
Ecarts de conversion	(65)	47
Au 31 décembre	2 941	2 686

18. INTERETS MINORITAIRES

La part des intérêts minoritaires dans les capitaux propres et les résultats se décompose comme suit :

	Bilan		Résultat	
	31.12.98	31.12.97	31.12.98	31.12.97
Matra Marconi Space	709	634	147	142
Matra Nortel Communication	—	—	—	74
Matra Datavision	—	—	—	(34)
Autres	—	1	—	1
Total	709	635	147	183

19. VENTILATION DES DETTES SUBORDONNEES ET ASSORTIES DE CONDITIONS PARTICULIERES ET DES DETTES FINANCIERES

- Ces postes se ventilent comme suit par échéances :

Echéances au 31 décembre 1998

	–1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans	Total
Emprunts auprès d'établissements de crédit	106	169	0	275
Dettes de crédit-bail	14	68	212	294
Autres dettes financières	140	434	86	660
Endettement courant	1 270			1 270
Total	1 530	671	298	2 499

Echéances au 31.12.97

	–1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans	Total
Emprunts auprès d'établissements de crédit	134	119	17	270
Dettes de crédit-bail	12	66	224	302
Autres dettes financières	36	246	132	414
Endettement courant	1 408	—	—	1 408
Total	1 590	431	373	2 394

- Ces postes se ventilent comme suit par devise :

Devises au 31.12.98

	Taux	Devises	Contre-valeur FF
Franc français (FF)	1	1 830	1 830
US $	5.62	80	450
Lire italienne	0.00339	295	1
Franc belge	0.163	25	4
Peseta	0.0394	25	1
Deutsche mark	3.35	1	5
Livre sterling	9.30	22	207
Autres		—	1
Total contre-valeur FF	—	—	2 499

Devises au 31.12.97

	Taux	Devises	Contre-valeur FF
Franc français	1	1 985	1 985
US $	5.99	66	395
Franc belge	0.162	25	4
Deutsche mark	3.35	2	8
Autres	—	—	2
Total contre-valeur FF	—	—	2 394

- Les dettes à taux variables représentent environ 55 % de l'ensemble au 31.12.98, contre 73 % au 31.12.97.

20. INFORMATION SUR LES RISQUES DE TAUX ET SUR LES RISQUES DE CHANGE

RISQUES DE TAUX

Les instruments financiers utilisés (swaps, FRA essentiellement) le sont exclusivement en tant qu'instruments de couverture du risque de taux d'intérêt sur les actifs ou les passifs financiers.

Pour les endettements stables, deux catégories peuvent être distinguées en ce qui concerne l'exposition au risque de taux et la gestion de ce risque:

— les emprunts et autres dettes financières maintenus aux taux fixes d'origine et ceux en taux variable ayant fait l'objet d'une couverture en taux fixe sur des durées longues (essentiellement endettement sur crédits bail immobiliers) ;

— les autres endettements stables conservés en taux variable ou ayant fait l'objet de couvertures en taux fixe partielles ou d'une durée relativement courte. Le maintien en taux variable de ces passifs est à rapprocher du niveau des placements, qui sont surtout libellés en francs français et dont la rémunération est principalement fonction des taux courts.

Les passifs financiers à court terme (endettement courant) sont composés de crédits contractés auprès de sociétés du groupe Lagardère et de crédits de faible montant répartis entre un nombre important de sociétés et de pays, et dont l'utilisation a un caractère fluctuant. Ces caractéristiques conduisent à les maintenir sauf exception en taux variable.

RISQUES DE CHANGE

Pour les opérations de nature commerciale, la quasi-totalité des contrats commerciaux fait l'objet d'une couverture de change adaptée affaire par affaire.

21. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Au bilan, ce poste s'analyse sous les principales rubriques suivantes :

	31.12.98	31.12.97
Pertes futures sur contrats long terme et risques sur marchés	360	402
Restructurations	270	162
Litiges et pénalités	279	387
Garanties	348	801
Impôts différés	140	147
Retraites	284	257
Ecart d'acquisition négatif	427	260
Autres	251	143
Total	2 359	2 559

Les provisions pour litiges et pénalités couvrent les risques identifiés à la clôture de l'exercice et sont évaluées à partir d'une estimation des pertes susceptibles d'être supportées par le groupe.

Les provisions pour garanties comportent, d'une part, une évaluation des risques spécifiques, d'autre part, des estimations calculées par voie statistique, en fonction des particularités propres à chaque activité.

L'écart d'acquisition négatif comptabilisé en 1996, consécutivement à la constitution de la société Matra BAe Dynamics (896 millions de francs), a été affecté en 1997 en provisions pour risques spécifiques à hauteur de 571 millions de francs. Le solde non affecté de 325 millions de francs a été repris par cinquième dans le compte de résultat 1997. Compte tenu de la réduction des risques spécifiques constatée durant l'exercice 1998, un montant supplémentaire de 290 millions de francs a été transféré au poste écart d'acquisition négatif. Comme en 1997, l'ensemble du poste écart d'acquisition négatif est repris par cinquième dans le compte de résultat 1998. Cette reprise est présentée en réduction des dotations aux amortissements des écarts d'acquisition.

22. PROVISIONS POUR INDEMNITES DE DEPART EN RETRAITE ET AVANTAGES ASSIMILES

L'état de rapprochement entre le montant total de l'engagement, calculé selon les modalités indiquées dans la note 10 des règles comptables et méthodes d'évaluation, et la provision enregistrée au bilan se présente comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Provision au bilan	284	257
Pertes actuarielles nettes(*)	34	33
Engagement total	318	290

(*) Les pertes actuarielles traduisent la baisse des taux d'actualisation sur les périodes 1997 et 1998.

Le coût total s'élève en 1998 à 32 millions de francs et en 1997 à 35 millions de francs.

Les principaux paramètres utilisés pour le calcul des engagements de retraite des sociétés françaises sont les suivants:

	31.12.98	31.12.97
Taux d'actualisation	5 %	5.50 %
Taux d'augmentation des salaires	3 %	3 %

23. EFFECTIFS

Les effectifs de fin de période des entreprises consolidées par intégration se ventilent comme suit :

	31.12.98	31.12.97
Espace	4 664	5 041
Défense	4 399	4 036
Télécommunications et CAO/CFAO	3 559	4 408
Total	12 622	13 485

Lorsque les sociétés sont consolidées par intégration proportionnelle, les effectifs retenus tiennent compte du pourcentage de détention.

ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principaux engagements donnés par les sociétés consolidées par intégration globale et proportionnelle sont les suivants :

	31.12.98	31.12.97
Engagements sur marchés		
• Garanties de restitution d'acomptes et de bonne fin d'exécution	2 632	6 366
Engagements financiers		
• Cautions au profit de sociétés non consolidées	41	49
• Autres	107	62

Par ailleurs, les engagements liés aux opérations de couverture et de gestion des risques de change ou de taux sont, pour l'essentiel, les suivants :

	31.12.98	31.12.97
— Achats de devises à terme pour	1 953	1 865
— Ventes de devises à terme pour	3 612	2 659
— Autres couvertures de change	—	130
— Engagements sur les opérations de taux portant sur les montants contractuels (en base ci-après) :		
• Swaps de taux	510	657
• Collars	125	125
• Contrats FRA (accords de taux futurs)	—	—

SOCIETES CONSOLIDEES PAR INTEGRATION GLOBALE AU 31 DECEMBRE 1998

SOCIETE	SIEGE	N° SIREN	% D'INTERET	% DE CONTROLE
ESPACE				
M.C.N. SAT HOLDING	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16	382 838 506	100,00	100,00
M.C.N. SAT SERVICE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	383 312 519	100,00	100,00
M.C.N. SAT US	ARLINGTON VIRGINIA (USA)		100,00	100,00
MATRA GROLIER NETWORK	42, Rue Galliéni — 92601 ASNIERES CEDEX	321 762 098	100,00	100,00
MATRANET	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16	403 083 074	100,00	100,00
S.C.I. MATRA TOULOUSE	47, Rue de Monceau — 75008 PARIS	320 213 711	99,89	99,89
GROUPE MMS				
MATRA MARCONI SPACE NV	LA HAYE (PAYS BAS)		51,00	51,00
MATRA MARCONI SPACE FRANCE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	342 360 054	51,00	100,00
MATRA ESPACE HOLDING BV	LA HAYE (PAYS BAS)		51,00	88,25
MATRA ESPACE PARTICIPATION	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16	348 549 023	51,00	100,00
MATRA MARCONI SPACE UK (HOLDINGS) Ltd.	STANMORE (GRANDE-BRETAGNE)		51,00	90,00
MATRA MARCONI SPACE UK Ltd.	STANMORE (GRANDE-BRETAGNE)		51,00	99,00
MATRA SPACE SYSTEMS PARTICIPATIONS BV	LA HAYE (PAYS-BAS)		51,00	100,00
DEFENSE				
MATRA HAUTES TECHNOLOGIES	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	341 535 094	100,00	100,00
G2I	4, Avenue Morane Saulnier — 78142 VELIZY VILLACOUBLAY	337 621 130	99,95	99,95
MATRA DEFENSE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	342 360 005	100,00	100,00
MATRA DEFENSE EQUIPEMENTS & SYSTEMES	6, Avenue des Tropiques — Z.A. de Courtaboeuf — 91943 LES ULIS	775 594 898	100,00	100,00
MATRA HOLDING GmbH	FRANKFURT AM MAIN (ALLEMAGNE)		100,00	100,00
MATRA SYSTEMES & INFORMATION	Parc d'Affaires — 27100 VAL DE RUEIL	345 076 087	100,00	100,00
GROUPE M.A.I.				
M.A.I.	FREDERICK (U.S.A.)		100,00	100,00
FAIRCHILD CONTROLS	FREDERICK (U.S.A.)		100,00	100,00
GERMANTOWN	FREDERICK (U.S.A.)		100,00	100,00
MANHATTAN BEACH	FREDERICK (U.S.A.)		100,00	100,00
TELECOMMUNICATIONS & CAO/CFAO				
INTECOM Inc.	ADDISON — TEXAS (USA)		100,00	100,00
MATRA COMMUNICATION USA Inc.	BURLIGAME — CALIFORNIA (USA)		100,00	100,00
M N H	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16	337 710 388	100,00	100,00
GROUPE MATRA DATAVISION				
M.P. 13	121, Avenue de Malakoff — 75216 PARIS CEDEX 16	327 357 380	100,00	100,00
SFMRA (SOCIETE FINANCIERE MATRA RENAULT AUTOMATION)	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	323 254 847	65,00	65,00
DATAVISION INTERNATIONAL	31, Avenue de la Baltique — 91961 LES ULIS CEDEX	328 920 863	100,00	100,00
MATRA DATAVISION	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	314 937 830	100,00	100,00
MATRA DATAVISION Ltd.	COVENTRY (GRANDE-BRETAGNE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION AG	DANGES (SUISSE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION ASIA PACIFIC	WANCHAI (HONG KONG)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION BEN	BRUXELLES (BELGIQUE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION BV	LEIDEN (PAYS-BAS)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION GmbH	MUNICH (ALLEMAGNE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION IBERIA	MADRID (ESPAGNE)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION Inc.	ANDOVER — MASSACHUSETS (USA)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION Kk	TOKIO (JAPON)		100,00	100,00
MATRA DATAVISION SPA	TURIN (ITALIE)		100,00	100,00
SOFRIMAT 5	31, Avenue de la Baltique — 91954 LES ULIS CEDEX	329 223 762	100,00	100,00

SOCIETES CONSOLIDEES PAR INTEGRATION PROPORTIONNELLE AU 31 DECEMBRE 1998

SOCIETE	SIEGE	N° SIREN	% D'INTERET	% DE CONTROLE
DEFENSE				
GROUPE MATRA BAE DYNAMICS				
MATRA BAE DYNAMICS SAS	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	381 737 618	50,00	50,00
ALKAN	Rue du 8 Mai 1945 — 94460 VALENTON	403 071 988	75,00	75,00
MATRA BAE DYNAMICS FRANCE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	378 168 470	50,00	50,00
MATRA BAE DYNAMICS MANAGEMENT	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	410 273 551	50,00	50,00
MATRA BAE DYNAMICS UK	STEVENAGE HERTS (GRANDE-BRETAGNE)		50,00	50,00
MATRA ELECTRONIQUE	4, Rue de Presbourg — 75116 PARIS	925 420 077	50,00	50,00
TELECOMMUNICATIONS & CAO-CFAO				
GROUPE MATRA NORTEL COMMUNICATIONS				
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS	50, Rue du Président Sadate 29562 QUIMPER CEDEX 9	552 150 724	50,00	50,00
AEG MOBILE COMMUNICATION Gmbh	ULM (ALLEMAGNE)		50,00	50,00
MATRA COMMUNICATION CELLULAR TERMINALS	ULM (ALLEMAGNE)		50,00	50,00
MATRA COMMUNICATION EGT	BRUXELLES (BELGIQUE)		50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS CENTRE EST	320, Avenue Charles de Gaulle 69676 BRON CEDEX	329 223 770	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS DISTRIBUTION	50, Rue du Président Sadate 29562 QUIMPER CEDEX 9	319 060 075	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS NORD OUEST	Z.A. du Pré Catelan, Rue Delesalle 59110 LA MADELEINE	327 356 895	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS PARIS ILE DE FRANCE	53, Bld de Stalingrad 92247 MALAKOFF CEX	329 477 301	50,00	50,00
MATRA NORTEL COMMUNICATIONS SUD	23, Avenue Champollion 31084 TOULOUSE CEDEX	700 801 707	50,00	50,00
MATRA RADIO SYSTEMS	MADRID (ESPAGNE)		50,00	50,00

SOCIETES CONSOLIDEES PAR MISE EN EQUIVALENCE AU 31 DECEMBRE 1998

SOCIETE	SIEGE	N° SIREN	% D'INTERET	% DE CONTROLE
ESPACE				
AUSPACE Ltd.	AUSTRALIE		51,00	100,00
CRISA	TRES CANTOS (ESPAGNE)		25,50	50,00
NATIONAL REMOTE SENSING CENTRE (NRSC)	FARNBOROUGH HAMPSHIRE (GRANDE BRETAGNE)		22,95	45,00
SPACEBEL INFORMATIQUE	BELGIQUE		20,40	40,00
SPOT IMAGE	4, Rue des Satellites — BP 4359 31030 TOULOUSE CEDEX 4	325 089 589	16,94	28,40
DEFENSE				
B.B.V.	UBERLINGEN (ALLEMAGNE)		20,00	20,00
B.G.T.	UBERLINGEN (ALLEMAGNE)		20,00	20,00
IOSAT	HALIFAX NOVA SCOTIA (CANADA)		33,33	33,33
LFK	MUNICH (ALLEMAGNE)		15,00	15,00
TELECOMMUNICATIONS & CAO-CFAO				
CMC	6, rue J.P. Timbaud 78067 MONTIGNY	382 496 909	2,67	5,33
MATRA COMMUNICATION SPA	MILAN (ITALIE)		50,00	50,00
MATRA DE COMUNICACIONES ESPANA	MADRID (ESPAGNE)		50,00	50,00
NORTEL MATRA CELLULAR	1, Place des Frères Montgolfier BP 50 — 78280 GUYANCOURT	389 516 741	17,00	17,00

MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDES
EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 1998

BARBIER FRINAULT & AUTRES
ARTHUR ANDERSEN
Commissaire aux Comptes
Membre de la Compagnie de Versailles
41, rue Ybry
92576 Neuilly-sur-Seine Cedex

MAZARS & GUERARD
Commissaire aux Comptes
Membre de la Compagnie de Paris
125, rue de Montreuil
75011 Paris

Messieurs les Associés
de la Société Matra Hautes Technologies,

En exécution de la mission qui nous a été confiée, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Matra Hautes Technologies établis en francs relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 1998, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été préparés à l'occasion du projet de rapprochement entre les groupes Aérospatiale et Matra Hautes Technologies. Ils sont constitués de la société Matra Hautes Technologies et de ses filiales directes et indirectes, tel que défini au deuxième paragraphe du chapitre ''Principes d'établissement'' de l'annexe aux comptes consolidés jointe au présent rapport. Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Président. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Neuilly-sur-Seine et Paris, le 8 mars 1999

Les Commissaires aux Comptes

BARBIER FRINAULT & AUTRES
ARTHUR ANDERSEN
René Proglio

MAZARS & GUERARD
Jacques Kamienny

DASA

Compte de résultat combiné

	Note	Exercice clos le 31 décembre 1999	1998	1997
		en millions d'euros		
Produits d'exploitation	21	7 455	7 115	6 303
Coût des ventes	4	(6 160)	(5 736)	(5 366)
Marge brute		1 295	1 379	937
Frais commerciaux, administratifs et autres	4	(574)	(798)	(1 008)
Coûts de recherche et développement		(410)	(317)	(276)
Autres produits	5	150	200	355
Résultat avant résultat financier, impôt sur les bénéfices et intérêts minoritaires		461	464	8
Produits (charges) financiers nets	6	(89)	223	(321)
Bénéfice (perte) avant impôt et intérêts minoritaires		372	687	(313)
Impôt sur les bénéfices	7	(405)	(240)	208
Intérêts minoritaires		(6)	(23)	(10)
Bénéfice net		(39)	424	(115)

Les notes annexes ci-jointes font partie intégrante des états financiers combinés.

Tous les soldes 1998 et 1997 exprimés en marks allemands ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

DASA

Bilan combiné

	Note	Au 31 décembre 1999	Au 31 décembre 1998
		en millions d'euros	
Actif			
Immobilisations incorporelles	8	71	69
Immobilisations corporelles	8	1 171	1 150
Immobilisations financières		334	231
Actif immobilisé		1 576	1 450
Stocks	9	533	423
Créances clients et comptes rattachés	10	1 314	1 138
Autres créances	11	1 529	1 644
Valeurs mobilières de placement		55	21
Disponibilités et valeurs assimilables	12	3 958	5 065
Actif Circulant		7 389	8 291
Impôts différés	7	749	1 060
Charges constatées d'avance		23	27
Total des actifs (dont à court terme 1999 : 6 405 ; 1998 : 7 380)		9 737	10 828
Passif			
Actif net	13	2 397	3 203
Intérêts minoritaires		191	119
Provisions	14	4 446	4 118
Dettes financières	15	217	254
Dettes commerciales	16	840	856
Autres dettes	17	1 409	1 735
Dettes		2 466	2 845
Impôts différés	7	224	531
Produits constatés d'avance		13	12
Dettes et provisions (dont à court terme 1999 : 3 590 ; 1998 : 4 020)		7 340	7 625
Total passif		9 737	10 828

Les notes annexes ci-jointes font partie intégrante des états financiers combinés.

