

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENT DE REFERENCE

EXERCICE 2001



En application de son Règlement n° 98-01, la Commission des opérations de bourse a enregistré le présent document de référence le 18 avril 2002 sous le numéro R02-069. 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.

Ce document de référence a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Cet enregistrement, effectué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée sur la situation de la société, n'implique pas l'authentification des éléments comptables et financiers présentés.

Avertissement

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

La société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (« **EADS** » ou la « **Société** ») est une société de droit néerlandais dont les titres sont cotés en France, en Allemagne et en Espagne. Compte tenu de cette spécificité, la réglementation applicable en matière d'information du public et de 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.

TABLE DES MATIERES

Chapitre 1 : Responsables du document de référence et responsables du contrôle des comptes ..		
1.1	Personnes assumant la responsabilité du document de référence	4
1.2	Attestation des responsables du document de référence	4
1.3	Responsables du contrôle des comptes	4
1.3.1	Responsables de la revue des comptes d'EADS	4
1.3.2	Attestation des auditeurs	4
1.4	Politique d'information	6
1.5	Engagements de la Société en matière d'information	6
1.6	Taux de change	6
Chapitre 2 : Renseignements relatifs aux titres émis		7
	Sans objet	7
Chapitre 3 : Renseignements de caractère générale concernant la Société et son capital social ...		8
3.1	Description générale de la Société	8
3.1.1	Dénomination et siège social	8
3.1.2	Forme juridique	8
3.1.3	Droit applicable — Réglementation néerlandaise	8
3.1.4	Date de constitution et durée de la Société	10
3.1.5	Objet social	10
3.1.6	Registre du commerce et des sociétés	11
3.1.7	Consultation des documents juridiques	11
3.1.8	Exercice social	11
3.1.9	Répartition statutaire des bénéfices	11
3.1.10	Assemblées générales	11
3.1.11	Déclarations de franchissements de seuils et d'intention	13
3.1.12	Offre publique obligatoire	14
3.2	Renseignements de caractère générale concernant le capital social	15
3.2.1	Modification du capital social ou des droits attachés aux actions	15
3.2.2	Capital social émis	16
3.2.3	Capital social autorisé	16
3.2.4	Titres donnant accès au capital social	16
3.2.5	Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société	16
3.3	Répartition du capital et des droits de vote	16
3.3.1	Répartition du capital	16
3.3.2	Relations avec les principaux actionnaires	17
3.3.3	Forme des actions	24
3.3.4	Modification de la répartition du capital de la Société depuis sa constitution	24
3.3.5	Personnes exerçant le contrôle de la Société	25
3.3.6	Organigramme simplifié du groupe	26
3.3.7	Rachat par la Société de ses propres actions	26
3.4	Informations boursières	27
3.5	Dividendes	30
3.5.1	Dividendes payés depuis la création d'EADS	30
3.5.2	Politique de distribution de dividendes d'EADS	30
3.5.3	Délai de prescription des dividendes	30
3.5.4	Régime fiscal	30

Chapitre 4 : Renseignements concernant l'activité du groupe EADS	33
4.1 Présentation du groupe EADS	33
4.1.1 Aperçu général.....	33
4.1.2 Airbus.....	36
4.1.3 Aviation militaire de transport.....	48
4.1.4 Aéronautique.....	52
4.1.5 Systèmes de défense et systèmes civils.....	65
4.1.6 Espace.....	75
4.1.7 Participations	82
4.2 Propriété intellectuelle	83
4.3 Faits exceptionnels et litiges	83
4.4 Effectif	83
4.5 Recherche et développement	84
4.6 Assurances	84
4.7 Environnement	85
4.8 Facteurs de risque	85
Chapitre 5 : Actif net — Situation financière — Résultats	90
5.1 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités; Comptes 2001 consolidés audités et comptes 2000 consolidés pro forma non-audités	90
5.2 Etats financiers	109
5.2.1 Etats financiers consolidés	109
5.2.2 Comptes statutaires	145
Chapitre 6 : Direction de la Société	150
6.1 Direction et contrôle	150
6.1.1 Conseil d'administration — <i>Chairmen</i> (Présidents) et <i>Chief Executive Officers</i>	150
6.1.2 Comité d'Audit.....	151
6.1.3 Comité du Personnel.....	152
6.1.4 Comité Exécutif	152
6.2 Intérêts des administrateurs et dirigeants	154
6.2.1 Rémunération et avantages en nature accordés aux administrateurs et principaux dirigeants	154
6.2.2 Options accordées aux deux <i>Chief Executive Officers</i>	155
6.2.3 Conventions réglementées	155
6.2.4 Prêts et garanties	155
6.3 Participation et intéressement	155
6.3.1 Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés	155
6.3.2 Offre d'actions aux salariés	155
6.3.3 Options consenties aux salariés.....	157
Chapitre 7 : Evolution récente et perspectives d'avenir	159