Tous les soldes 1998, exprimés en marks allemands, ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

DASA

Tableau combiné des flux de trésorerie

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
	en millions d'euros		
Bénéfice net (perte)	(39)	424	(115)
Bénéfice attribuable aux intérêts minoritaires	6	23	10
Ajustements pour rapprocher le bénéfice (perte) net des ressources nettes issues de l'exploitation :			
Dépréciation et amortissement des immobilisations	255	265	263
Impôts différés	489	248	(241)
Variation dans les instruments financiers	5	(5)	240
Plus values nettes sur cessions d'immobilisations	(33)	(156)	(24)
Variation dans les provisions	373	(172)	(125)
Variation dans les autres actifs et passifs d'exploitation :			
— stocks, net	(110)	177	31
— créances clients	(187)	(362)	107
— dettes à court terme	(15)	283	80
— autres actifs et passifs	(201)	(225)	(147)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	543	500	79
Acquisitions d'immobilisations corporelles:			
— Achats d'immeubles, outils de production et équipements	(283)	(291)	(221)
— Achats d'autres immobilisations corporelles	(72)	(45)	(27)
Produits de cessions d'immobilisations corporelles	41	76	62
Acquisitions d'entreprises	(71)	(137)	(53)
Produits de cessions d'activités	19	82	73
Acquisitions/cessions de valeurs ou actifs financiers assimilables	86	(36)	(14)
Accroissement des prêts	(102)	—	—
Variation des liquidités dues à des changements de périmètre	(4)	60	—
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(386)	(291)	(180)
Variation des dettes financières	(37)	(2)	(8)
Dividendes payés (y compris bénéfices/pertes suite aux accords de transfert)	(1 288)	(174)	(243)
Augmentation de capital	69	—	—
Autres	(8)	(38)	12
Flux de trésorerie liés aux opérations de financement	(1 264)	(214)	(239)
Incidence des variations des taux de change sur la trésorerie	—	(3)	—
Diminution de la trésorerie	(1 107)	(5)	(340)
Disponibilités et valeurs assimilées			
En début de période	5 065	5 073	5 413
En fin de période	3 958	5 065	5 073

Les notes annexes ci-jointes font partie intégrante des états financiers combinés.

Tous les soldes 1998 et 1997 exprimés en marks allemands ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

DASA

Tableau combiné de variation de l'actif net

Solde au premier janvier 1997	3 009
Dividendes (transfert de bénéfices compris)(1)	(96)
Bénéfice net	(115)
Autres variations	5
Sous total	(110)
Changement dans les int. min. dans DaimlerChrysler	11
Solde au 31 décembre 1997	2 814
Dividendes (transfert de bénéfices compris)(1)	53
Bénéfice net	424
Autres variations	(4)
Sous total	420
Changement dans les int. min. dans DaimlerChrysler	(84)
Solde au 31 décembre 1998	3 203
Augmentation de capital	69
Dividendes (transfert de bénéfices compris)(1)	(796)
Bénéfice net	(39)
Autres variations	7
Sous total	(32)
Changement dans les int. min. dans DaimlerChrysler	(47)
Solde au 31 décembre 1999	2 397

(1) y compris profit/charge fiscale de DaimlerChrysler AG

Les notes annexes ci-jointes font partie intégrante des états financiers combinés.

Tous les soldes 1998 et 1997 exprimés en marks allemands ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

DASA

Tableau combiné de variation des immobilisations

	Acquisition ou coûts de fabrication							Dépréciation/Amortissement						Valeur comptable(1)		
	Solde au 1 janvier 1999	Change devises	Acquisitions/ cessions d'activités	Dotations	Reclasse-ments	Cessions	Solde au 31 décembre 1999	Solde au 1 janvier 1999	Change devises	Acquisitions/ cessions d'activités	Dotations	Reclasse-ments	Cessions	Solde au 31 décembre 1999	Solde au 31 décembre 1998	Solde au 31 décembre 1997
	en millions d'euros															
Autres immobilisations incorporelles	63	—	—	18	3	12	72	43	—	—	15	1	12	47	25	20
Ecart d'acquisition	193	—	2	—	—	4	191	144	—	—	5	—	4	145	46	49
Immobilisations incorporelles	256	—	2	18	3	16	263	187	—	—	20	1	16	192	71	69
Terrains, améliorations locatives et bâtiments, y compris sur terrains détenus par des tiers	2 112	—	(22)	27	21	21	2 117	1 402	—	(10)	56	(1)	15	1 432	685	710
Équipements techniques et machines	883	1	(8)	43	24	21	922	775	—	(5)	53	—	22	801	121	108
Autres équipements, usine et équipements de bureaux	1 312	—	(24)	106	34	110	1 318	1 093	—	(23)	125	—	106	1 089	229	219
Avances liées aux installations, équipements et constructions en cours	113	—	—	107	(82)	2	136	—	—	—	—	—	—	—	136	113
Immeub., outil de prod. et équip	4 420	1	(54)	283	(3)	154	4 493	3 270	—	(38)	234	(1)	143	3 322	1 171	1 150
Investissements dans les sociétés affiliées	92	—	1	—	(3)	1	89	78	—	8	—	(3)	—	83	6	14
Prêts consentis aux sociétés affiliées	7	—	(2)	—	—	1	4	3	—	—	—	—	—	3	1	4
Invest. dans les sociétés associées	82	5	—	47	10	2	142	—	—	—	1	—	—	1	141	82
Investissements dans les sociétés liées	125	—	—	31	(7)	3	146	39	—	—	—	3	2	40	106	86
Prêts aux sociétés associées et liées	37	—	—	—	—	—	37	37	—	—	—	—	—	37	0	0
Autres prêts	50	—	—	53	—	18	85	5	—	—	—	—	—	5	80	45
Investissements et actifs financiers à long terme	393	5	(1)	131	—	25	503	162	—	8	1	—	2	169	334	231
	5 069	6	(53)	432	—	195	5 259	3 619	—	(30)	255	—	161	3 683	1 576	1 450

(1) Conversions de devises avec taux de fin de période.

Les notes annexes ci-jointes font partie intégrante des états financiers combinés.

Tous les soldes 1998 exprimés en marks allemands ont été convertis en euros en utilisant le cours officiel fixe de conversion.

DASA
Notes annexes aux états financiers combinés
(en millions d'euros)

BASE DE LA PRESENTATION

1. Résumé des politiques comptables significatives

Généralités — Les états financiers combinés ci-joints reflètent les activités dans le domaine aérospatial et de la défense de DaimlerChrysler AG, conduites par l'intermédiaire de sa filiale DaimlerChrysler Aerospace AG, détenue majoritairement, qui seront apportées à la société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (''**EADS**''), lors des transactions décrites ci dessous. Dans les états financiers combinés ci-joint, les activités dans le domaine aérospatial et de la défense de DaimlerChrysler Aerospace AG qui seront apportées à EADS sont désignées par ''**DASA**'' ou ''**le Groupe**''.

En octobre 1999, DaimlerChrysler AG (''**DCGA**''), DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG, Lagardère SCA (''**Lagardère**'') et la Société de Gestion de Participations Aéronautiques — Sogepa (''**Sogepa**''), ont annoncé leur accord pour créer EADS, avec pour objectif le rapprochement des activités dans le domaine aéronautique, de l'espace et de la défense d'Aerospatiale Matra (''**ASM**'') et de DASA. En décembre 1999, DaimlerChrysler AG, DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG, ASM, Lagardère et Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (''**SEPI**''), société holding détenant environ 99,3 % de Construcciones Aeronauticas S.A. (''**CASA**''), ont convenu l'intégration de CASA dans EADS. Ainsi, afin de créer EADS, les activités aérospatiales et de défense de DASA, ASM et CASA seront apportées à EADS, contre une participation au capital d'EADS de respectivement 37,3 %, 56,5 % et 6,3 % environ. Dans le cadre de la mise en oeuvre des *Business Combination Agreements*, certaines liquidités et valeurs assimilées de DASA seront conservées par DaimlerChrysler.

Les états financiers combinés du Groupe ont été préparés selon l'hypothèse que celui-ci, pour toutes les périodes comptables présentées, était organisé comme une entité légale indépendante, et conformément aux principes comptables généralement admis aux Etats-Unis (''**U.S. GAAP**''), à l'exception près que le Groupe a comptabilisé certaines co-entreprises par intégration proportionnelle (voir Note 2). Tous les montants présentés ci-dessous sont en millions d'euros.

Comptabilisation des participations — Les états financiers combinés comprennent toutes les filiales significatives sous le contrôle juridique ou de fait de DASA. Les participations significatives dans lesquelles le Groupe détient de 20 % à 50 % du capital (''sociétés associées'') sont généralement comptabilisées par mise en équivalence. Pour les participations dans des co-entreprises de taille significative, le Groupe a utilisé la comptabilisation par intégration proportionnelle (voir Note 2). Les autres participations sont comptabilisées à leur coût historique.

Pour les regroupements d'entreprises comptabilisés selon la méthode dite de l'acquisition (*purchase accounting*), tous les actifs acquis et passifs repris sont comptabilisés à leur valeur réelle. L'excédent de prix d'acquisition par rapport à la valeur réelle des actifs nets acquis est enregistré en écart d'acquisition et est amorti linéairement sur sa durée de vie utile. Les différences négatives sont déduites du poste immobilisations, outils de production et équipements.

Les effets des transactions intra-groupe ont été éliminés. Certains soldes annuels comparatifs ont été reclassés de manière à les mettre en conformité avec la présentation actuelle des comptes annuels du Groupe.

Devises étrangères — Les actifs et passifs des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est autre que l'euro sont généralement convertis aux taux de change de fin de période tandis que le compte de résultat est converti aux taux de change moyens de la période considérée. Les différences découlant de la conversion des actifs et passifs de l'année par rapport à la conversion des périodes antérieures sont comptabilisées sur une ligne spécifique au sein des capitaux propres.

Avant le 31 décembre 1998, le Groupe préparait et présentait ses états financiers combinés en marks allemands (''**DM**''). En raison de l'introduction de l'euro le premier janvier 1999, le Groupe a présenté les états financiers combinés ci-joints en euros. En conséquence, les états financiers combinés en marks allemands pour les périodes antérieures ont été convertis en euros au taux de change officiel de Euro 1= DM 1,95583. Les états financiers du Groupe pour 1998 et 1997, convertis en euros, présentent les mêmes tendances qu'auraient montré des états financiers combinés en marks allemands. Les états financiers combinés du Groupe ne seront toutefois pas comparables aux états financiers établis en euros d'autres sociétés ayant antérieurement présenté leurs données financières dans une devise autre que le mark allemand.

Reconnaissance des produits — Les produits d'exploitation sont enregistrés lors du transfert des risques ou la prestation d'un service. Pour les contrats à long terme, les produits sont reconnus conformément à la méthode du pourcentage d'avancement, au fur et à mesure de l'obtention de situations contractuelles méritées ou en fonction des progrès réalisés dans l'exécution des travaux. Les variations de la marge moyenne attendue du contrat sont reflétées dans le résultat courant lors de leur constatation. Les contrats sont revus à la fin de chaque période comptable pour déterminer les pertes éventuelles pouvant en découler à terme et des provisions pour pertes à terminaison sont constituées dès qu'une perte probable est identifiée.

Les primes liées aux performances dans l'exécution des contrats sont intégrées dans l'estimation des taux de marge et comptabilisées lorsque l'anticipation des performances contractuelles est suffisamment étayée. Les pénalités contractuelles éventuelles sont enregistrées en charge de la période au cours de laquelle il devient probable que le Groupe sera passible des pénalités précitées.

Charges liées aux produits — Les dépenses publicitaires ainsi que celles liées à la promotion des ventes et autres dépenses liées aux ventes sont enregistrées en charge de l'exercice où elles sont encourues. Des provisions pour garantie sont constituées lors de la comptabilisation de la vente correspondante. Les frais de recherche et développements financés par le Groupe sont enregistrés en charge au moment de leur engagement.

Impôt sur les bénéfices — Le Groupe a signé une convention d'intégration fiscale avec DCAG, stipulant que le Groupe est tenu de remettre ses bénéfices avant impôt à DCAG et que DCAG est tenue de rembourser ses pertes avant impôt au Groupe. Les profits et pertes avant impôt soumis à la convention sur le partage des pertes et profits sont calculés conformément au Code de commerce allemand (Handelsbilanz). Les profits et pertes du Groupe sont par conséquent intégrés dans la déclaration fiscale combinée de DaimlerChrysler AG. Pour l'établissement des états financiers combinés, les provisions fiscales du Groupe ont été établies comme s'il s'agissait d'une entité imposable autonome.

Les impôts différés sont comptabilisés dans les états financiers combinés du Groupe conformément à la norme comptable américaine SFAS 109 (*Statement of Financial Accounting Standards 109* — Comptabilisation de l'impôt sur les bénéfices). Les impôts différés actifs ou passif reflètent les dettes ou créances futures d'impôt résultant pour certains actifs et passifs de différences temporaires d'évaluation entre les montants comptabilisés dans le bilan US GAAP et le bilan fiscal. De plus, des impôts différés sont comptabilisés pour les pertes reportables des sociétés non intégrées dans la déclaration fiscale combinée de DCAG. Pour les pertes reportables concernant les sociétés incluses dans la déclaration fiscale combinée de DCAG, un impôt différé actif est comptabilisé par DCAG. Les impôts différés actifs et passifs sont calculés en utilisant les taux d'imposition votés qui seront applicables au résultat imposable lorsque les différences temporaires se solderont. L'impact sur les impôts différés actifs et passifs d'une modification éventuelle du taux d'imposition est comptabilisé au compte de résultat à la date d'entrée en vigueur du nouveau taux d'imposition.

La comptabilisation d'impôts différés actifs impliquant l'anticipation d'un bénéfice fiscal, ils sont uniquement comptabilisés dans les états financiers consolidés de DASA si la probabilité de réalisation des bénéfices fiscaux attendus excède 50 %. Une provision pour dépréciation est comptabilisée pour réduire l'impôt différé actif à sa valeur la plus probable de réalisation.

Immobilisations incorporelles — Les actifs incorporels acquis autres que les écarts d'acquisition non affectés sont évalués à leur coût d'acquisition et sont généralement amortis linéairement sur leurs durées de vie utiles respectives (3 à 10 ans). Les écarts d'acquisition non affectés issus des acquisitions et de la consolidation sont capitalisés et amortis sur une période allant de 5 à 20 ans. Le Groupe évalue périodiquement la recouvrabilité de ses écarts d'acquisition non affectés sur la base des cash-flows futurs estimés.

Immeubles, outils de production et équipements — Les immeubles, outils de production et équipements sont évalués à leur coût d'acquisition ou de production diminué des amortissements correspondants. Les dotations aux amortissements sont constatées et calculées en utilisant le mode d'amortissement dégressif jusqu'à ce que le mode d'amortissement linéaire entraîne un amortissement supérieur. Le coût des équipements et installations produits en interne comprend tous les coûts directs ainsi que la quote-part de frais généraux de production qui leur sont imputables. Les durées de vie utiles suivantes sont attribuées : bâtiments — 10 à 50 ans ; dépenses d'amélioration des immeubles — 8 à 20 ans ; équipement technique et machines — 3 à 20 ans et autres équipements, équipement d'usine et de bureaux — 2 à 10 ans.

Dépréciation des immobilisations — Le Groupe examine s'il est nécessaire de déprécier les immobilisations destinées à être conservées et utilisées, à chaque fois que des événements ou des changements de circonstances indiquent que la valeur nette comptable pourrait ne pas être récupérable.

Location — Le Groupe est preneur à bail d'immeubles, outils de production et équipements. Tous les contrats de location répondant à certains critères spécifiques représentatifs de situations dans lesquelles les risques et les avantages effectifs liés à la propriété ont été transférés au locataire sont comptabilisés comme des locations financements. Les autres contrats de location sont comptabilisés comme des locations simples.

Actifs circulants — Les actifs circulants du Groupe sont composés des stocks, des créances à court terme, des disponibilités, y compris les montants à échéance à plus d'un an. La part des actifs et passifs à plus d'un an est mentionnée dans les notes ci-jointes.

Stocks — Les stocks sont évalués sur la base du plus faible prix d'acquisition (ou de production) et de la valeur nette réalisable. Le coût de production comprend les matières premières, la main d'œuvre et les charges de production concernées incluant les charges d'amortissement.

Valeurs mobilières — Les valeurs mobilières sont comptabilisées à leur juste valeur, si cette valeur est directement déterminable. Les plus ou moins values latentes sur des valeurs ou titres négociables sont incluses dans le poste autres variations des capitaux propres (*Other comprehensive income*), nets de l'impôt différé applicable. Tous les autres titres ou valeurs négociables sont enregistrés au coût historique.

Disponibilités et valeurs assimilées — Les liquidités se composent des liquidités en caisse et en banque, et des chèques et dépôts à terme ayant une échéance maximum de trois mois. Le Groupe considère les montants dus par le groupe de gestion de trésorerie de DCAG comme étant des équivalents de disponibilités.

Instruments financiers — Le Groupe n'utilise d'instruments financiers dérivés qu'à des fins de couverture. Les instruments financiers, y compris les instruments dérivés (contrats à terme sur devises et options sur devises) qui ne sont pas désignés comme couverture d'actifs, de passifs ou d'engagements fermes spécifiques sont considérés comme spéculatifs, et toute plus ou moins value latente en découlant est enregistrée en résultat. S'il existe un lien direct entre un instruments financier dérivé et une transaction sous-jacente, une unité d'évaluation est alors constituée. Les gains et les pertes sur les unités d'évaluation ainsi mises en place pour gérer les risques de change sur des actifs, des passifs ou des engagements fermes identifiables n'ont pas d'impact sur les résultats jusqu'à la réalisation de la transaction sous-jacente (voir Note 20d).

Provisions — L'évaluation des charges à payer pour les retraites est effectuée conformément à la norme comptable américaine SFAS 87, ''Contribution de l'employeur aux retraites'' (*Projected unit credit method*). Les charges à payer, fiscales ou autres, sont comptabilisées lorsqu'une obligation a été contractée envers un tiers, que son paiement est probable et que son montant peut raisonnablement être estimé. Les charges à payer liées au personnel et les charges sociales sont évaluées le cas échéant à leur valeur nette actuelle.

Utilisation d'estimations — La préparation des états financiers exige de la part de la direction de faire des estimations et des hypothèses pouvant affecter les actifs et passifs présentés au bilan ou hors bilan à la date de clôture, ainsi que les produits et les charges du compte de résultat de la période. Les résultats réels peuvent sensiblement différer des résultats obtenus sous les hypothèses retenues.

Nouvelle norme comptable — En juin 1998, l'organisme américain chargé des normes comptables (*Financial Accounting Standards Board — FASB*) a publié la norme SFAS 133, ''Comptabilisation des instruments dérivés et des activités de couverture''. Cette norme exige des sociétés qu'elles portent les instruments dérivés au bilan, actif ou passif, à leur juste valeur. Les gains et pertes résultant des modifications de la valeur de ces instruments dérivés seraient comptabilisés en fonction de l'usage fait de ces instruments et de leur qualification ou non d'instruments de couverture. La publication de la norme SFAS 137, ''Comptabilisation des instruments dérivés et activités de couverture des actifs — report de la date d'entrée en vigueur de la déclaration no. 133 du FASB'', un amendement à SFAS 133, rend cette norme applicable aux exercices ouverts après le 15 juin 2000. Dasa à l'intention d'appliquer SFAS 133 à compter du 1er janvier 2000. Cette nouvelle norme permettra au Groupe d'appliquer une comptabilité de couverture pour certains contrats dérivés sur devises et destinés à couvrir des transactions fermes. Les principes comptables actuels du Groupe obligent à valoriser de tels contrats à leur valeur de marché à la clôture, les plus ou moins values latentes affectant directement le résultat de la période. En conséquence, l'application de la nouvelle norme comptable à de tels contrats dérivés sur devises pourrait se traduire par une volatilité plus faible des résultats liés à la gestion du risque de change du Groupe dans des périodes de forte fluctuation des cours.

2. Périmètre

Périmètre — En 1999, le Groupe comptait 18 filiales nationales et étrangères (16 en 1998) et 13 co-entreprises (13 en 1998) ; ces dernières sont comptabilisées sur une base proportionnelle. Au cours de l'année 1999, 6 filiales ont été intégrées dans les états financiers combinés pour la première fois et 4 filiales au total ont quitté le périmètre. Les effets significatifs des changements intervenus au sein du groupe sur les bilans et les comptes de résultats combinés sont expliqués plus loin dans les notes sur les états financiers combinés. Un ensemble de 62 filiales (''sociétés affiliées'') (61 en 1998) ne sont pas incluses dans le périmètre car leur influence cumulée sur la situation financière, le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie du Groupe n'est pas significative. Pour les périodes comptables présentées, la part de ces sociétés hors périmètre dans les actifs, produits et résultats nets combinés du Groupe est inférieure à 2 %. De plus, une société (2 en 1998) administrant un fonds de pension dont les actifs sont soumis à des restrictions d'utilisation n'a pas été incluse dans les états financiers combinés. Les états financiers combinés englobent 54 sociétés dans lesquels le groupe détient une participation significative (*associated companies*) (48 en 1998). Au 31 décembre 1999, 5 de ces participations (4 en 1998) ont été comptabilisées dans les états financiers combinés par mise en équivalence. Les autres participations sont comptabilisées à leur coût sous la rubrique investissements dans les sociétés liées car elle n'ont pas d'impact significatif sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie du Groupe.

Participations dans les co-entreprises — La co-entreprise la plus importante est le groupe Eurocopter se composant d'Eurocopter Holding S.A., dans lequel le Groupe détient une participation de 40 % et de ses 6 filiales opérationnelles (6 en 1998). Le partenaire du groupe dans cette co-entreprise active dans le secteur des hélicoptères est Aerospatiale Matra. Dans le secteur Systèmes militaires et civils, Dasa détient une participation de 50 % dans Nortel Dasa Network Systems, une co-entreprise avec Northern Telecom impliquée dans le développement et la production de réseaux de télécommunications. Le Groupe a de plus une participation de 50 % dans TDA-Armements S.A.S et dans Bayern Chemie GmbH, en coopération avec Thomson-CSF. Le 1er janvier 1998, le Groupe a vendu sa participation dans Zeiss-Eltro Optronic GmbH, anciennement une co-entreprise avec Carl Zeiss à Oberkochen.

Le Groupe présente sa participation de 40 % dans les actifs et passifs, produits, charges et flux de trésorerie d'Eurocopter Holding et de 50 % dans 3 autres co-entreprises en utilisant la comptabilisation par intégration proportionnelle. Le Groupe estime que cette méthode de présentation des états financiers, autorisée par la Septième directive de la Communauté européenne, donne au lecteur une image plus claire de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie dans les états financiers combinés du groupe.

Selon les normes U.S. GAAP, les participations du Groupe dans les co-entreprises devraient être comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. Par rapport à la méthode d'intégration proportionnelle utilisée, une mise en équivalence ne modifierait pas les capitaux propres ou les résultats du Groupe. Selon la méthode de la mise en équivalence, les participations du Groupe dans les co-entreprises figureraient au bilan sous la rubrique participations et la quote-part de résultat apparaîtrait avec l'amortissements des écarts d'acquisition comme un montant net dans le résultat financier. De plus, la méthode de comptabilisation d'Eurocopter et des autres co-entreprises n'auraient d'influence sur la présentation des flux financiers du Groupe que dans la mesure où le Groupe aurait perçu des dividendes en numéraire.

Les données financières combinées sur les co-entreprises sont exposées ci-dessous.

	Au 31 décembre	
	1999	**1998**
Bilan		
Immobilisations	138	138
Actifs circulants	895	787
Total des actifs	1 033	925
Capitaux propres	231	206
Intérêts minoritaires	59	55
Charges à payer	319	254
Autres passifs	424	410
Total des passifs	1 033	925

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Compte de résultat			
Produits	1 033	921	861
Bénéfice avant résultat financier et impôt	45	36	—
Bénéfice net (perte)	25	31	(3)

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Flux de trésorerie			
Flux de trésorerie provenant des :			
Opérations d'exploitation	117	(14)	161
Opérations d'investissement	(15)	(9)	(40)
Opérations de financement	(14)	2	(22)
Variations des disponibilités	88	(21)	99
Disponibilités en début de période	63	84	36
Disponibilités en fin de période	151	63	135

Sociétés mises en équivalence — Le Groupe réalise une partie de son activité à travers d'investissements réalisés dans des sociétés comptabilisées par mise en équivalence. La principale participation mise en équivalence provient des 37,9 % d'intérêts détenus dans le G.I.E. Airbus Industrie, un consortium spécialisé dans la fabrication d'avions commerciaux. Le Groupe à travers sa filiale DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, réalise certaines prestations industrielles contractuelles pour Airbus comme la fabrication du fuselage pour tous les types d'avions Airbus ou encore l'assemblage final des Airbus de type A319 et A321. Le chiffre d'affaire du Groupe généré par les biens et services vendus à Airbus se montent à 3.136 millions d'euros, 2.686 millions d'euros et 2.216 millions d'euros pour les années closes respectivement le 31 décembre 1999, 1998 et 1997. Les comptes clients dans les états financiers combinés du groupe comprennent des montants dus à Airbus pour 770 millions d'euros et 290 millions d'euros au 31 décembre 1999 et 1998, respectivement.

Les informations financières pour Airbus peuvent être synthétisées comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	1999	1998
Immobilisations corporelles	5 785	4 304
Autres immobilisations	5 000	4 645
Autres actifs	113	22
Charges à payer	(1 481)	(1 236)
Autres passifs	(10 306)	(8 488)
Actif net	(889)	(753)

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Revenus	14 610	11 314	9 768
Résultat net (perte)	(265)	(170)	(56)

3. Acquisitions et cessions

En 1998, le Groupe a fait l'acquisition des activités allemandes dans l'électronique de défense de Siemens AG (SI Sicherungstechnik GmbH & CoKG). Cette transaction a été comptabilisée comme une acquisition. Ainsi, les actifs acquis et passifs repris ont été comptabilisés à leur juste valeur. L'excédent de prix d'achat par rapport à la

juste valeur des actifs nets acquis (48 millions d'euros) a été enregistré en écart d'acquisition non affecté et sera amorti sur 15 ans, estimation de sa durée de vie utile.

En 1998, le Groupe a vendu 30 % de sa participation dans LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH à Matra BAE Dynamics, dégageant une plus-value avant impôt de 74 millions d'euros. Le Groupe a également cédé à Primex Technologies Inc. sa participation dans CMS Inc., dégageant une plus-value avant impôt de 58 millions d'euros.

NOTES SUR LE COMPTE DE RÉSULTAT COMBINE

4. Charges d'exploitation et autres charges

Le coût des ventes et les autres frais d'exploitation comprennent les coûts suivants :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Coûts des matières premières, fournitures	2 157	2 147	1 494
Coûts des services acquis	1 208	1 214	1 421
	3 365	3 361	2 915

Les charges commerciales, administratives et autres se décomposent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Charges commerciales	272	292	253
Charges administratives	271	239	239
Autres charges	31	267	516
	574	798	1 008

Le coût des ventes et les coûts fonctionnels comprennent des taxes pour un montant de 13 millions d'euros (1998 : 7 millions d'euros ; 1997 : 33 millions d'euros).

Les autres charges comprennent essentiellement des charges non affectées aux coûts des ventes, ou aux charges commerciales ou administratives. En 1998, des frais liés au règlement d'engagements envers la République fédérale d'Allemagne ont été comptabilisés pour un montant de 229 millions d'euros (1997 : 369 millions d'euros) (voir Note 19).

Les frais de personnel repris dans le compte de résultat se composent des éléments suivants :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Salaires et rémunérations	1 998	1 925	1 765
Cotisations sociales	348	298	301
Coût périodique net des retraites (voir Note 14a)	202	202	188
	2 548	2 425	2 254

Nombre d'employés des filiales consolidées (moyenne annuelle) :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Employés rémunérés à l'heure	10 086	9 619	9 037
Employés payés au mois	22 640	22 735	22 293
Stagiaires/apprentis	1 607	1 558	1 510
	34 333	33 912	32 840

En 1999, 12.019 personnes (1998 : 11.698 personnes ; 1997 : 12.080 personnes) étaient employées dans des co-entreprises.

5. Autres produits

Les autres produits comprennent les plus-values réalisées sur la vente d'immeubles, outils de production et équipements (respectivement 16, 24 et 24 millions d'euros en 1999, 1998 et 1997) et sur la cession de participations (respectivement 30 et 132 millions d'euros en 1999 et 1998), les revenus locatifs (respectivement 36, 31 et 10 millions d'euros en 1999, 1998 et 1997) et la reprise de certaines provisions (respectivement 13 et 23 millions d'euros en 1999 et 1997).

6. Résultat financier net

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	**1998**	**1997**
Profit (perte) lié aux participations dont 4 de sociétés affiliées (1998 : 3 ; 1997 : (15))	16	12	(6)
Plus-values nettes provenant de cessions de participations dans des sociétés affiliées et associées	20	22	20
Provisions sur investissements et participations dans des sociétés affiliées	—	(10)	(9)
Profit (perte) des sociétés mise en équivalence	(65)	(91)	62
Profit (perte) net sur participations	(29)	(67)	67
Autres intérêts et produits assimilables dont 145 (1998 : 228 ; 1997 : 196) de sociétés affiliées	172	253	222
Intérêts et dépenses assimilables	(66)	(70)	(65)
Intérêt net	106	183	157
Plus-values (moins-values) réalisées et latentes sur les instruments financiers	(169)	116	(562)
Autres, nets	3	(9)	17
Autres profits (pertes) financiers, nets	(166)	107	(545)
Résultat financier net	(89)	223	(321)

7. Impôts sur les bénéfices

Les profits (pertes) avant impôt et intérêts minoritaires se composent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Allemagne	338	658	(317)
Autres pays	34	29	4
	372	687	(313)

La provision pour impôt (actif d'impôt) se décompose comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Impôt			
Allemagne	(98)	(11)	29
Autres pays	14	3	4
Impôt différé			
Allemagne	487	252	(241)
Autres pays	2	(4)	—
	405	240	(208)

En 1999, la loi fiscale a subi en Allemagne des modifications, avec une diminution du taux d'imposition sur les bénéfices non distribués de 45 % à 40 % et un élargissement de l'assiette fiscale. Les effets de ces changements dans les taux d'imposition allemands ont été enregistrés en charges dans le compte de résultat combiné 1999, pour un montant de 233 millions d'euros.

La loi fiscale allemande applique un taux d'imposition différent sur les bénéfices selon qu'ils sont distribués ou non. Les bénéfices non distribués sont imposés à 40 % (1998 et 1997 : 45 %) plus un impôt de solidarité de 5,5 % (1998 : 5,5 % ; 1997 : 7,5 %) sur la part de l'impôt sur les sociétés revenant à l'Etat fédéral. Avec l'impact de cette majoration, le taux d'imposition fédéral effectif s'élève à 42,2 % (1998 : 47,475 % ; 1997 : 48,375 %).

Après distribution des réserves aux actionnaires, le remboursement d'une partie de l'impôt payé antérieurement permet de ramener le taux d'imposition sur les bénéfices à 30 %, plus un impôt de solidarité de 5,5 % (1998 : 5,5 % ; 1997 : 7,5 %) de l'impôt de 30 % sur les bénéfices distribués, soit un total de 31,65 % (1998 : 31,65 % ; 1997 : 32,25 %). Après distribution de réserves sous la forme de dividendes, les actionnaires imposables en Allemagne ont droit à un crédit d'impôt du montant des taxes fédérales antérieurement payées par la société.

Pour les sociétés allemandes, les impôts différés pour 1999 et 1998 ont été calculés en utilisant un taux d'imposition fédéral effectif de respectivement 42,2 % and 47,475 %, plus une imposition complémentaire nette (*Trade Tax*) de respectivement 9,3 % et 8,525 %. L'effet de ces réductions d'impôts sur les soldes d'impôts différés en fin d'année 1999 et 1997 est indiqué dans les tableaux de réconciliation présentés ci-dessous.

La réconciliation des impôts sur les bénéfices déterminé en utilisant le taux d'imposition sur les sociétés en Allemagne de 42,2 % plus une imposition complémentaire nette (*Trade Tax*) de respectivement 9,3 %, soit un taux légal cumulé de 51,5 % in 1999 (1998 : 56 %; 1997 : 57 %) avec la charge réelle se présente comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	**1998**	**1997**
(provision)/actif d'impôt théorique	(192)	(385)	179
Effet des changements de la loi fiscale en Allemagne	(233)	—	(7)
Remboursement d'impôt (paiement supplémentaire) sur années antérieures	(15)	21	(1)
Capitaux propres	(2)	3	3
Différences permanentes liées à la consolidation	10	44	6
Changements d'évaluation dans les provisions pour impôts différés	5	26	55
Différences permanentes sur investissements	10	31	(18)
Autres	12	20	(9)
Impôt déclaré (provision)/actif	(405)	(240)	208

Conformément à la politique de DCAG en matière de répartition des impôts, la part du Groupe dans les dettes fiscales de DCAG est calculée sur la base d'une imposition séparée sans prendre en compte le crédit d'impôt sur les bénéfices distribués. Si le Groupe avait bénéficié du crédit d'impôt sur les bénéfices distribués, sa charge d'impôt sur les bénéfices pour les exercices se terminant respectivement les 31 décembre 1999, 1998 et 1997 aurait été réduite de ces crédits d'impôt pour un montant de 129, 26 et 36 millions d'euros, respectivement, et les dividendes payés mentionnés dans le tableau combiné de variation des capitaux propres auraient été augmentés des montants précités. De fait, le total des capitaux propres n'aurait pas été modifié.

Les impôts différés actifs et passifs sont résumés comme suit :

	31 décembre	
	1999	**1998**
Immobilisations incorporelles	25	33
Immeubles, outils de production et équipements	111	124
Investissements et actifs financiers à long terme	33	17
Stocks	469	543
Perte d'exploitation nette et pertes reportables	140	284
Plans de retraites	546	575
Autres charges à payer	219	173
Dettes	110	126
Produits constatés d'avance	1	3
	1 654	1 878
Provisions sur impôt différé actif	(50)	(82)
Impôt différé actif	1 604	1 796
Créances à court terme	1 070	1 267
Autres	9	—
Impôt différé passif	1 079	1 267
Impôt différé actif net	525	529

Au 31 décembre 1999, le Groupe avait des pertes d'exploitation nettes (''NOLs'') et des pertes reportables pour 316 millions d'euros (1998 : 600 millions d'euros) et des NOLs liées à la *Trade Tax* allemande pour un montant de 91 millions d'euros (1998 : 56 millions d'euros). Les NOLs et les pertes reportables sont liées essentiellement à des pertes subies par les sociétés étrangères ou domestiques non incluses dans le périmètre d'intégration fiscale de DCAG en Allemagne (*non-Organschaft*) et leur utilisation future par le groupe est partiellement limitée. Le montant des provisions sur impôts différés est basé sur l'estimation faite par la direction de la récupération probable ou pas de ces actifs. Dans les périodes futures et en fonction des résultats financiers du Groupe, le

montant de l'impôt différé actif estimé réalisable par la direction pourra changer, et la provision sur impôt différé pourra par conséquent augmenter ou diminuer.

Les impôts différés actifs ou passifs nets dans les bilans combinés sont les suivants :

	31 décembre 1999		31 décembre 1998	
	Total	dont à long terme	Total	dont à long terme
Impôts différés actifs	749	724	1 060	1 005
Impôts différés passifs	(224)	(1)	(531)	(6)
Impôts différés actifs nets	525	723	529	999

NOTES SUR LE BILAN COMBINE

8. Immobilisations incorporelles et immeubles, outils de production et équipements, nets

Les variations des immobilisations incorporelles, immeubles, outils de production et équipements du Groupe sont présentées dans le tableau combiné des immobilisations ci-joint. Les immeubles, outils de production et équipements comprennent les bâtiments, l'équipement technique et d'autres équipements capitalisés par le biais de contrats de locations financement pour un montant de 46 millions d'euros (1998 : 49 millions d'euros ; 1997 : 52 millions d'euros). La charge d'amortissement des actifs sous contrat de location financement s'élève à 3 millions d'euros (1998 : 3 millions d'euros ; 1997 : 1 million d'euros).

9. Stocks

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Matières premières et fournitures industrielles	206	245
Travaux en cours	1 497	1 337
dont liés à des contrats à long terme et programmes en cours 43 (1998 : 143)		
Biens, pièces détachées et produits finis en stock pour revente	132	114
Avances fournisseurs	281	189
	2 116	1 885
Moins : Avances reçues	(1 583)	(1 462)
dont liées à des contrats à long terme et programmes en cours 189 (1998 : 291)		
	533	423

10. Créances commerciales à court terme

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Créances à court terme pour vente de biens et services	1 011	953
Programmes et contrats à long terme, non facturés, nets de paiements anticipés perçus	377	266
	1 388	1 219
Provisions pour créances douteuses	(74)	(81)
	1 314	1 138

Au 31 décembre 1999, 217 millions d'euros des créances commerciales à court terme venaient à échéance après plus d'un an (1998 : 63 millions d'euros).

11. Autres créances à court terme et autres actifs

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Créances sur sociétés affiliées	138	23
Créances sur sociétés liées(1)	291	241
Autres actifs	1 133	1 402
	1 562	1 666
Provisions pour créances douteuses	(33)	(22)
	1 529	1 644

(1) Les sociétés liées comprennent les entités ayant une participation significative dans le Groupe ou dans lesquelles le Groupe détient une participation significative.

Au 31 décembre 1999, 811 millions d'euros des autres créances à court terme et actifs venaient à échéance après plus d'un an (1998 : 930 millions d'euros). Les autres actifs au 31 décembre 1999 comprennent 869 millions d'euros (1998 : 962 millions d'euros) de paiements d'avance à la République fédérale d'Allemagne par DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH.

12. Trésorerie

Les données suivantes constituent des informations supplémentaires sur les mouvements de trésorerie relatifs aux activités opérationnelles :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1999	1998	1997
Intérêts payés	47	8	26
Impôts sur les bénéfices payés	113	65	24

Les liquidités et valeurs assimilables comprennent 3.349 millions d'euros (1998 : 4.491 millions d'euros) investis dans le groupe de gestion des liquidités de DaimlerChrysler.

13. Actif net

A chaque date de clôture, l'actif net est défini comme étant l'excédent des actifs sur les passifs, comme décrit dans la note 1 de ces notes annexes.