CHAPITRE 1 — RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET RESPONSABLES DU CONTROLE 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 de l'émetteur; 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 Responsables du contrôle des comptes

1.3.1 Responsables de la revue des comptes d'EADS

	<u>Date de première nomination</u>	<u>Expiration du mandat actuel</u>
KPMG Accountants N.V. Churchill Plein 6 2517 JW La Haye Pays-Bas Représenté par M.E. Paul Medema	10 mai 2000	17 mai 2002 ⁽¹⁾
Arthur Andersen Prof. W.H. Keesomlaan 8 1183 DJ Amstelween Pays-Bas Représenté par M. Huub H.H. Wieleman	10 mai 2000	17 mai 2002 ⁽¹⁾

1.3.2 Attestation des auditeurs

En notre qualité d'auditeurs d'EADS, nous avons procédé à la vérification des informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2000 et 2001 (incluant les comptes consolidés) contenues dans le document de référence.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité des *Chief Executive Officers* d'EADS, Messieurs Philippe Camus et Rainer Hertrich. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les états financiers statutaires visés ci-dessus.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes internationales d'audit, à apprécier la sincérité des informations portant sur les états financiers visés ci-dessus, et à vérifier leur concordance avec les états financiers statutaires ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les données pro forma consolidées non-auditées de l'exercice 2000 et les données consolidées de l'exercice 2001 contenues dans la partie « Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités » du document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les états financiers statutaires, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance de la Société acquise dans le cadre de notre mission.

Les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000 (incluant les comptes consolidés), arrêtés par le conseil d'administration de la Société, ont fait l'objet d'un audit par nos soins conformément aux normes d'audit applicables aux Pays-Bas et aux normes internationales d'audit.

L'opinion exprimée dans notre rapport daté du 15 mars 2002 portant sur les états financiers statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2001 fait état des éléments suivants :

- En raison de la limitation de nos procédures concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation, nous avons émis une réserve relative à l'effet des redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires si nous avions été en mesure d'effectuer les

(1) Une résolution visant à désigner Arthur Andersen et KPMG Accountants N.V. en qualité de commissaires aux comptes de la Société pour l'exercice 2002 sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui doit se tenir le 17 mai 2002.

procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation. La quote-part du résultat net et des capitaux propres de Dassault Aviation résultant de la mise en équivalence comptabilisée par EADS au titre de l'exercice 2001 et au 31 décembre 2001 s'élèvent respectivement à € 111 millions nets d'impôts et € 1 252 millions.

- Pour tous les autres aspects, à l'exception d'une part, selon KPMG Accountants N.V. et Andersen, de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes comptables internationales (IFRS) concernant la comptabilisation des coûts de développement en charges, alors que ces normes requièrent qu'ils soient inscrits en immobilisations incorporelles lorsque certains critères de capitalisation sont remplis ; et d'autre part, selon KPMG Accountants N.V., de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes IFRS concernant l'intégration proportionnelle de MBDA, EADS comptabilisant sa participation dans MBDA selon la méthode de l'intégration proportionnelle à un taux de 50 % avec constatation d'intérêts minoritaires de 12,5 % alors que ces normes requièrent d'un partenaire à une joint venture qu'il consolide sa participation au taux effectif de détention, soit 37,5 % pour MBDA, les états financiers donnent une image sincère et fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2001, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à la même date, conformément aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes IFRS.

L'opinion exprimée dans notre rapport daté du 9 mars 2001 portant sur les états financiers statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2000 fait état d'une limitation de nos procédures concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation (quote-part de résultat net et de capitaux propres comptabilisés s'élevant respectivement à € 116 millions nets d'impôts et € 1.164 millions) et nous n'avons pas exprimé d'opinion sur ceux-ci. Pour tous les autres aspects, à l'exception de la divergence par rapport aux normes IFRS (anciennement IAS) concernant la comptabilisation des coûts de développement en charges, alors que ces normes requièrent qu'ils soient inscrits en immobilisations incorporelles lorsque certains critères de capitalisation sont remplis, les états financiers donnaient une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2000, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à la même date, conformément aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes IFRS.

Sur la base de ces diligences et à l'exception des effets liés aux redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires si nous avions été en mesure d'effectuer les procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation en 2001, à l'absence d'opinion sur les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation en 2000, et à l'exception des effets liés à la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes IFRS concernant la comptabilisation des coûts de développement en 2000 et 2001, et selon KPMG Accountants N.V. de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes IFRS concernant l'intégration proportionnelle de MBDA en 2001, nous n'avons pas d'autre observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur les états financiers statutaires des exercices 2000 et 2001 et des autres informations financières visées ci-dessus.

Comme indiqué au chapitre 5 du présent document, les données financières 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 consolidés à une date ou une période future.

Cette attestation a été préparée à la demande expresse de la Commission des Opérations de Bourse pour être intégrée dans le document de référence d'EADS.

La Haye, le 18 avril 2002

Rotterdam, le 18 avril 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

Attestation particulière relative aux traductions des informations financières

Dans le cadre de l'établissement du présent document de référence, nous avons lu la traduction française des informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000 (incluant les comptes consolidés) et celle des données pro forma consolidées non auditées de l'exercice 2000 contenues dans la partie « Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités » du document de référence, tous documents établis à l'origine en langue anglaise.

Sur la base de notre lecture, les informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS au titre des exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000, les données pro forma consolidées non-auditées de l'exercice 2000 contenues dans la partie « Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités » du document de référence, l'attestation des auditeurs et le rapport des auditeurs sur les comptes statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2001 devraient permettre au lecteur français d'apprécier la situation financière du groupe EADS au 31 décembre 2001.

Paris, le 18 avril 2002

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés
Andersen

Michel Piette
Associé

René Proglia
Associé

1.4 Politique d'information

Responsable de l'information

M. Marc Paganini
37, boulevard de Montmorency
75016 Paris
Téléphone: 00.33.(0)1.42.24.24.24
marc.paganini@eads.net

Le site internet www.eads.net fournit un grand nombre d'informations sur la Société. Des numéros de téléphone gratuits sont à la disposition des actionnaires en France (0800 01 2001), Allemagne (00800 00 02 2002) et Espagne (00800 00 02 2002). L'adresse électronique comfi@eads.net est réservée aux messages d'actionnaires.

1.5 Engagements de la Société en matière d'information

Les actions de la Société étant admises aux négociations du Premier Marché d'Euronext Paris SA (la « **Bourse de Paris** »), de *l'amtlicher Händler* de la *Frankfurter Wertpapierbörse* (la « **Bourse de Francfort** ») et des Bourses de Madrid, de Bilbao, de Barcelone et de Valence (les « **Bourses Espagnoles** »), la Société est soumise en matière d'information à des lois et règlements applicables en France, en Allemagne et en Espagne, dont les principales dispositions sont résumées au paragraphe 3.1.3.

1.6 Taux de change

L'information financière présentée ci-après dans le présent document est exprimée en euros ou en dollars américains. Le tableau ci-dessous indique, pour chaque période considérée, certaines informations relatives au taux de change entre le dollar américain et l'euro, calculé d'après le taux d'achat constaté à midi à New York pour les virements bancaires certifiés à des fins douanières par la Banque de la Réserve Fédérale de New York (connu sous le nom de « Noon Buying Rate »):

<u>Exercice clos le</u>	<u>Moyenne</u>	<u>Fin de période</u>
31 décembre 1999	1 euro = 1,0658 dollars	1 euro = 1,0070 dollars
31 décembre 2000	1 euro = 0,9236 dollars	1 euro = 0,9305 dollars
31 décembre 2001	1 euro = 0,8957 dollars	1 euro = 0,8813 dollars

CHAPITRE 2 — RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX TITRES EMIS

SANS OBJET

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

3.1 Description générale de la Société

3.1.1 Dénomination et siège social

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Pays-Bas

Siège social (*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 régie par le droit néerlandais, en particulier le Livre 2 du Code Civil néerlandais, ainsi que par ses statuts (les « **Statuts** »). Les actions de la Société ne sont admises aux négociations d'aucun marché réglementé aux Pays-Bas.

La Société est soumise à diverses dispositions de la loi néerlandaise de 1995 relative au contrôle des marchés de valeurs mobilières (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) (la « **WTE** ») résumées ci-dessous.

La Société est tout d'abord soumise, en application de l'article 5 de la WTE, à différentes obligations d'information aux Pays-Bas. Celles-ci prévoient notamment:

- (i) le dépôt des comptes annuels et du rapport des auditeurs auprès du Registre de la Chambre de Commerce d'Amsterdam avec copie aux autorités boursières néerlandaises (*Stichting Toezicht Effectenverkeer*) (ci-après la « **STE** ») ;
- (ii) le dépôt des comptes semestriels selon les mêmes formes ;
- (iii) la publication de tous faits nouveaux concernant l'activité de la Société n'ayant pas été publiés aux Pays-Bas et qui, s'ils étaient connus du public, seraient susceptibles d'avoir une incidence significative sur le cours de l'action. Cette publication s'effectue sous la forme d'un communiqué de presse soumis à la STE.