Les autres variations de capitaux propres sont essentiellement constituées des écarts de conversion pour un montant de 8 millions d'euros (1998 : 4 millions d'euros ; 1997 : 4 millions d'euros). Les dividendes repris dans le tableau de variation de l'actif net comprennent le bénéfice (perte) fiscal(e) de DCAG.

14. Provisions

Les postes de provisions peuvent être décomposés comme suit :

	Au 31 décembre			
	1999		1998	
	Total	dont >1 an	Total	dont >1 an
Plans de retraites (voir Note 14 a) et obligations similaires	2 556	2 471	2 441	2 379
Produits et autres impôts	58	39	39	2
Autres charges à payer (voir Note 14 b)	1 832	849	1 638	882
	4 446	3 359	4 118	3 263

a) Plans de retraites

Le Groupe offre des pensions de retraite à la quasi totalité de ses employés. Les pensions de retraite sont essentiellement fondées sur le nombre d'années de service. Certains régimes de retraites sont basés sur le salaire perçu au cours de la dernière année ou sur une moyenne des trois dernières années de service tandis que d'autres sont des régimes fixes dépendant de la situation du bénéficiaire (échelle des salaires et fonction hiérarchique).

L'information suivante concerne les régimes de retraite du Groupe, essentiellement basés en Allemagne. Depuis 1998, le Groupe a utilisé les nouvelles tables de mortalité Heubeck pour l'évaluation de ses charges de retraites.

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Changements dans les projections d'obligations en matière de retraites :		
Projections d'obligations en matière de retraites en début d'année	3 069	2 679
Coût des services	69	71
Coût financier	178	173
Modifications de régime	—	1
Gains et pertes actuariels	(45)	178
Acquisitions et autres	(36)	60
Prestations payées	(102)	(93)
Projection d'obligations en matière de retraites en fin d'année	3 133	3 069
Changements survenus dans l'actif des régimes de retraite :		
Juste valeur de l'actif des régimes de retraite en début d'année	603	567
Revenus de l'actif des régimes de retraite	26	69
Prestations payées	(35)	(33)
Juste valeur des actifs de retraite en fin d'année	594	603

Au 31 décembre 1999, les actifs des régimes de retraites étaient investis dans divers portefeuilles se composant essentiellement de titres de créances et de titres de participation. Les actifs et les revenus générés par tous les régimes de retraites ou caisses de secours ne sont utilisés que pour le paiement des allocations de retraites.

Le rapprochement de l'état du financement et des montants constatés dans les bilans combinés est le suivant :

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Etat du financement(1)	2 539	2 466
Pertes actuarielles nettes non constatées	(1)	(25)
Montant net constaté	2 538	2 441

(1) Différence entre les obligations d'allocations projetées et la juste valeur des actifs de régime de retraite.

Les hypothèses de moyenne pondérée utilisées dans le calcul des valeurs actuarielles des régimes de retraites étaient les suivantes :

Hypothèses de moyenne pondérée au 31 décembre :	1999	1998	1997
	%	%	%
Taux d'actualisation	6,0	6,0	6,5
Revenus escomptés des actifs des régimes	7,7	7,7	7,7
Taux d'augmentation des salaires	2,75	3,0	3,0

Les coûts périodiques nets des retraites se composaient comme suit :

	1999	1998	1997
Coût des services	69	71	67
Coût financier	178	173	163
Revenu escompté des actifs des régimes	(45)	(42)	(42)
Coût périodique net des retraites	202	202	188

b) Autres provisions

Les autres provisions se composaient des éléments suivants :

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Coûts de garantie à payer et risque de prix	265	264
Pertes à terminaison sur contrats en cours	214	185
Restructuration	108	91
Charges de personnel et charges sociales à payer	162	148
Autres	1 083	950
Total	1 832	1 638

Les provisions liées à la restructuration comprennent les indemnités de départ et certaines charges directement associées aux réductions de capacité.

Les variations survenues dans ces provisions sont résumées comme suit :

	Indemnités de départ	Frais de départ	Total des dettes
Solde au premier janvier 1997	232	42	274
Utilisations et transferts	(122)	(6)	(128)
Réductions	(19)	(5)	(24)
Augmentations	15	—	15
Solde au 31 décembre 1997	106	31	137
Utilisations et transferts	(47)	(9)	(56)
Réductions	(3)	(10)	(13)
Augmentations	20	3	23
Solde au 31 décembre 1998	76	15	91
Utilisations et transferts	(21)	(2)	(23)
Réductions	(5)	—	(5)
Augmentations	41	4	45
Solde au 31 décembre 1999	91	17	108

En raison de la restructuration du Groupe, des provisions ont été constituées pour les indemnités de départ pour un montant de 41 millions d'euros (1998 : 20 millions d'euros ; 1997 : 15 millions d'euros). Dans le cadre de ces efforts de restructuration, le Groupe a réduit son effectif de 249 employés (1998 : 820 ; 1997 : 970) et payé des indemnités de départ pour un montant de 40 millions d'euros (1998 : 109 millions d'euros; 1997 : 124 millions d'euros), sur lesquelles 40 millions d'euros (1998 : 107 millions d'euros ; 1997 : 124 millions d'euros) ont été enregistrés contre des reprises de provision préalablement établies. Au 31 décembre 1999, les dettes du Groupe liées aux futurs départs couvraient environ 627 employés.

15. Dettes financières

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Dettes envers les institutions financières	24	28
Dettes envers les sociétés affiliées	18	38
Dettes liées aux locations financements et aux garanties de valeur résiduelle	5	3
Dettes financières à court terme (à moins d'un an)	47	69
Dettes envers les institutions financières	14	25
dont dettes payables à plus de 5 ans : 14 (1998 : 15)		
Prêts, autres dettes financières	108	108
Dettes liées aux locations financements et aux valeurs résiduelles garanties	48	52
dont payables à plus de cinq ans : 24 (1998 : 38)		
Dettes financières à long terme	170	185
Total	217	254

Les moyennes pondérées des taux d'intérêt des dettes envers les institutions financières sont respectivement de 6,2 % (court terme) et 5,6 % (long terme) au 31 décembre 1999. Les dettes envers les institutions financières viennent à maturité au cours de l'année 2007.

Le montant global des dettes financières venant à échéance au cours des cinq prochaines années peut être décomposé comme suit :

	2000	2001	2002	2003	2004	après
Dettes financières	47	5	113	4	10	38

16. Dettes commerciales

	Au 31 décembre 1999			Au 31 décembre 1998		
	Total	dont >1 an	dont >5 ans	Total	dont >1 an	dont >5 ans
Montants exigibles	672	—	—	701	7	—
Montants à payer liés à des contrats et des programmes à long terme	168	15	—	155	—	—
Total	840	15	—	856	7	—

17. Autres dettes

	Au 31 décembre 1999			Au 31 décembre 1998		
	Total	dont >1 an	dont >5 ans	Total	dont >1 an	dont >5 ans
Dettes envers des sociétés affiliées	31	—	—	15	—	—
Dettes envers des sociétés liées	1 014	4	—	513	20	11
Autres dettes	364	5	—	1 207	5	—
Total	1 409	9	—	1 735	25	11

Les dettes envers des sociétés liées proviennent essentiellement des obligations de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH vis-à-vis du G.I.E. Airbus Industrie, basé à Toulouse.

Au 31 décembre 1998, les autres dettes comprenaient certaines obligations d'un montant de 895 millions d'euros vis-à-vis de la République fédérale d'Allemagne, issues d'accords de remboursement avec DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH. Au 31 décembre 1999, les autres dettes comprenaient des dettes fiscales pour un montant de 93 millions d'euros (1998 : 47 millions d'euros) et des dettes liées aux avantages sociaux pour un montant de 67 millions d'euros (1998 : 95 millions d'euros).

AUTRES COMMENTAIRES

18. Litiges et réclamations

Diverses actions en justice, enquêtes gouvernementales, procès et autres réclamations sont en cours ou pourront être introduits ou revendiqués à l'avenir à l'encontre du Groupe. Les litiges sont soumis à de nombreux aléas et le résultat d'une affaire prise individuellement n'est pas prévisible avec assurance. Il est raisonnablement possible que le règlement de certaines de ces affaires oblige le Groupe à engager des dépenses excédant les provisions constituées à cet effet, pour des montants qu'il n'est pas raisonnablement possible d'estimer. Le terme ''raisonnablement possible'' est utilisé ici pour indiquer que l'éventualité qu'une transaction ou un événement se produise dans l'avenir est d'une probabilité faible, quoique non nulle, sans être toutefois vraisemblable. Bien que le règlement final de telles affaires puisse avoir un impact significatif sur le résultat d'exploitation combiné de l'exercice où une provision devrait être modifiée, le Groupe prévoit que la situation financière combinée ne devrait pas en être affectée de manière significative.

19. Engagements et éventualités

Les engagements et dettes potentielles sont présentés à leur valeur contractuelle et peuvent être décomposés comme suit :

	Au 31 décembre	
	1999	**1998**
Garanties	64	44
Garanties contractuelles	91	157
Autres (cautions)	13	7
Total	168	208

Les engagements portent essentiellement sur des cautions données en faveur de sociétés affiliées hors périmètre ou de tiers, des garanties contractuelles et des engagements de sociétés du Groupe relatifs à l'exécution par certaines co-entreprises de leur obligations contractuelles.

Dans le cadre du développement d'avions commerciaux, DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (''**DA**'') s'est engagé envers Airbus Industrie à supporter certains coûts futurs de développement. Au 31 décembre 1999, cet engagement hors bilan se montait à 342 millions d'euros.

Airbus Industrie G.I.E. (''**le consortium Airbus**'') a donné une garantie d'exécution à l'organe gouvernemental français supervisant Airbus. Cette garantie d'exécution a été reprise par DA au prorata de sa participation de 37,9 % dans le consortium Airbus.

Au 31 décembre 1999, en raison de sa participation dans le consortium Airbus, DA avait une dette éventuelle liée aux engagements irrévocables de financement du consortium Airbus relatifs à certaines commandes d'avions, dont certaines optionnelles, dont la livraison interviendra dans le futur. De plus, DA avait également certains engagements liés aux garanties de crédit et à certains financements du consortium Airbus dans le cadre de programmes de crédits à la clientèle. En prenant de tels engagements de financement envers les clients, le consortium Airbus s'est généralement assuré de garanties sur l'actif financé (avion). Le consortium Airbus et DA pensent que la juste valeur estimée de l'avion servant de garantie à de tels engagements permettrait de réduire de manière significative toute perte liée à ceux-ci. Sur la base des expériences passées, la probabilité de pertes significatives liée à de tels engagements de financement envers les clients est considérée comme faible.

Pour les engagements de financement Airbus, DA est solidairement et individuellement responsable avec ses autres partenaires des obligations contractées. Si Airbus, malgré les garanties sous-jacentes, était dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations, les partenaires du consortium seraient solidairement responsables envers les tiers, sans limitation aucune. Entre les partenaires du consortium, la responsabilité est limitée au prorata des parts de chaque partenaire dans Airbus.

En 1989, le Groupe a fait l'acquisition de Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (''**MBB**'') et de ce fait indirectement de DA (connue alors sous le nom de Deutsche Airbus GmbH) qui était et continue d'être le

partenaire allemand dans Airbus Industrie. Dans le cadre de cette acquisition, la République Fédérale d'Allemagne s'est engagée à reprendre certaines obligations financières de MBB et de DA et a convenu de fournir une assistance financière limitée pour notamment des programmes de développement. Ces engagements, ces avances et cette assistance devaient être remboursés par DA, à partir de 2001, sur une base conditionnelle égale à 40 % des bénéfices avant impôt de l'exercice précédent comme stipulé dans le contrat établi avec le gouvernement, ainsi que par le paiement de royalties basées sur les ventes d'avions.

Durant 1998 et 1997, DA a réglé ses obligations conditionnelles susmentionnées envers la République Fédérale d'Allemagne par des paiements de 895 millions d'euros et 716 millions d'euros respectivement. Le règlement de 1998, qui permit à DA de se libérer de toutes ses obligations envers le gouvernement fédéral allemand, concernait les Airbus des séries A300/310 et A330/340 ainsi que l'assistance financière non liée aux coûts de développement, tandis que le règlement de 1997 concernait l'Airbus A320 et ses dérivés. Sur les règlements mentionnés ci-dessus, respectivement 229 millions d'euros et 369 millions d'euros ont été enregistrés en charges en 1998 et 1997, le reste ayant été capitalisé et étant amorti jusqu'à la livraison des avions sur lesquels portaient les paiements.

Le total des locations simples, portées en charges dans le compte de résultat, se montait à 58 millions d'euros (1998 : 65 millions d'euros ; 1997 : 57 millions d'euros). Les paiements futurs liés aux contrats de location et de leasing dont l'échéance initiale ou résiduelle est supérieure à un an au 31 décembre 1999 peuvent être décomposés comme suit :

	Locations simples
2000	58
2001	43
2002	39
2003	21
2004	21
au-delà	43

20. Information sur les instruments financiers

En raison de la nature globale des activités du Groupe, l'exploitation, les résultats financiers et les flux de trésorerie sont exposés aux risques liés aux fluctuations des taux de change des devises, essentiellement entre l'euro et le dollar américain. Les activités commerciales du Groupe sont exposées aux risques de change dans la mesure où les revenus sont libellés dans une devise autre que celle dans laquelle les coûts liés à ces produits ont été engagés. Le chiffre d'affaires du Groupe résultant de la vente d'avions et d'autres produits liés à l'aéronautique est en principe libellé en dollars américains en raison des exigences du marché, tandis que la majeure partie des coûts de fabrication est libellée en euros.

a) Utilisation des instruments financiers

Dans la gestion financière courante, le Groupe utilise des instruments financiers tels que des contrats de change à terme et, en moindre mesure, des contrats d'options sur devises. En raison des fluctuations des taux de change, le Groupe peut être exposé à des risques de change. Le Groupe utilise des instruments financiers dérivés de manière à réduire ces risques. Sans l'utilisation de ces instruments, les risques liés au marché des changes encourus par le Groupe seraient plus élevés.

Sur la base des normes consacrées aux institutions financières et émises par les autorités de contrôle, DCAG a élaboré des directives relatives aux procédures d'évaluation et de contrôle des risques relatifs aux instruments financiers, comprenant une séparation claire des tâches en matière d'activités d'exploitation, de paiement, de comptabilisation et de contrôle.

b) Montants notionnels et risque de crédit

Les montants contractuels ou notionnels des instruments financiers dérivés exposés ci-dessous ne représentent pas toujours les montants échangés par les parties et ne sont donc pas nécessairement une référence pour le degré d'exposition du Groupe entraîné par l'utilisation de tels instruments.

Les montants notionnels des instruments financiers dérivés sont les suivants :

	Au 31 décembre	
	1999	1998
Contrats de devises	4 814	4 824

Les contrats de devises comprennent les contrats de change à terme et contrats d'options essentiellement utilisés à des fins de couverture des actifs, passifs et engagements fermes existants (en principe en dollars américains). L'objectif des opérations de couverture du Groupe est de réduire, pour les flux futurs de trésorerie libellés en devises, les risques de marché liés aux fluctuations des taux de change. Le Groupe a signé des contrats de change pour des périodes allant de un à cinq ans.

Le Groupe peut être exposé à des pertes liées au crédit en cas de non-exécution de leurs obligations par les contreparties des instruments financiers. Les contreparties des instruments financiers du Groupe sont en général des institutions financières internationales. Sur la base de l'évaluation des contreparties réalisée par des agences de cotation spécialisées, il ressort que le Groupe n'est pas exposé de façon significative sur des contreparties individuelles. Le Groupe estime que le risque général de crédit lié aux instruments dérivés est non significatif.

c) Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur d'un instrument financier est le prix auquel un tiers assumerait les droits et/ou les obligations d'une autre partie. La juste valeur des instruments financiers a été déterminée par référence aux informations du marché disponibles à la date de clôture du bilan, et aux méthodes d'évaluation exposées ci-dessous. Considérant la variabilité des facteurs déterminant leur valeur, la juste valeur présentée ici peut ne pas être un bon indicateur des montants que le Groupe pourrait réaliser lors d'une transaction réelle sur le marché.

La valeur comptable et la juste valeur des instruments financiers du groupe sont les suivantes :

	Au 31 décembre 1999		Au 31 décembre 1998	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Instruments financiers au bilan :				
Actifs :				
Actifs financiers	80	80	49	49
Valeurs mobilières	55	55	21	21
Disponibilités et valeurs assimilées	3 958	3 958	5 065	5 065
Passifs :				
Passifs financiers	217	217	254	254
Instruments financiers dérivés :				
Actifs :				
Contrats sur devises	—	37	5	148
Passifs :				
Contrats sur devises	147	464	117	171

Passifs financiers — La valeur comptable des passifs financiers portés au bilan du Groupe n'est pas significativement différente de leur juste valeur.

Contrats de devises — La juste valeur des contrats de change à terme est basée sur la référence EZB de taux de change qui tient compte des reports ou primes. Les options sur devises sont évaluées sur la base des prix de marché ou d'estimations établies à partir de modèles mathématiques modélisant le prix des options (''pricer'').

d) Comptabilisation et information sur les instruments financiers dérivés

Les instruments financiers, y compris les instruments dérivés, acquis pour couvrir les risques du Groupe entraînés par des transactions fermes et identifiables pouvant comporter des risques liés à la fluctuation des taux de change, sont comptabilisés avec les transactions commerciales sous-jacentes (''comptabilité de couverture''). Les gains et pertes sur les contrats à terme et options couvrant les engagements fermes en devises étrangères sont différées

hors bilan et constatées comme des composants des transactions concernées au moment de leur comptabilisation (''méthode du report'').

En cas de résiliation anticipée d'un contrat de devises désigné comme contrat de couverture, les gains ou pertes restent différés et sont comptabilisés lors du règlement de la transaction sous-jacente.

Tous les autres instruments financiers, y compris les instruments dérivés, acquis pour couvrir les risques nets de change du Groupe mais qui ne sont pas désignés comme instrument de couverture d'actifs, de passifs ou d'engagements fermes identifiables sont évalués à leur valeur de marché et toute plus ou moins value latente en résultant est comptabilisée dans le résultat financier de la période.

Les instruments dérivés acquis par le Groupe dans le cadre de stratégies de macro-couverture, ainsi que ceux acquis pour couvrir des flux de trésorerie futurs ne satisfont généralement pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture et sont en conséquence évalués à leur valeur de marché à chaque fin de période comptable : les plus ou moins values latentes nettes sont alors enregistrées en résultat financier. Lorsque le Groupe satisfait aux exigences de la comptabilité de couverture et est capable d'affecter un instrument financier dérivé comme couverture pour une transaction ferme, les plus et moins-values latentes en découlant sont différées et constatées en même temps que les effets des transactions sous-jacentes.

21. Information sectorielle

Le Groupe opère en 5 divisions ; une description des produits et des services à partir desquels chaque secteur tire son chiffre d'affaires est présentée ci-après :

- *Avions commerciaux* — Le secteur des avions commerciaux comprend les activités de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH et de ses filiales, consacrées au développement, à la production et à l'assemblage final d'avions à réaction de transport de passagers de 100 sièges et plus, ainsi que d'avions de transport civils et militaires.

- *Aéronautique* — Ce secteur comprend le développement, la production et la maintenance d'avions d'armes et d'hélicoptères civils et militaires. La gamme de produits comprend des chasseurs, des appareils de transport militaires ou spécialisés, des hélicoptères légers monomoteurs ainsi que des hélicoptères bimoteurs légers ou de moyen tonnage.

- *Infrastructure spatiale* — L'infrastructure spatiale est consacrée au développement et à la production de systèmes orbitaux, comprenant des programmes impliquant des stations spatiales et le développement de nouvelles technologies et de systèmes de lancement.

- *Satellites* — Le secteur Satellites développe et fabrique des systèmes de satellites pour des applications scientifiques, d'observation de la planète, de communication ou liées à la sécurité. Ces activités sont essentiellement concentrées chez Dornier Satellitensysteme GmbH.

- *Systèmes militaires et civils* — Le secteur Systèmes militaires et civils combine les activités du Groupe ainsi que de plusieurs filiales et co-entreprises dans les domaines de l'électronique militaire et des systèmes de missiles ainsi que des systèmes et services civils.

Les systèmes de reporting et de contrôle mis en place par la direction du groupe sont substantiellement les mêmes que ceux décrits dans le résumé des politiques comptables significatives (U.S. GAAP). Le Groupe mesure les performances de ses secteurs opérationnels d'activité par le biais du ''Bénéfice d'exploitation'' *(Operating profit)*. Le bénéfice d'exploitation par secteur est défini comme le profit avant résultat financier et avant impôt intégré dans le compte de résultat consolidé, retraité de manière à exclure certains coûts de retraites et inclure certaines charges administratives de DCAG et certains produits financiers nets.

Les ventes et les produits liés aux transactions entre les différents secteurs sont généralement comptabilisés à des prix proches du marché. Le chiffre d'affaires est affecté par pays sur la base de la localisation du client. Les actifs à long terme sont affectés aux sites des unités respectives. Les dépenses d'investissement représentent l'achat d'immeubles, d'outils de production et d'équipements.

DASA
Notes annexes aux états financiers combinés — (suite)
(en millions d'euros)

Information relative aux secteurs d'activités du Groupe :

	Avions commerciaux	Aéro-nautique	Infra-structure spatiale	Satellites	Systèmes civils et militaires	Autres/ éliminations	Combiné
1999							
Chiffre d'affaires	3 279	1506	552	446	1 655	17	7 455
Ventes intersecteur	61	276	40	12	69	(458)	—
Total chiffre d'affaires	3 340	1 782	592	458	1 724	(441)	7 455
Résultat d'exploitation	300	128	51	15	64	(31)	527
Résultat des sociétés mises en équivalence	(62)	—	—	(3)	—	—	(65)
Actifs identifiables par secteur	4 150	1 909	471	536	1 654	1 017	9 737
Dépenses d'investissement	151	59	10	5	50	8	283
Amortissement	115	56	11	9	50	14	255
1998							
Chiffre d'affaires	2 870	1 403	526	629	1 687	—	7 115
Ventes intersecteur	92	234	56	16	42	(440)	—
Total chiffre d'affaires	2 962	1 637	582	645	1 729	(440)	7 115
Résultat d'exploitation	200	122	54	41	65	14	496
Résultat des sociétés mises en équivalence	(91)	—	—	—	—	—	(91)
Actifs identifiables par secteur	4 605	1 963	467	463	1 610	1 720	10 828
Dépenses d'investissement	137	81	12	7	50	4	291
Amortissement	102	47	10	10	73	14	256
1997							
Chiffre d'affaires	2 393	1 242	527	726	1 415	—	6 303
Ventes intersecteur	40	224	38	15	38	(355)	—
Total chiffre d'affaires	2 433	1 466	565	741	1 453	(355)	6 303
Résultat d'exploitation	30	64	57	24	(22)	19	172
Résultat des sociétés mises en équivalence	62	—	—	—	—	—	62
Actifs identifiables par secteur	3 679	1 822	418	394	1 540	1 316	9 169
Dépenses d'investissement	118	42	11	9	40	1	221
Amortissement	121	54	10	10	53	15	263

Rapprochement du bénéfice avant résultat financier et impôt avec le résultat d'exploitation :

	1999	1998	1997
Bénéfice avant résultat financier, impôt et intérêts minoritaires	461	464	8
Non affectés :			
Certains coûts de retraites	133	131	121
Affectés :			
Produits de certains investissements	(29)	(63)	67
Charges administratives	(44)	(26)	(24)
Autres	6	(10)	—
Résultat d'exploitation combiné	527	496	172

Chiffre d'affaires par région géographique :

	Allemagne	Autres pays européens	Amérique du Nord	Amérique Latine	Asie	Autres pays	Combiné
1999	2 334	4 515	287	63	221	35	7 455
1998	2 233	4 113	467	79	200	23	7 115
1997	1 877	3 667	320	242	161	36	6 303

22. Création d'Astrium

En octobre 1999, Dasa, Aerospatiale Matra et BAE SYSTEMS plc ont signé un accord pour créer une société spatiale européenne trinationale devant porter le nom d'Astrium. Astrium devra combiner les activités en matière de systèmes spatiaux de Dasa et Matra Marconi Space, une co-entreprise entre Aerospatiale Matra et BAE SYSTEMS, au cours du premier semestre 2000. La réalisation de la fusion est soumise à diverses conditions, dont, entre autres, l'approbation de certaines autorités gouvernementales.

Rapport des auditeurs indépendants de DASA (traduction française du rapport original rédigé en anglais — seule la version originale fait foi)

Nous avons audité les bilans combinés ci-joints de DASA au 31 décembre 1999 et 1998, comme défini dans la note 1 — Résumé des politiques comptables significatives — ainsi que les comptes de résultat combinés, les tableaux des flux de trésorerie et l'état des variations de l'actif net pour les exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997. Ces états financiers ont été préparés et établis sous la responsabilité de la Direction de la société. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces états financiers combinés.

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession en vigueur en Allemagne ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

La société a comptabilisé certaines participations dans des sociétés communes par intégration proportionnelle, comme prévu par la 7ème directive de la Communauté Européenne et les normes approuvées par le Comité des Normes Comptables Internationales (IASC). A notre avis, les principes comptables généralement acceptés aux Etats Unis d'Amérique requièrent de comptabiliser les sociétés communes selon la méthode de la mise en équivalence.

A notre avis, sous réserve de l'incidence de l'utilisation de la méthode de l'intégration proportionnelle rappelée au paragraphe précédent, nous certifions que les états financiers combinés susmentionnés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de DASA au 31 décembre 1999 et 1998, ainsi que des résultats et des flux de trésorerie combinés des exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997, établis en conformité avec les principes comptables généralement acceptés aux Etats Unis d'Amérique.

Munich, le 14 février 2000

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schmid Dr Dauner

Rapport des auditeurs indépendants de DASA sur le rapprochement non audité du résultat et l'actif net de DASA, établis suivant les normes américaines (US GAAP), avec les montants établis selon les normes comptables internationales IAS (traduction française du rapport original rédigé en anglais — seule la version originale fait foi)

A l'attention de DaimlerChrysler Aerospace AG ;

A votre demande, nous avons effectué certaines diligences relatives au rapprochement non audité du résultat net et de l'actif net de DASA, établis selon les normes américaines (US GAAP), avec les normes IAS, au 31 décembre 1999 et 1998, et pour chacun des exercices clos les 31 décembre 1999, 1998 et 1997. Ces rapprochements ont été préparés dans le contexte de la création prévue de la société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), à laquelle seront apportées les activités de DASA, comme celles d'Aerospatiale Matra et de Construcciones Aeronauticas.

La préparation des rapprochements DASA non audités relèvent de la responsabilité de la Direction de DASA et ceux-ci ont été établis le 17 avril 2000 sur la base des comptes combinés de DASA au 31 décembre 1999 et 1998 et pour chacun des exercices clos le 31 décembre 1999, 1998 et 1997. Ces états financiers ont été préparés selon les normes américaines US GAAP, et ont été audités par nous en accord avec les normes d'audit généralement admises en Allemagne. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes ne comportent pas d'anomalies significatives. Notre rapport d'audit sur ces états financiers comporte une réserve du fait de la comptabilisation par intégration proportionnelle de certaines sociétés communes.

Les principes comptables appliqués par la direction de DASA pour établir les rapprochements non audités sont conformes aux normes IAS, à l'exception des coûts de développement qui sont passés en charge durant la période où ils ont été encourus. Les normes IAS requièrent que les coûts de développement soient passés en charge durant la période où ils ont été encourus, sauf si certains critères requis pour leur immobilisation à l'actif sont remplis.

La nature et l'étendue de nos diligences sur les rapprochements non audités ont été convenues avec la Direction de DASA et d'EADS et sont indiquées ci-dessous avec nos conclusions.

Concernant les rapprochements non audités de DASA, nos travaux ont consisté à :

1. Comparer le montant du résultat net (perte) et l'actif net, établis selon les normes américaines (US GAAP), avec les montants repris dans les états financiers combinés de DASA ;

2. Lire le ''Résumé des différences entre les principes comptables appliqués par DASA, les principes comptables internationaux (IAS) et les US GAAP'' conjointement avec la description des principes comptables appliqués par DASA et décrits dans les comptes combinés ; Confirmer auprès des responsables financiers et comptables de DASA que ce résumé reflète l'ensemble des différences significatives entre IAS et US GAAP aux dates et pour les exercices présentés.

Sur la base des procédures décrites ci-dessus, nous n'avons pas d'observation particulière à formuler sur le rapprochement, non audité, du montant du résultat net et de l'actif net établis selon les normes américaines (US GAAP), avec les montants établis selon les normes IAS et inclus dans le présent document.

Les procédures convenues indiquées ci-dessus ne constituent pas un audit conduit en accord avec les normes d'audit généralement acceptées en Allemagne et, en conséquence, nous n'exprimons pas d'opinion sur le rapprochement du montant du résultat net et de l'actif net établis selon les normes américaines (US GAAP), avec les montants établis selon les normes IAS.

Munich, le 17 avril 2000

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schmid Dr Dauner

COMPTES HISTORIQUES DE CASA

CHIFFRES CLES (en millions d'euros)

	Exercice 1999	Exercice 1998	Exercice 1997
RESULTAT			
Chiffre d'affaires	941	793	732
Valeur ajoutée	539	500	482
Résultat d'exploitation	130	105	101
Résultat courant	94	104	67
Résultat net total	81	47	39

	31/12/1999 Montants nets	31/12/1998 Montants nets	31/12/1997 Montants nets
BILAN			
Actif immobilisé	224	210	211
Actif circulant			
Stock et en-cours	229	228	245
Créances et comptes de régularisation	336	216	223
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	569	383	191
	1134	827	659
Total de l'actif	1358	1037	870
Capitaux propres	480	416	388
Provisions pour risques et charges	63	71	50
Dettes			
Dettes financières	40	41	36
Autres dettes et comptes de régularisation	775	509	396
	815	550	432
Total du passif	1358	1037	870

COMPTES ANNUELS
DE L'EXERCICE 1999
PRESENTES PAR LES ADMINISTRATEURS DE
CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S.A.

BILAN
COMPTE DE RESULTAT
ANNEXE DES COMPTES

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement publiés en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (voir Note 25). En cas de divergence, la version en espagnol prévaut.

CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.

BILANS AUX
31 DECEMBRE 1999, 1998 et 1997

	ACTIF	1999	1998	1997
		(en millions de Pesetas)		
1.	**ACTIF IMMOBILISE**	37 197	34 931	35 045
1.2.	**Immobilisations Incorporelles (Note 5)**	592	2 378	2 409
1.2.1.	Frais de recherche et de développement	16 884	19 434	19 076
1.2.2.	Applications informatiques	5 520	5 520	5 520
1.2.3.	Droit au bail	—	—	185
1.2.4.	Amortissement cumulé	(21 812)	(22 576)	(22 372)
1.3.	**Immobilisations corporelles (Note 6)**	31 789	28 056	26 997
1.3.1.	Terrains et constructions	19 237	18 843	18 912
1.3.2.	Installations techniques et matériel	9 786	9 511	8 853
1.3.3.	Autres installations, outils et fournitures	36 968	37 052	36 138
1.3.4.	Avances et construction en cours	14 733	7 338	2 001
1.3.5.	Autres immobilisations corporelles	12 401	12 080	11 708
1.3.6.	Provisions	(1 632)	(1 650)	—
1.3.7.	Amortissement cumulé	(59 704)	(55 118)	(50 615)
1.4.	**Investissements financiers à long terme (Note 7)**	4 541	4 222	4 499
1.4.1.	Participations dans des sociétés du Groupe	5 564	5 564	5 564
1.4.2.	Prêts aux sociétés du Groupe (Note 17)	537	543	459
1.4.3.	Participations dans des sociétés associées	540	390	389
1.4.4.	Prêts aux sociétés associées (Note 17)	100	150	150
1.4.5.	Valeurs mobilières de placement à long terme	2 050	1 672	1 559
1.4.6.	Autres prêts à long terme	1	30	31
1.4.7.	Dépôts et garanties à long terme	32	35	33
1.4.8.	Remboursements de capital exigibles	(310)	(34)	(33)
1.4.9.	Provisions	(3 973)	(4 128)	(3 653)
1.5.	**Créances clients à long terme**	275	275	1 140
2.	**CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE**	90	106	225
3.	**ACTIF CIRCULANT**	188 569	137 603	109 284
3.1.	**Stocks**	38 111	37 895	40 562
3.1.1.	Marchandises	6 224	5 311	5 603
3.1.2.	Matières premières	13 296	13 827	10 809
3.1.3.	Travaux en cours et produits semi-finis	25 846	27 432	31 150
3.1.4.	Produits finis	1 244	208	1 478
3.1.5.	Avances aux fournisseurs	2 153	606	869
3.1.6.	Provisions	(10 652)	(9 489)	(9 347)
3.2.	**Créances clients**	55 514	35 739	36 635
3.2.1.	Créances clients pour ventes+prestations de services (Note 8)	44 357	27 769	29 514
3.2.2.	Créance sur sociétés du Groupe (Note 17)	256	841	1 093
3.2.3.	Créances clients divers	3 287	1 303	1 059
3.2.4.	Créances sur employés	841	375	463
3.2.5.	Créances fiscales (Note 9)	7 612	6 215	5 284
3.2.6.	Provisions	(839)	(764)	(778)
3.3.	**Investissements financiers à court terme**	94 664	63 709	31 670
3.3.1.	Valeurs mobilières de placement (Note 4-C)	89 607	58 694	26 810
3.3.2.	Autres prêts (Note 17)	5 055	5 013	4 858
3.3.3.	Dépôts et cautionnements à court terme	2	2	2
3.4.	**Disponibilités**	191	107	50
3.5.	**Comptes de régularisation**	89	153	367
TOTAL DE L'ACTIF		225 856	172 640	144 554

Les notes 1 à 25 ci-jointes font partie intégrante du bilan au 31 décembre 1999.

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement publiés en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (voir Note 25). En cas de divergence, la version en espagnol prévaut.

CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.

BILANS AUX
31 DECEMBRE 1999, 1998 et 1997 — (suite)

	PASSIF	1999	1998	1997
		(en millions de pesetas)		
1.	**CAPITAUX PROPRES (Note 10) :**	79 945	69 277	64 259
1.1.	**Capital social souscrit**	46 425	46 425	46 425
1.2.	**Réserve légale**	6 519	5 739	5 089
1.3.	**Ecart de réévaluation par Décret-Loi Royal 7/1996**	3 756	3 756	3 756
1.4.	**Réserve volontaire**	9 791	5 559	2 489
1.5.	**Résultat de l'exercice**	13 454	7 798	6 500
2.	**PRODUITS CONSTATES D'AVANCE :**	2 982	3 289	3 365
2.1.	**Subventions de capital (Notes 4-F et 11)**	2 707	3 014	3 088
2.2.	**Autres produits constatés d'avance**	275	275	277
3.	**PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (Note 12) :**	10 475	11 797	8 212
3.1.	**Provisions pour retraites et obligations similaires**	1 061	1 037	1 004
3.2.	**Autres provisions**	303	430	478
3.3.	**Provisions pour autres risques**	9 111	10 330	6 730
4.	**DETTES A LONG TERME :**	9 500	12 882	13 756
4.1.	**Dettes auprès sociétés du groupe + associées (Notes 13 et 17)**	2 961	3 902	3 448
4.2.	**Autres dettes à payer (Note 15)**	6 539	8 980	10 308
5.	**DETTES A COURT TERME :**	122 954	75 395	54 962
5.1.	**Dettes auprès des établissements de crédit (Note 14)**	1 920	1 412	891
5.1.1.	Prêts et autres dettes à payer	1 904	1 385	872
5.1.2.	Intérêts courus à payer	16	27	19
5.2.	**Dettes auprès sociétés du groupe + associées (Notes 13 et 17)**	1 717	1 492	1 606
5.3.	**Comptes fournisseurs**	95 328	61 633	42 501
5.3.1.	Avances sur commandes (Note 4-N)	59 547	42 934	26 304
5.3.2.	Dettes à payer pour achats et prestations de service	29 303	11 015	11 471
5.3.3.	Effets à payer	6 478	7 684	4 726
5.4.	**Dettes autres que fournisseurs**	23 989	10 817	9 835
5.4.1.	Impôts cumulés à payer (Note 9)	3 859	3 407	3 466
5.4.2.	Autres dettes à payer	11 000	4 727	3 994
5.4.3.	Salaires à payer	9 130	2 631	2 323
5.4.4.	Dépôts et cautionnements à court terme reçus	—	52	52
5.5.	**Comptes de régularisation**	—	41	129
TOTAL DU PASSIF		225 856	172 640	144 584

Les notes 1 à 25 ci-jointes font partie intégrante du bilan au 31 décembre 1999.

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement publiés en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (Voir Note 25). En cas de divergence, la version en espagnol prévaut.

CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S.A.

COMPTES DE RESULTAT
EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 1999 ET 1998
(en millions de pesetas)

	DEBIT	1999	1998	1997
A)	**CHARGES D'EXPLOITATION :**			
1.	**Réduction des stocks de produits finis et en cours de fabrication**	551	4 988	—
2.	**Approvisionnements**	66 394	43 702	41 254
2.1.	Achats	66 777	46 428	41 736
2.2.	Variation des stocks de marchandises et matières premières	(383)	(2 726)	(482)
3.	**Charges de personnel**	49 003	47 559	46 049
3.1.	Salaires et traitements et charges similaires	37 358	36 276	35 110
3.2.	Charges de prestations sociales employés	11 645	11 283	10 939
4.	**Dotations aux amortissements de l'exercice**	7 232	5 860	3 722
5.	**Variation des provisions d'exploitation**	2 286	1 571	2 549
5.1.	Variation des provisions pour stock	1 163	142	1 705
5.2.	Variation des provisions et pertes sur créances irrécouvrables	82	(11)	105
5.3.	Variation des autres provisions pour risques et charges (Note 12)	1 041	1 440	739
6.	**Autres charges d'exploitation**	15 207	15 765	14 604
6.1.	Services extérieurs	14 702	15 449	14 403
6.2.	Impôts	505	316	201
I.	**BENEFICE D'EXPLOITATION**	21 577	17 407	16 695
7.	**Charges financières et charges similaires**	1 607	1 228	1 147
8.	**Variation provision insvestissements financiers et résultats répercutés sur GIE**	1 328	1 605	
9.	**Pertes de change (Note 4-L)**	6 840	3 300	8 918
II.	**BENEFICE FINANCIER**	—	—	—
III.	**BENEFICE DES ACTIVITES ORDINAIRES**	15 695	17 236	10 961
10.	**Charges exceptionnelles (Note 21)**	7 317	10 078	6 205
IV.	**BENEFICE EXCEPTIONNEL (Note 21)**	1 495	—	—
V.	**BENEFICE AVANT IMPOTS**	17 190	8 320	7 387
11.	**Impôt sur les bénéfices (Note 16)**	3 736	522	887
VI.	**RESULTAT DE L'EXERCICE (BENEFICE) (Note 3)**	13 454	7 798	6 500

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement émis en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (Voir Note 25). En cas de divergence, la version en espagnol prévaut.

CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S.A.

COMPTES DE RESULTAT
EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 1999 ET 1998
(en millions de pesetas)

	CREDIT	1999	1998	1997
B)	**PRODUITS D'EXPLOITATION :**			
	Produits d'exploitation (Note 18)	202 049	167 747	154 888
	Intérêts dans des affaires en commun (Note 18)	(45 505)	(35 941)	(34 346)
1.	**Produits d'exploitation nets (Note 18)**	156 544	131 806	120 542
1.1.	Ventes	141 518	119 132	107 023
1.2.	Vente de de réalisations et d'assistance technique	15 026	12 674	13 519
2.	**Augmentation des stocks de produits finis et en cours de fabrication**	—	—	1 289
3.	**Travaux internes sur les immobilisations incorporelles**	4 805	4 031	2 218
4.	**Autres produits d'exploitation**	901	1 015	1 094
4.1.	Divers et autres produits d'exploitation	317	364	620
4.2.	Subventions d'exploitation	584	651	474
I.	**PERTE D'EXPLOITATION**	—	—	—
5.	**Produits de participations**	26	30	25
6.	**Produits d'autres titres négociables et prêts à long terme**	—	—	—
7.	**Autres participations et produits similaires**	2 347	2 617	1 438
8.	**Gains de change (Note 4-L)**	1 520	3 315	2 598
II.	**PERTE FINANCIERE**	5 882	171	6 004
III.	**PERTES SUR ACTIVITES ORDINAIRES**	—	—	—
9.	**Subventions de capital transférées au résultat de l'exercice (Notes 11 et 21)**	2 630	927	269
10.	**Produits exceptionnels (Note 21)**	6 182	235	2 362
IV.	**PERTE EXCEPTIONNELLE (Note 21)**	—	8 916	3 574
V.	**PERTE AVANT IMPOTS**	—	—	—
VI.	**RESULTAT DE L'EXERCICE (PERTE)**	—	—	—

Les notes 1 à 25 ci-jointes font partie intégrante du compte de résultat pour l'exercice 1999.

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement émis en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (voir Note 25). En cas de divergence, la version en langue espagnole prévaut.

CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A.

ANNEXE DES COMPTES ANNUELS
Exercice 1999

NOTE 1 — ACTIVITÉ DE LA SOCIETE

Construcciones Aeronáuticas, S.A. a été constituée en 1923 et sa dénomination est restée inchangée depuis sa constitution. La Société est considérée comme stratégique pour la défense nationale de l'Espagne. Son siège social est situé à Avenida de Aragón 404, Madrid. L'activité principale de la Société est la suivante :

1. La recherche, l'étude préalable, la conception, la construction, la modification, la maintenance et la réparation d'avions de tous types à usage civil ou militaire, que ce soit des prototypes ou des modèles de production, et de composants et pièces de remplacement pour ceux-ci, et de systèmes spatiaux et pièces ou sous-ensembles de ces derniers.
2. La commercialisation en Espagne et à l'étranger de produits aéronautiques et spatiaux et de tous autres produits, techniques ou services.

NOTE 2 — REGLES DE PRESENTATION DES COMPTES ANNUELS

A. Image fidèle :

Les comptes annuels ci-joints ont été établis sur la base des registres comptables de la Société et sont présentés conformément aux normes du plan comptable général espagnol, de telle sorte qu'ils donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière, des résultats et des ressources et emplois de fonds de la Société. Ces comptes annuels ont été préparés par les administrateurs de la Société et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des Actionnaires, étant estimé qu'ils seront approuvés sans aucune modification.

B. Règles et méthodes comptables :

Les comptes annuels ci-joints ont été préparés conformément aux principes comptables du Code Commercial et du plan comptable général espagnol promulgués par Décret Royal 1643/1990.

NOTE 3 — DISTRIBUTION DE BENEFICE

Les administrateurs proposent la distribution suivante pour le résultat de l'exercice 1999 :

	Base distribuable	Distribution
	(en millions de pesetas)	
Résultat de l'exercice	13 454	
Réserves volontaires		2 125
Réserve légale		1 346
Dividendes(a)		9 983
Total	13 454	13 454

(a) Ce dividende équivaut à 60 millions d'euros.

NOTE 4 — REGLES D'EVALUATION

Les principales règles d'évaluation appliquées par la Société lors de l'élaboration de ses comptes annuels 1999, en accord avec les normes du Plan Comptable Général et de la législation des sociétés en vigueur en Espagne, sont les suivantes :

A. Immobilisations incorporelles :

Ce poste comprend essentiellement les frais de développement et de recherche représentant les coûts engagés dans le cadre de projets de programmes aéronautiques.

Les frais de recherche et de développement des applications informatiques sont évalués à leur coût d'acquisition ou de production.

Les frais de recherche et de développement des programmes aéronautiques sont amortis dès le début de la production en série dans le cadre des programmes. Les frais engagés au titre des programmes pour lesquels la vente d'un nombre donné d'unités est assurée sont amortis suivant la méthode linéaire sur la base des unités vendues dans l'année, sur une période maximale de dix ans. Les frais encourus au titre de programmes pour lesquels il n'existe aucune assurance raisonnable sur le nombre d'unités à vendre à l'avenir sont amortis suivant la méthode linéaire sur cinq ans, sauf ceux qui ont un financement avec risque commercial.

En cas de doutes raisonnables sur la viabilité future des programmes, les soldes non-amortis sont imputés au résultat de l'exercice au cours duquel cette situation est connue, en comptabilisant les ajustements de valeur appropriés.

B. Immobilisations corporelles :

Les immobilisations corporelles acquises avant 1996 sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production réévalué conformément aux dispositions légales applicables, principalement le Décret-Loi Royal 7/1996, du 7 juin. L'effet original de cette actualisation a atteint 3.872 millions de pesetas, dont l'effet net aujoud'hui est d'environ 2.412 millions de pesetas. Les acquisitions postérieures à 1996 sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de production.

Les coûts d'expansion, de modernisation ou d'amélioration qui représentent une augmentation de productivité, de capacité ou d'efficacité ou la prolongation de la durée de vie utile du bien sont capitalisés au coût le plus élevé du bien correspondant. En cas de diminution irréversible de la valeur du bien, la Société comptabilise la dotation aux amortissements appropriée aux fins d'ajustement de la valeur. Les actifs mis hors service sont retirés des immobilisations corporelles et des dépréciations cumulées associées.

Les frais d'entretien et de maintenance engagés sont comptabilisés au compte d'exploitation au moment où ils sont engagés.

Les travaux internes concernant les immobilisations corporelles sont enregistrés au coût de production (coûts externes selon factures fournisseurs, coûts internes calculés en fonction de la consommation interne de matériaux en entrepôt et coûts de fabrication basés sur les mêmes taux horaires que ceux utilisés pour évaluer les stocks).

Les immobilisations corporelles sont amorties suivant la méthode linéaire, le coût des actifs étant distribués entre les durées de vie utile estimées. Pour certains programmes, l'amortissement est basé sur le nombre estimé d'unités pouvant être vendues selon le produit auquel ils se rapportent, avec une limite de dix ans.

DESCRIPTION	Durée de vie utile 1999
Bâtiments	33
Unités de logement	38
Installations fixes	12,5
Installations industrielles	8,3
Matériel et outillage	8,3
Outils	6,7
Machines-outils	5
Matériel de transport interne	8,3
Matériel de transport externe	4
Avions de démonstration et simulateurs	5-7
Matériel informatique	4
Mobilier	10

C. Investissements financiers à long terme et à court terme :

Les participations de la Société figurant au poste ''Investissements financiers à long terme'' sont comptabilisées au coût de revient réévalué en vertu des dispositions d'application de la Loi de 1983 sur le Budget, net, le cas échéant, des provisions nécessaires à la diminution de valeur si le coût dépasse la valeur comptable sous-jacente des participations selon les comptes de l'entité détenue (voir Note 7).

La Société n'a pas préparé de comptes consolidés au 31 décembre 1999 étant donné que l'effet de la consolidation ne serait pas significatif sur les comptes de la Société à cette date.

Les investissements financiers à court terme se rapportent essentiellement à des euro-dépôts qui sont comptabilisés au coût historique et produisent des intérêts aux taux du marché et qui pour la plupart arrivent à échéance en janvier 2000.

D. Stocks :

Les stocks sont évalués au coût moyen d'acquisition ou de production. Lorsque la valeur du marché est inférieure au coût d'acquisition ou de production, un ajustement de valeur est effectué en comptabilisant la provision s'y rapportant.

Le coût de production est calculé de la manière suivante :

— Les frais de main-d'œuvre et les frais généraux de production sont affectés aux travaux en cours en fonction des heures réelles engagées, évaluées aux taux horaires budgetés annuellement, ce qui représente essentiellement une évaluation au coût réel.

— Les matières premières sont affectées aux travaux en cours à la valeur d'entrepôt moyenne, plus les frais internes d'entreposage et de manutention.

— D'autres coûts directs sont affectés au coût d'acquisition réel.

Les provisions sont comptabilisées afin de couvrir les produits à rotation lente ou produits obsolètes qui pourraient survenir jusqu'au moment où les stocks sont réalisés.

E. Subventions de capital :

Les subventions de capital ne sont pas remboursables et sont évaluées au montant consenti.

Les subventions de capital sont affectées au résultat en proportion des frais engagés et de l'amortissement sur les actifs subventionnés (voir note 11).

F. Provisions pour risques et charges :

Elles correspondent au montant estimé pour faire face aux responsabilités au tiers, probables ou certaines, résultant de contrats en cours de litiges ou d'obligations impayées d'un montant non déterminé. Elles sont enregistrées à la naissance de la responsabilité ou de l'obligation qui donne lieu à l'indemnisation ou au versement.

G. Comptabilisation de la quote-part de la Société dans les résultats du Groupement d'Intérêt Economique Airbus Industrie :

En tant que constructeur associé au Groupement d'Intérêt Economique, Airbus Industrie (G.I.E.), la quote-part de la Société aux résultats annuels du consortium est proportionnelle à sa participation dans le GIE (4,2 % à présent). Par ailleurs, en vertu des statuts de Airbus, la Société est conjointement et solidairement responsable des dettes du Groupe et puisera dans ses propres capitaux. Cette responsabilité n'est pas comptabilisée au bilan de la Société car elle ne peut être objectivement quantifiée. Les administrateurs de la Société n'estiment pas actuellement que la Société pourrait subir une perte significative en raison de cette situation.

H. Classification de la dette à court et long terme :

Les soldes des créances clients et dettes à payer sont enregistrés dans le bilan ci-joint en fonction de l'exercice, à compter de la date des bilans jusqu'aux dates d'exigibilité des soldes concernés. Les dettes arrivant à échéance dans moins d'un an telles que définies ci-dessus, sont enregistrées comme dettes à court terme, et celles arrivant à échéance dans plus d'un an comme dettes à long terme.

Par dérogation à la méthode qui précède, et comme stipulé par le plan comptable général espagnol, la Société comptabilise les impôts payés d'avance non récupérés au poste ''Actifs à court terme — Créances clients — Créances fiscales'' au bilan, indépendamment de la période au cours de laquelle ces paiements d'avance d'impôt peuvent être récupérés.

I. Dettes :

Les dettes à court terme et à long terme sont enregistrées à leur valeur nominale, et la différence entre la valeur nominale et le montant reçu est enregistrée à l'actif du bilan en charges d'intérêts différées qui sont affectées au résultat chaque année selon la méthode de comptabilisation des intérêts.

Les transactions avec le GIE Airbus Industrie sont enregistrées dans un compte courant qui, en fonction du solde, seront comptabilisées à l'actif du bilan au poste ''Créances clients'' ou au passif au poste ''Avances clients'' et produisent un intérêt annuel lié au LIBOR (taux interbancaire offert à Londres).

J. Impôt sur les bénéfices :

L'impôt sur les bénéfices de chaque année est calculé à partir du résultat comptable avant impôts, augmenté ou diminué, selon le cas, des différences permanentes du bénéfice imposable, net de l'allégement fiscal et des crédits d'impôt, hors retenues fiscales et paiements anticipés.

La Société appartient à la société holding SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) qui est imposée selon le système fiscal intégré (groupe fiscalement intégré 9/86).

K. Transactions en monnaie étrangère :

Les soldes des créances clients et dettes à payer libellés en devises sont convertis en pesetas aux taux de change en vigueur à la date de la transaction.

Les gains ou pertes de change qui se produisent lors de l'ajustement des taux de change à la clôture de l'exercice concernant les créances clients et dettes à payer libellées en devises, qui donneront lieu à des recouvrements ou paiements à l'avenir, sont classés par date d'exigibilité et devises et, à cet effet, bien que différentes, les devises officiellement convertibles sont groupées ensemble. Les soldes couverts à un taux de change spécifique par des contrats à terme de devises sont traduits en pesetas au taux de change couvert associé (voir Note 14).

Les différences nettes positives de chaque groupe sont enregistrées au poste ''Produits constatés d'avance'' au passif du bilan. Les différences nettes négatives de chaque groupe sont imputées au résultat.

La Société enregistre les ventes au taux de change moyen de chaque mois et les différences de change associées sont enregistrées en application des contrats de couverture de change et des avances clients.

L. Indemnités de licenciement et autres coûts de restructuration de main-d'œuvre :

Conformément à la réglementation du travail en vigueur, la Société doit indemniser les employés dont le contrat de travail est résilié sans cause réelle et sérieuse.

Les paiements des indemnités de licenciement sont imputés au résultat lorsqu'ils sont payés ou au moment où ils sont connus (voir notes 12 et 21).

M. Garantie du produit et assistance technique :

Les contrats de vente de la Société comprennent des clauses de garantie qui, concernant ses propres produits, couvrent en général une année à compter de la livraison des avions ou d'un nombre de vols spécifique (voir Note 12).

N. Constatation des produits :

Les produits sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'engagements.

Les produits provenant de produits internes (avions) sont comptabilisés selon la méthode du ''contrat achevé pour l'essentiel'', sous réserve de l'existence d'un contrat ferme, de frais significatifs non engagés ultérieurement et de la livraison du produit dans un délai de deux mois à compter de la clôture de l'exercice.

Les produits provenant de programmes de développement avec un contrat de vente à des tiers ou financés par des avances remboursables en vertu de contrats de financement d'opérations commerciales sont comptabilisés à hauteur de la limite du contrat de vente ou du financement, en fonction de l'avancement des travaux.

La Société enregistre des préfacturations ‘‘Avances et acomptes reçus sur commandes’’ sur les contrats de produit internes et recettes sur programmes, qui sont facturés selon le degré d’avancement des travaux ou à la réalisation des jalons. Ces avances sont annulées lorsque les produits sont comptabilisés.

La plupart des avances figurant au bilan du 31 décembre 1999 concerne des programmes aéronautiques de consortiums de défense européens.

NOTE 5 — IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les variations des postes des immobilisations incorporelles pendant l’exercice 1999, ainsi que les amortissements cumulés correspondants sont les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Additions	Sorties	Transferts	Solde au 31/12/99
	(en millions de pesetas)				
COUT					
Frais de recherche et de développement	19 434	182	2 732		16 884
Applications informatiques	5 520				5 520
Total coût	24 954	182	2 732		22 404
AMORTISSEMENTS					
Frais de recherche et de développement	17 056	182	946		16 292
Applications informatiques	5 520				5 520
Total amortissement cumulé	22 576	182	946		21 812
Total immobilisations net	2 378	—	1 786		592

Le solde des ‘‘Immobilisations incorporelles’’ concerne essentiellement des projets financés au titre de contrats de financement d’opérations commerciales (voir note 13) ; Les sorties concernent des annulations de projets de recherche et de développement (voir Note 21).

NOTE 6 — IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les variations des postes des immobilisations corporelles pendant l'exercice 1999, ainsi que les amortissements cumulés correspondants sont les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Additions	Sorties	Transferts	Solde au 31/12/99
		(en millions de pesetas)			
COUT					
1. Terrains et constructions	18 843	44	664	1 014	19 237
Terrains	1 251	3			1 254
Bâtiments	17 564	41	663	1 014	17 956
Unités de logement	28		1		27
2. Installations techniques et matériel	9 511	96	639	818	9 786
Machines industrielles	8 559	66	603	796	8 818
Matériel de transport interne	953	30	36	22	968
3. Autres installations, outils et mobilier	37 052	234	861 154	543	36 968
Installations industrielles	3 884	9	220	0	3 673
Installations fixes	7 132	44	409	117	6 884
Instruments	2 775	75	43	56	2 863
Matériel	3 125	44	53	107	3 223
Outillage à main	17 295	0	56	236	17 475
Mobilier	2 841	62	80	27	2 850
4. Avances et constructions en cours	7 338	10 156	0	(2 761)	14 733
Constructions en cours	5 846	7 493	0	(1 439)	11 900
Immobilisations corporelles en attente de réception	976	1 690	0	(1 134)	1 532
Avances aux fournisseurs	516	973	0	(188)	1 301
5. Autres immobilisations corporelles	12 080	444	509	386	12 401
Matériel de transport externe	219	29	25	6	229
Avions de démonstration	2 045	0	0	0	2 045
Matériel informatique	9 816	415	484	380	10 127
Total coût	84 824	10 974	2 673	0	93 125
AMORTISSEMENTS					
1. Constructions	7 840	1 572	554		8 858
2. Installations techniques et matériels	6 989	2 378	631		8 736
3. Autres installations, outils et mobilier	30 464	1 836	759		31 541
4. Autres immobilisations corporelles	9 825	1 248	504		10 569
Total amortissements	55 118	7 034	2 448	0	59 704
PROVISIONS					
Total Provisions	1 650	309	327		1 632
Immobilisations corporelles nettes	28 056	3 631	(102)	0	31 789

Un montant de 3,274 millions de pesetas d'actifs corporels concernant des contrats dont les produits sont reconnus en fonction de l'avancement des travaux a été rapidement amorti.

La Société a comptabilisé des provisions pour une valeur nette de certaines immobilisations corporelles que l'on prévoit remplacer dans les prochains exercices, selon le plan de modernisation et d'évolution technologique des différentes usines.

Un montant de 42,469 millions de pesetas d'immobilisations corporelles d'exploitation a été totalement amorti au 31 décembre 1999.

Certaines des immobilisations corporelles relatives à l'usine de Getafe (Madrid) sont situées sur des terrains appartenant à des organismes publics espagnols et il n'existe aucun contrat officiel de cession des terrains à la Société. Selon une étude menée par la Société, le coût net, d'après les livres, concernant les bâtiments et installations de l'usine situés sur ce terrain s'élevait à 3,521 millions de pesetas au 31 décembre 1999.

De même, presque tous les bâtiments de l'usine de San Pablo (Séville) se trouvent sur des terrains qui n'appartiennent pas à la Société, mais qu'elle occupe en vertu de droits de concession administratives, lesquels sont tacitement renouvelés chaque année et expireront de 2000 à 2008. La Société verse aux organismes publics concernés une redevance de bail. La plupart des constructions ne sont pas enregistrées au cadastre. Le coût net selon les livres des bâtiments et installations situés sur les terrains en vertu de concessions administratives s'élevait à 1.213 millions de pesetas au 31 décembre 1999.

La direction de la Société estime qu'aucune perte ne se produira dans les deux cas décrits ci-dessus.

La Société a souscrit des polices d'assurance afin de couvrir les principaux risques qui pourraient éventuellement affecter ses immobilisations corporelles et ses stocks.

NOTE 7 — INVESTISSEMENTS FINANCIERS A LONG TERME

Les variations au cours de l'exercice 1999 des postes investissements financiers à long terme sont les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Additions	Sorties	Transfert à court terme	Solde au 31/12/99
	(en millions de pesetas)				
Participations :					
Sociétés du groupe	5 564				5 564
Provisions pour sociétés du groupe	(3 745)		(62)		(3 683)
Sociétés associées	390	150			540
Provision pour sociétés associées	(310)		(55)		(255)
Autres participations	1 672	407	29		2 050
Provisions pour autres participations	(65)		(30)		(35)
Remboursements du capital	(34)	(411)	(135)		(310)
Sous-total	3 472	146	(253)	—	3 871
Prêts :					
Sociétés du groupe	543			(6)	537
Sociétés associées	150	100	150		100
Autres prêts	30		29		1
Provisions pour autres prêts	(8)		(8)		0
Dépôts et cautionnements	35	—	3		32
Sous total	750	100	174	(6)	670
Total	4 222	246	(79)	(6)	4 541

Conformément à la méthode décrite dans la Note 4-C, la dotation aux provisions de l'exercice pour dépréciation de valeur des investissements financiers à long terme du Groupe s'élevait à 117 millions de pesetas en 1999 (voir Note 21).

Le détail des participations dans des sociétés du Groupe et sociétés associées et les titres d'investissement à long terme au 31 décembre 1999 est le suivant :

	Coût	Provision dépréciation	Capital souscrit non versé	Investissements financiers à court terme
		(en millions de pesetas)		
Sociétés du groupe :				
CASA-AIRCRAFT USA, INC.	3 813	(3 223)		591
CESA, S.A.	869	(61)		808
AISA	882	(400)		482
Total sociétés du groupe	5 564	(3 683)	0	1 881
Sociétés associées :				
HELICOPTEROS EUROCOPTER	4			4
AIRTEC	5			5
SACESA	285	(10)		275
GIRALDA EMIRATES LLC	245	(245)		(0)
CEDIEF, AIE	1			1
Total sociétés associées	540	(255)	0	285
Titres d'investissement:				
AIRBUS FINANCE COMPANY(1)	1 064			1 064
DEFEX	278			278
ICSA	541		(225)	316
ARIANESPACE	42		(31)	11
EUROFIGHTER, GMBH	69		(52)	17
AUTRES SOCIETES	56	(35)	(2)	19
Total des titres d'investissement	2 050	(35)	(310)	1 705
Total	8 154	(3 973)	(310)	3 871

(1) entité détenue à 4,2 %.

L'information la plus significative sur les société du Groupe, les sociétés associées et multigroupe est la suivante :

	% Détention	Capital Social	Réserves	Bénéfice/ Perte exercices antérieurs	Monnaie
			(en millions)		
CASA-AIRCRAFT	100	32	(28)	(1)	dollars
CESA, S.A.	60	1 448	(211)	18	pesetas
AISA	100	30	436	87	pesetas
SACESA	45	409	111	166	pesetas
GIRALDA EMIRATES LLC	49	15	—	(1)	dirham
CEDIEF, A.I.E	50	2	—	(1)	pesetas

Sociétés du groupe :

CASA-AIRCRAFT USA, INC.

Siège social : 3810 Concorde Parkway, Suite 1,000
Chantilly – Virginie
22021 ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Activité : Commercialisation aux Etats-Unis d'avions, de pièces pour avions et de composants fabriqués par CASA, et service technique aux utilisateurs.

CESA, S.A.

Siège social : Avenida John Lennon, s/n
Getafe
28906 – MADRID

Activité : Conception, développement, fabrication, assemblage et vente, ainsi que service après-vente de matériels et accessoires destinés aux secteurs aérospatial et défense.

AISA

Siège social : Carretera del Aeroclub, s/n
Cuatro Vientos, 28044 MADRID

Activité : Conception, construction et fabrication, réparation, modernisation, commercialisation, vente et maintenance d'avions de tous types et activités s'y rapportant, tant en Espagne qu'à l'étranger.

Sociétés associées et multigroupe :

GIRALDA EMIRATES LLC

Siège social : P.O. Box 25894
ABU DHABI, EMIRATS ARABES UNIS

Activité : Fabrication, vente et commercialisation de matériaux de construction.

SACESA

Siège social : c/ Torneo, 26, Séville

Activité : Développement, fabrication et commercialisation de métaux liés au domaine aérospatial, matériaux composés et pièces en fibres spéciales, composants et systèmes, et technologies et processus connexes.

CEDIEF, A.I.E.

Siège social : Avenida de Aragón, 404
28022 Madrid

Activité : Canalisation vers les entrepreneurs respectifs, du financement de programmes industriels aéronautiques des organismes correspondants de l'Administration.

L'effet de la consolidation n'a pas été significatif dans les comptes annuels de CASA au 31 décembre 1999.

NOTE 8 — CREANCES CLIENTS

Le détail du poste ''Créances clients pour ventes et prestations de service'' au 31 décembre 1999 est le suivant :

	1999	1998
	(en millions de pesetas)	
Ministère de la Défense	5 565	5 068
Propre avion	13 658	7 266
Projets de coopération(a)	15 897	7 344
Contrats de sous-traitance et autres	9 237	8 091
Total	44 357	27 769

(a) Concerne, pour la plupart, des consortiums de défense européens.

NOTE 9 — CREANCES FISCALES

Le détail des soldes du poste ''Créances fiscales'' au 31 décembre 1999 est le suivant :

	Créance	A payer
	(en millions de pesetas)	
TVA	919	
Retenues d'impôt sur le revenu des personnes physiques		1 016
Impôts payés d'avance(a)	6 583	
Charges sociales	4	1 903
Impôts différés		798
Autres éléments	106	142
Total	7 612	3 859

(a) Ce montant sera recouvré par le biais de ses règlements futurs d'impôt lorsque les éléments comprenant ce montant sont inclus comme éléments déductibles dans la base d'imposition d'exercices futurs. Dans l'exercice 1999 ont été recouvrés et régularisés des impôts payés d'avance pour un montant de 1.483 et 83 millions de pesetas, respectivement, et se sont produits 2.558 millions de pesetas à ce même titre (voir Note 16).

NOTE 10 — CAPITAUX PROPRES

Le capital souscrit de la Société se compose d'actions nominatives entièrement souscrites et libérées avec les valeurs nominales suivantes :

CAPITAL SOUSCRIT

	Nombre d'actions	Valeur nominale Par action (en pesetas)	Total valeur Nominale (en millions de pesetas)
Série 1	18 041 180	1,14	21
Série 2	4 195 882	11,38	48
Série 3	102 000 000	28,46	2 903
Série 4	11 000 000	569,22	6 261
Série 5	4 581 825	793,32	3 635
Série 6	4 230 000	7 933,19	33 557
Total			46 425

Au 31 décembre 1999, l'actionnaire majoritaire de la société était la SEPI, qui détenait 99,2853 % des actions de Construcciones Aeronáuticas, S.A.

Les variations dans les comptes de capitaux propres en 1999 ont été les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Distribution résultat 98		1999 Résultat	Solde au 31/12/99
		Réserves	Dividendes distribués		
	(en millions de pesetas)				
Capital souscrit	46 425			0	46 425
Réserve légale	5 739	780		0	6 519
Réserve volontaire	5 559	4 232		0	9 791
Réserve de réévaluation	3 756			0	3 756
Bénéfice de l'exercice	7 798	(5 012)	(2 786)	13 454	13 454
Total	69 277	0	(2 786)	13 454	79 945

Réserve de réévaluation

Le solde du compte ''Réserve de réévaluation par Décret-Loi Royal 7/1996'' peut être utilisé pour compenser les pertes enregistrées et/ou augmenter le capital social. Après dix ans à compter de la date de réévaluation, il est possible de placer le solde de ce compte en réserves non limitées.

Au cas où ce solde serait utilisé d'une manière différente que celle prescrite par le Décret-Loi Royal 7/1996 du 7 juin il serait assujetti à l'impôt.

Réserve légale

En vertu de la Loi sur les Sociétés telle que modifiée, 10 % du bénéfice de chaque exercice doit être transféré en réserve légale jusqu'à ce que celle-ci atteigne au moins 20 % du capital social.

La réserve légale peut être utilisée pour augmenter le capital, à condition que le solde restant de la réserve ne soit pas inférieur à 10 % du montant du capital social augmenté. Autrement, jusqu'à ce que la réserve légale dépasse 20 % du capital social, ce montant ne peut être utilisé que pour compenser les pertes, sous réserve que d'autres réserves suffisantes ne soient pas disponibles à cet effet.

NOTE 11 — SUBVENTIONS DE CAPITAL

Les variations de ce poste en 1999 sont les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Additions	Montant utilisé	Solde au 31/12/99
	(en millions de pesetas)			
Subventions de capital	3 014	2 323	2 630	2 707

Les subventions de capital ont été consenties par divers organismes publics pour financer une partie des projets de recherche et de développement comportant des immobilisations corporelles et incorporelles, et le produit y afférent est constaté selon la méthode décrite dans la Note 4-E (voir Note 21).

La Société satisfait dans tous les cas aux conditions fixées pour l'attribution de ces subventions.

NOTE 12 — PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Les variations de ces comptes en 1999 sont les suivantes :

	Solde au 31/12/98	Provision de la période	Montant utilisé	Solde au 31/12/99
		(en millions de pesetas)		
Provision pour retraites et obligations similaires	1 037	38	14	1 061
Provisions pour cautionnements	430	73	200	303
Provisions pour autres risques	10 330	2 111	3 330	9 111
— Eurofighter — plafond de la garantie responsabilité(a)	3 531	652	0	4 183
— Réduction de personnel (voir Note 21)(b)	2 774	0	2 774	0
— Autre(c)	4 025	1 459	556	4 928
Total	11 797	2 222	3 544	10 475

(a) Provision pour les coûts futurs éventuels dans le cadre de ce programme, selon les contrats s'y rapportant.

(b) Les variations de la provision pour réduction du personnel concerne l'application des rémunérations à payer en raison du Plan de Réduction de Personnel légalisé dans les premiers mois de l'exercice 2000.

(c) Ce montant concerne la plupart des provisions pour risques de contrats impliquant des responsabilités futures. De ce montant, 800 millions de pesetas ont été comptabilisés au cours de l'exercice au compte de résultats exceptionnels pour les obligations contractuelles de maintenir l'activité de fabrication de pièces de rechange et l'appui technique dans des programmes de collaboration qui ont été arrêtés en 1999.

NOTE 13 — DETTES AUPRES DES SOCIETES DU GROUPE ET SOCIETES ASSOCIEES

Le détail des dettes auprès des sociétés du Groupe et sociétés associées au 31 décembre 1999 est le suivant :

	Court terme	Long terme	Exigibles en 2001	2002	2003	2004	Reste
			(en millions de pesetas)				
Projets de recherche (a)	175	2 961	83	0	0	0	2 878
Intérêt à payer	215						
Dettes fournisseurs (achats) (Note 11)	1 327						
Total	1 717	2 961	83	0	0	0	2 878

(a) Se rapportent essentiellement aux prêts de SEPI aux taux du marché, dont le remboursement est lié au succès technique ou commercial des projets correspondants (voir Note 11).

NOTE 14 — DETTES AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT

Le détail des dettes auprès des établissements de crédit au 31 décembre 1999 est le suivant :

	Court terme (en millions de pesetas)
En pesetas	1 590
En devises	314
Intérêt à payer	16
Total	1 920

Les prêts et crédits à court terme sont accompagnés de taux d'intérêt variables liés au MIBOR pour les emprunts en pesetas et au LIBOR pour les emprunts en devises.

A la clôture de l'exercice 1999, la Société avait organisé des contrats de vente à terme en dollars d'un montant de 484 millions de dollars, afin de couvrir les transactions futures. Toutefois, la Société constate l'incidence des

contrats assortis d'échéances similaires aux créances clients au 31 décembre 1999 comme des gains ou pertes de change réalisés, à hauteur de la limite du solde de ces comptes.

Au 31 décembre 1999, la Société disposait de facilités de crédit non utilisées d'une limite totale de 10.385 millions de pesetas et de 43 millions de dollars.

NOTE 15 — AUTRES DETTES A LONG TERME A PAYER

La plupart des soldes de ce compte, 6.539 millions de pesetas, portent sur des avances reçues pour l'avancement des programmes aéronautiques à réaliser qui seront réalisés dans les trois prochaines années.

En outre, conformément à la méthode de constatation des produits provenant des programmes de développement (voir Note 4-N), il existait d'autres avances remboursables d'un montant de 19.464 millions de pesetas au 31 décembre 1999, y compris des prêts de financement des programmes de recherche et de développement.

De même, pour les programmes en rapport avec Airbus Industrie, les dettes des organismes publics espagnols relatives à des avances remboursables au titre de l'aide au développement s'élevaient à 27.213 millions de pesetas au 31 décembre 1999 et sont comptabilisées telles que décrites dans la Note 4-N. Ces avances sont remboursées sur la base des ventes d'avions faites par Airbus Industrie.

Les avances remboursables susmentionnées sont comptabilisées dans les registres comptables et ont été compensées pour les besoins de la présentation.

NOTE 16 — SITUATION FISCALE

Pour les besoins de l'impôt sur les bénéfices, CASA fait partie du Groupe intégré fiscalement 9/86, qui comprend actuellement Sociedad Estatal de Participaciones et les sociétés résidant en territoire espagnol qui font partie de son Groupe intégré fiscalement, en vertu des dispositions de l'article 42 et suivants du Code de Commerce, conformément à la Loi 5/1996, du 10 janvier.

L'application du système de taxation consolidé comprend l'inclusion dans l'entité (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) de créances et dettes fiscales sur les bénéfices des sociétés individuelles. Par conséquent, la Société doit payer à Sociedad Estatal de Participaciones Industriales cet Impôt, pour un montant de 4.757 millions de pesetas dans l'exercice 1999, dont le passif est enregistré au poste ''Autres dettes à payer'', le résultat après impôts étant de 13.454 millions de pesetas.

L'impôt sur les bénéfices des sociétés comptabilisé au compte de résultat s'élève à 3 736 millions de pesetas en 1999.

Le bénéfice imposable pour les besoins de l'impôt sur les sociétés de 1999 a été calculé par la Société conformément à la réglementation en vigueur (Loi 43/1995, du 27 décembre) en ajustant le bénéfice comptable de l'exercice, en application des dispositions de cette Loi, déterminé en accord avec les règlements du Code de Commerce et d'autres lois et dispositions les mettant en œuvre.

Par conséquent, afin d'adapter les principes et critères d'évaluation adoptés par la Société pour les besoins comptables à ceux envisagés en vertu des règlements fiscaux en vigueur sur les bénéfices des sociétés, notamment en matière de méthodes d'évaluation, et de classification et du moment de la répartition des produits et charges, les ajustements non comptables ci-dessous ont été effectués sur le bénéfice comptable pour l'exercice afin de déterminer le bénéfice imposable :

	Bénéfice imposable	Impôt
	(en millions de pesetas)	
BENEFICE AVANT IMPOTS SELON LES REGISTRES	17 190	
Différences permanentes		
Augmentation	1 068	
Diminution	(104)	
BENEFICE AJUSTE AVANT IMPOTS SELON LES LIVRES	18 154	
Différences temporaires :		
Augmentations	7 389	
Exercice en cours	7 310	
Impôts payés d'avance (35 %)		2 558
Exercices antérieurs	79	
Récupération des impôts différés (35 %)		28
Diminutions	(4 635)	
Exercice en cours	(162)	
Impôts différés (35 %)		(56)
Exercices antérieurs	(4 473)	
Récupération des impôts payés d'avance (28 %)		(328)
Récupération des impôts payés d'avance (35 %)		(1 155)
BASE IMPOSABLE	20 908	
TOTAL QUOTE-PART INTÉGRALE	(7 318)	
DEDUCTIONS	2 561	
QUOTE-PART EFFECTIVE À PAYER	(4 757)	
ACOMPTE	297	
IMPOT A PAYER	(4 460)	
CRÉDITS D'IMPÔTS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS		1 047
— Régulation négative à l'impôt		(25)
QUOTE-PART EFFECTIVE À PAYER	0	(4 757)
CHARGES D'IMPOT SUR LES BENEFICES	(3 736)	(3 736)
BENEFICE DE L'EXERCICE	13 454	

Les impôts payés à l'avance et différés se sont produits au taux de 35 % et ceux récupérés dans l'exercice 1999 ont été calculés à 28 % ou à 35 %, selon l'exercice dans lequel ils se sont produits.

Le détail des différences temporaires est le suivant :

	Augmentation	Diminution
	(en millions de pesetas)	
Réduction de personnel	2 960	2 869
Ajustements de valeur	3 114	1 246
Provisions pour risques d'exploitation et autres éléments	1 315	520
Total	7 389	4 635

Un montant de 2.561 millions de pesetas de crédits d'impôt généré dans des exercices antérieurs à 1999 ont été employés dans cet exercice.

Conformément à la législation fiscale en vigueur sur l'impôt sur les bénéfices des sociétés, les crédits d'impôt au titre d'investissement à appliquer, sont les suivants :

Année perçue	Crédit d'impôt	Dernière année emploi
	(en millions de pesetas)	
1996	9	2001
1998	1 327	2003
1999	2 678	2004

La Société maintient ouverts, pour un contrôle fiscal, les exercices 1996 à 1999, pour l'impôt sur le revenu des personnes physiques et de 1991 à 1999 pour la TVA et l'impôt sur les bénéfices. Les exercices 1991 à 1997 sont soumis au contrôle fiscal.

La direction de la Société considère que l'effet de la valeur nette du passif, le cas échéant, qui pourrait résulter d'un contrôle des exercices ouverts ne serait pas significatif.

NOTE 17 — OPERATIONS ENTRE SOCIETES APPARENTEES ET SOCIETES DETENUES

Les principales opérations en 1999 entre les sociétés apparentées (Groupe SEPI) et les sociétés détenues sont les suivantes :

	Sociétés détenues					
	CASA-USA	AISA	CESA, S.A.	SACESA	Total Sociétés détenues	Sociétés apparentées Groupe SEPI
	(en millions de pesetas)					
Achats	—	—	1 062	2 394	3 456	362
Services reçus	22	1 053	—	—	1 075	357
Charges financières	—	—	—	—	—	65
Ventes	159	155	56	41	411	417
Produits financiers	—	20	—	2	22	207
Résultats exceptionnels	—	3	—	—	—	1 387

	Sociétés détenues					
	CASA-USA	AISA	CESA, S.A.	SACESA	Total sociétés détenues	Sociétés apparentées Groupe SEPI
	(en millions de pesetas)					
ACTIF :						
Prêts à long terme (Note 7)	—	—	537	100	637	—
Créances à court terme	28	102	54	2	186	70
Prêts à court terme	—	662	5	50	717	3 831
PASSIF :						
Comptes fournisseurs pour achats	31	411	91	747	1 280	47
Avances clients	—	—	—	—	—	14
A payer recherche et développement (Note 13)	—	—	—	—	—	3 351
Autres prêts (Note 16)	—	—	—	—	—	4 460
SOLDES NETS Créances (dettes à payer)	(3)	353	505	(595)	260	(3 971)

La plus grande partie des prêts à court terme concernent SEPI et produisent des intérêts aux taux du marché, et sont enregistrés au poste ''Autres prêts''.

NOTE 18 — RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRE

La répartition du montant du chiffre d'affaires concernant les activités ordinaires de la Société durant l'exercice 1999 est la suivante :

	1999	1998
	(en millions de pesetas)	
Affaires en commun (a) (b)	45 505	35 941
Marché espagnol	17 048	18 159
Marché exportation (b)	139 496	113 647
Total	202 049	167 747

(a) Concerne des affaires en commun avec d'autres entreprises et consortiums, la destination du produit étant principalement le marché extérieur.

(b) Une partie significative de ces ventes a été effectuée en dollars américains.

Du montant total du chiffre d'affaires, environ 30 % est relatif au marché de la défense et 70 % au marché civil.

La Société ne présente pas la répartition du chiffre d'affaires par ligne d'activité estimant que ces informations sont de nature stratégique.

NOTE 19 — PERSONNEL

L'effectif moyen en 1999 a été le suivant :

Catégorie	Nombre d'employés
Dirigeants/cadres	11
Diplômés universités	1 190
Diplômés 1er cycle	592
Superviseurs	1 221
Techniciens non diplômés	640
Employés de bureau	847
Coursiers, etc.	2 853
Travailleurs manuels	73
Total	7 427

NOTE 20 — CONSEIL D'ADMINISTRATION

La rémunération totale versée à l'ensemble des membres du Conseil d'Administration en 1999 est la suivante :

	En millions de pesetas
Salaires	65
Indemnités journalières	12
Total	77

Au 31 décembre 1999, il existe une avance en attente de remboursement aux administrateurs pour un montant de 5,5 millions de pesetas et une assurance responsabilité au tiers avec une couverture de 1.000 millions de pesetas, dont le coût est assumé par la Société, est souscrite pour les administrateurs.

NOTE 21 — PRODUITS ET CHARGES EXCEPTIONNELS

Le détail des produits et charges exceptionnels en 1999 est le suivant :

	Produits (Charges) (en millions de pesetas)
PRODUITS EXCEPTIONNELS	
Produits des programmes de développement(a)	5 735
Autres produits exceptionnels	318
Sous-total	6 053
SUBVENTIONS DE CAPITAL TRANSFEREES AU RESULTAT DE L'EXERCICE	
Annulation projets(b)	1 387
Subventions transférées	1 243
Sous-total (Note 11)	2 630
CHARGES EXCEPTIONNELLES	
Réduction de personnel (Note 12)	(720)
Accord Convention Collective(c)	(2 893)
Sorties d'immobilisations incorporelles	(96)
Annulation projets(b) (Note 5)	(1 786)
Autres charges exceptionnelles	(1 234)
Sous-total	(6 729)
VARIATION DES PROVISIONS	
Provisions du portefeuille contrôle (Note 7)	117
Risques et charges	(594)
Immobilisations corporelles (Note 6)	18
Sous-total	(459)
PERTE EXCEPTIONNELLE	(1 495)

(a) Dû à l'annulation en 1999 du programme SAAB-2000 et à la situation spécifique d'arrêt du programme MD-11, la Société a réalisé des corrections d'évaluation dans les passifs pour financement du risque commercial desdits programmes, afin d'ajuster leur valeur aux montants de remboursement prévus.

(b) En date du 14 juillet 1999, la SEPI a évalué le marché des produits développés dans les projets de recherche et développement payés par celle-ci et a accordé de modifier les quantités à rembourser en fonction de la situation de risque technique commercial. Corrélativement, les actifs incorporels concernant lesdits projets sont annulés.

(c) Dans le cadre des négociations de la Convention Collective, dans l'exercice 1999, la Société est arrivée à un accord avec les employés pour supprimer l'article 34 de la Convention, avec un paiement unique effectué au mois de janvier 2000.

NOTE 22 — GARANTIES FOURNIES

Le détail des principales garanties fournies par la Société est le suivant :

Description	Fournies pour	Montant
Prêt syndiqué de Banca Morgan Airbus Finance Company (Note 7)	AFC	17 millions de dollars

Les administrateurs de la Société estiment qu'aucune perte significative ne résultera de la garantie décrite ci-dessus.

NOTE 23 — AUTRES ASPECTS SIGNIFICATIFS

Des plans d'adaptation à l'euro et les aspect découlant de l'an 2000

Dans des exercices précédents, la Société a évalué l'impact du problème de l'euro et de l'an 2000 sur ses systèmes informatiques, installations et matériels, et a estimé que des investissements significatifs ne seraient pas nécessaires.

De même, le montant des charges et pertes découlant de l'adaptation des applications informatiques, d'autres installations et matériels n'a pas été significatif.

A la date de la clôture des comptes, il ne s'est produit aucune incidence significative

EADS

L'Etat espagnol, par le biais de SEPI, a accepté le principe de la fusion de la Société avec Aerospatiale-Matra et Daimler-Chrysler Aerospace, dans le cadre d'une Compagnie Aéronautique de Défense et Espace Européenne (EADS).

A la suite de ce processus d'intégration, la Société a l'intention de procéder à la restructuration de son capital par le biais d'une diminution des Fonds Propres.

NOTE 24 — TABLEAUX DE FINANCEMENT ET SITUATION DE TRESORERIE

Les tableaux des exercices 1999 et 1998 sont inclus en Annexes I, II et III des présentes (pages suivantes).

NOTE 25 — EXPLICATION AJOUTEE POUR LA TRADUCTION EN FRANCAIS

Ces comptes annuels sont présentés sur la base des principes comptables généralement admis en Espagne. Certaines des pratiques comptables appliquées par la Société qui sont conformes aux principes comptables généralement admis en Espagne peuvent ne pas être conformes aux principes comptables généralement admis dans d'autres pays.

ANNEXE I

TABLEAU DE FINANCEMENT ANALYSANT LA VARIATION DE TRESORERIE DES EXERCICES 1999 ET 1998

EMPLOIS DES FONDS	1999		1998	
	(en millions de pesetas)			
Acquisitions d'immobilisations :		11 537		9 014
Immobilisations incorporelles (Note 5)	182		379	
Immobilisations corporelles (Note 6)	10 974		8 431	
Investissements financiers à LT (Note 7)	381		204	
Distribution de dividendes		2 786		
Annulation de la dette à long terme		7 059		2 781
Transfert de dette à court terme		1 059		6 726
Emploi des provisions pour risques et charges		584		
Transfert à court terme provisions pour risques et charges		2 960		2 781
TOTAL EMPLOIS		25 985		21 302
EXCES DES RESSOURCES PAR RAPPORT AUX EMPLOIS (AUGMENTATION DU FONDS DE ROULEMENT) (voir Annexe II)		3 407		7 857
TOTAL		29 392		29 159

RESSOURCES	1999		1998	
	(en millions de pesetas)			
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation (voir Annexe III)		16 290		22 124
Dette à long terme :		11 897		5 235
A payer aux sociétés du groupe	690			
Autres dettes à payer	11 207			
Sorties d'immobilisations :		302		78
Immobilisations corporelles, nettes	129		76	
Investissements financiers à LT	173		2	
Echéance d'investissements financiers à CT		6		4
Echéance des créances clients à LT		0		865
Subventions de capital		897		853
TOTAL RESSOURCES		29 392		29 159
EXCES DES EMPLOIS PAR RAPPORT AUX RESSOURCES (DIMINUTION DU FONDS DE ROULEMENT)				
TOTAL		29 392		29 159

ANNEXE II

TABLEAU DE FINANCEMENT DES EXERCICES 1999 ET 1998

VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT	1999 Augmentation	1999 Diminution	1998 Augmentation	1998 Diminution
	(en millions de pesetas)			
Stocks	216			2 667
Créances clients	19 775			896
Investissements financiers CT	30 955		32 039	
Disponibilités	84		57	
Dettes auprès établis. de crédit		508		521
Dettes auprès de sociétés du groupe		225	114	
Comptes fournisseurs		33 695		19 132
Autres dettes		13 172		1 011
Comptes de régularisation		23		126
TOTAL	51 030	47 623	32 210	24 353
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT		3 407		7 857
TOTAL	51 030	51 030	32 210	32 210

ANNEXE III

TABLEAU DE FINANCEMENT DES EXERCICES 1999 ET 1998

	1999	1998
	(en millions de pesetas)	
RÉSULTAT DE L'EXERCICE SELON LES LIVRES	13 454	7 798
PLUS		
Dotation aux amortissements et provisions pour immobilisations :		
— Immobilisations incorporelles (Note 5)	182	250
— Immobilisations corporelles (Note 6)	7 016	7 242
— Investissements financiers (Notes 7 et 21)	(117)	475
Variation des provisions pour risques et charges	2 222	6 366
Amortissement des charges différées et frais d'établissement	16	17
Valeur nette des cessions et sorties		
— Immobilisations incorporelles	1 786	18
— Immobilisations corporelles	96	54
Intérêt pertes AIRBUS		833
MOINS		
Subventions de capital transférées au résultat de l'exercice (Note 21)	(2 630)	(927)
Annulation prêts à long terme	(5 735)	
Produits provenant de donations		(2)
FLUX DE TRESORERIE PROVENANT DE L'EXPLOITATION	16 290	22 124

Traduction d'un rapport et des comptes annuels initialement émis en espagnol et préparés conformément aux principes comptables généralement admis en Espagne (voir Note 25).
En cas de divergence, la version en langue espagnole prévaut

RAPPORT D'AUDIT DES COMPTES ANNUELS

Aux Actionnaires de
Construcciones Aeronáuticas, S.A.,

1. Nous avons procédé au contrôle des comptes annuels de CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A. comprenant le bilan au 31 décembre 1999 et le compte de résultat et l'annexe des comptes de l'exercice clos à cette date, dont la responsabilité incombe aux administrateurs de la Société. Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels, pris dans leur ensemble, fondée sur nos travaux réalisés conformément aux normes d'audit généralement acceptées, qui exigent l'examen, moyennant des sondages, de la justification des comptes annuels et l'évaluation de leur présentation, des principes comptables appliqués et des estimations réalisées.

2. Comme l'exige le droit des sociétés espagnol, les administrateurs, à l'effet de comparaison, présentent avec chacun des postes du bilan et du compte de résultat et du tableau de financement, outre les chiffres de l'exercice 1999, ceux correspondant à l'exercice précédent. Notre opinion se rapporte exclusivement aux comptes annuels 1999. Le 18 mars 1999, nous avons émis notre rapport d'audit concernant les comptes annuels de l'exercice 1998 dans lequel nous exprimions une opinion sans réserves.

3. A notre avis, les comptes annuels ci-joints reflètent, pour tous les éléments significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de Construcciones Aeronáuticas, S.A. au 31 décembre 1999, ainsi que des résultats de ses opérations et des capitaux obtenus et employés durant l'exercice clos à cette date, et présentent l'information nécessaire et suffisante pour leur interprétation et compréhension adéquates, en conformité avec les principes et normes comptables généralement acceptés, appliqués uniformément avec ceux de l'exercice précédent.

4. Le rapport de gestion ci-joint pour l'exercice 1999 contient les explications que les administrateurs estiment opportunes concernant la situation de la Société, l'évolution de ses affaires et autres éléments, et ne fait pas partie intégrante des comptes annuels. Nous avons vérifié que l'information comptable contenue dans le rapport de gestion précité concorde avec celle des comptes annuels de l'exercice 1999. Notre travail en qualité d'auditeurs est limité à la revue du rapport de gestion dans les limites citées dans ce même paragraphe et ne comprend pas la révision de toute autre information que celle obtenue des livres de comptabilité de la Société.

ARTHUR ANDERSEN

Manuel del Olmo

15 mars 2000

5. Nous avons revu la traduction française des comptes annuels de CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A. établis originellement en langue espagnole.

ARTHUR ANDERSEN

René Proglio

11 mai 2000

Rapport des commissaires aux comptes de Construcciones Aeronaúticas, S.A. (''CASA'') sur les informations financières pro forma de CASA incluses dans les informations financières combinées pro forma non auditées d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (''EADS'') et sur le rapprochement non audité entre les comptes historiques établis selon les PCGA espagnols et les normes IAS (traduction française du rapport original rédigé en anglais — seule la version originale fait foi)

La société nous a demandé d'examiner :

- les données non auditées des comptes de résultat 1997, 1998 et 1999, des bilans aux 31 décembre 1998 et 1999 et du tableau de flux de trésorerie 1999 relatives à CASA qui apparaissent dans la colonne ''CASA'' dans les ''Comptes de résultat combinés pro forma non audités pour les exercices clos les 31 décembre 1999, 1998 et 1997'', dans les ''Bilans combinés pro forma non audités aux 31 décembre 1999 et 1998'' et dans le ''Tableau de flux de trésorerie combiné pro forma non audité pour l'exercice clos le 31 décembre 1999'' d'European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. qui sont présentés dans les ''Informations sur les comptes combinés pro forma'' au chapitre 5 du présent document de référence (''les données financières non auditées de CASA'') ;
- le ''Rapprochement non audité entre le résultat et la situation nette historiques établis selon les PCGA espagnols et les normes IAS'' présenté au paragraphe 5.1.3 ainsi que le ''Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par CASA et, les normes IAS'' présentés au chapitre 5 du présent document de référence (''les rapprochements non audités de CASA'').

Les données financières historiques et pro forma non auditées de CASA que constituent ces données financières non auditées de CASA et les rapprochements non audités de CASA ont été préparées dans le cadre de la création de EADS qui est appelée à recevoir les activités industrielles apportées par ASM, DASA et CASA.

Ces données financières historiques et pro forma non auditées de CASA ont été établies sous la responsabilité du Conseil d'Administration de CASA sur la base des comptes aux 31 décembre 1999, 1998 et 1997 qui ont été établis suivant les principes comptables espagnols et audités selon les normes de la profession applicables en Espagne. Ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir une assurance raisonnable que ces comptes ne comportent pas d'anomalies significatives. Notre rapport de commissaires aux comptes sur les comptes de CASA au 31 décembre 1999 est joint au présent document de référence.

Les ajustements de principes comptables et les reclassements effectués par CASA pour préparer les données financières historiques et pro forma non auditées de CASA l'ont été pour répondre à des politiques comptables compatibles avec les normes de l'IASC publiées et applicables à l'exercice clos le 31 décembre 1999, à l'exception du traitement des coûts de développement qui sont constatés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus alors que, selon la norme IAS 9 ''Recherche et Développement'' (ou la norme IAS 38 ''Actifs incorporels'' à compter de son entrée en vigueur), les coûts de développement doivent être comptabilisés en immobilisations incorporelles si certaines conditions sont remplies.

Sur cette base, la nature et l'étendue des procédures mises en oeuvre pour l'examen des données financières historiques et pro forma non auditées ont été définies en accord avec les dirigeants d'EADS et de CASA. Ces procédures sont décrites ci dessous ainsi que les constatations qui en résultent relativement aux données financières non auditées de CASA et aux rapprochements non audités de CASA.

- En ce qui concerne les ajustements de principes comptables et les reclassements appliqués aux données financières historiques de CASA, nous avons :

  1. comparé les montants en euros des postes des bilans, comptes de résultat et tableaux de flux de CASA, chaque fois qu'applicable avec les montants en euros correspondants dans les états financiers historiques respectifs en tenant compte des reclassements appliqués aux charges et produits de CASA pour présenter le compte de résultat selon une présentation par fonction et non plus par nature de charges ;
  2. comparé les montants en euros des reclassements appliqués aux données financières de CASA appliqués aux données financières historiques de CASA avec les montants correspondants dans les livres comptables de CASA dans la mesure où cette comparaison directe était faisable ;
  3. comparé les montants en euros des reclassements appliqués aux données financières de CASA appliqués aux données financières historiques de CASA avec les montants correspondants dans les

analyses comptables préparées par CASA à partir de ses livres comptables dans la mesure où la comparaison directe avec ses livres comptables n'était pas faisable ;

4. lu le ''Résumé des principales différences entre les normes comptables appliquées par CASA et les normes IAS'' (''le résumé des différences de principes comptables'') au regard des principes et méthodes comptables de CASA telles qu'ils sont décrits dans les états financiers historiques de CASA et discuté avec les responsables comptables et financiers de CASA si ce résumé des différences de principes comptables décrit toutes les différences significatives entre les normes de l'IASC publiées et applicables à l'exercice clos le 31 décembre 1999 et les principes comptables appliqués par CASA qui affectent, le cas échéant et pour les périodes présentées, le résultat net et la situation nette de CASA ;

5. comparé les montant en euros des ajustements de principes comptables identifiés dans le résumé des différences de principes comptables comme relatives aux différences entre IAS et principes comptables appliqués par CASA avec les montants correspondants dans les livres comptables de CASA, dans la mesure où cette comparaison directe était faisable et avec les analyses préparées par CASA à partir de ses livres comptables dans la mesure où la comparaison directe avec ses livres comptables n'était pas faisable.

Les comptes consolidés pro forma ont vocation à traduire l'effet sur les informations financières historiques de la réalisation, à une date antérieure à sa survenance réelle ou raisonnablement envisagée, d'une opération ou d'un événement donné. Ils ne sont toutefois pas nécessairement représentatifs de la situation financière ou des performances qui auraient été constatées si l'opération ou l'événement était survenu à une date antérieure à celle de sa survenance réelle ou envisagée.

Sur la base des procédures convenues et décrites ci-avant, nous n'avons pas de remarque particulière à formuler sur les données financières historiques et pro forma non auditées de CASA.

Les procédures définies en accord avec EADS et CASA qui viennent d'être décrites ne constituent ni un audit ni une revue limitée selon les normes de la profession applicables en Espagne et, en conséquence, nous ne sommes pas en mesure d'exprimer une opinion d'audit sur les données financières historiques et pro forma non auditées de CASA.

Les commissaires aux comptes

Arthur Andersen

Manuel del Olmo

Le 28 avril 2000