En outre, conformément à l'article 46b de la WTE, la Société et toutes « personnes initiées » (telles que définies ci-dessous) devront, sauf dérogation ou dispense applicable, informer la STE de toute opération effectuée sur les titres de la Société admis aux négociations d'un marché réglementé (ou tout instrument financier ou titre dont la valeur dépend desdits titres) 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 ainsi que toutes les personnes détenant plus de 25 % du capital de la Société et, s'agissant de personnes morales, les *Chief Executive Officers* et administrateurs de celles-ci. En outre, les époux, ascendants ou descendants au premier degré et les personnes partageant un domicile commun avec les personnes physiques concernées sont également soumis à cette obligation de déclaration.

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

Enfin, conformément à l'article 46b de la WTE, la Société est tenue, sauf dérogation applicable, de notifier la STE de toute opération d'émissions, annulations ou rachats d'actions de la Société.

Conformément au droit néerlandais, EADS a adopté des règles spécifiques en matière de délit d'initié (ci-après les « **Règles de Délit d'Initié** ») dans le but de garantir la confidentialité d'informations sensibles sur la Société et la transparence de la négociation des titres EADS conformément aux règles applicables aux Pays-Bas, en France, en Allemagne et en Espagne.

Le conseil d'administration d'EADS a nommé le Directeur financier de la Société, Axel Arendt, *Compliance Officer*. Les principales responsabilités de ce dernier sont de veiller à l'application des Règles de Délit d'Initié et de rendre compte à la STE.

En outre, ses actions étant admises aux négociations de marchés réglementés en France, en Allemagne et en Espagne, la Société est soumise à un ensemble de lois et règlements applicables dans ces trois pays, dont l'essentiel des dispositions en matière d'information du public est résumé ci-dessous.

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 (la « **COB** ») :

- (i) La Société est 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 ou de conversion ;
- (ii) La Société est 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 dans les quatre mois suivant la fin dudit semestre, (iii) de publier ses comptes annuels et consolidés et son rapport de gestion, lequel doit être traduit en français (dans sa totalité ou des extraits substantiels), 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 est tenue d'informer la COB en temps utile 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.

Comme les émetteurs français, la Société peut établir un document de référence, qui a pour objet de communiquer 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 du §65 de la réglementation boursière allemande, la Société est tenue de communiquer sans délai ses comptes annuels et son rapport de gestion dès qu'ils ont été établis, 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 peut autoriser des présentations sous formes résumées ou abrégées sous réserve que la fourniture d'informations suffisantes au public soit garantie.

Par ailleurs, la Société est tenue de publier un rapport semestriel en application du §44b de la loi boursière allemande. 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 doit être publié dans un délai de deux mois à compter de la fin du premier semestre, dans au moins un journal national officiel de la bourse, dans le bulletin officiel fédéral (*Bundesanzeiger*) ou dans un document d'information mis à la disposition du public sans frais et sur demande. Ce rapport doit également être transmis aux autorités boursières compétentes.

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

La Société est également tenue d'informer les autorités boursières de tout événement significatif découlant de sa situation juridique ou ayant une 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, les annonces relatives à l'approbation et au paiement des dividendes, l'émission de nouvelles actions et l'exercice de droits de conversion, de *warrant* ou de souscription, doivent être publiés dans un journal officiel de la bourse. Par ailleurs, la Société est tenue de publier sans retard toute modification des droits attachés aux actions.

Réglementation espagnole

En application de l'arrêté ministériel du 18 janvier 1991, la Société est tenue de communiquer à la *Comisión Nacional del Mercado de Valores* (la « **CNMV** ») et aux autorités boursières compétentes (ces autorités étant chargées de les communiquer au marché) les informations pertinentes relatives à sa situation financière et à ses résultats pour chaque semestre, lesdites informations relatives aux périodes closes respectivement aux 30 juin et au 31 décembre devant respectivement être communiquées au plus tard les 1^{er} septembre et 1^{er} mars. Si, après cette communication, les comptes annuels établis par le conseil d'administration présentent des divergences par rapport aux informations semestrielles, le conseil d'administration est tenu de les publier dans les dix jours de bourse qui suivent. La CNMV a accordé à EADS une dispense de l'obligation de publier toute information trimestrielle de nature économique ou financière.

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 doit faire l'objet d'une information du public.

La COB peut 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 peut 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 si (ii) elle considère que la confidentialité est nécessaire (a) si ladite partie est la Société, au motif que la confidentialité est nécessaire pour protéger ses intérêts légitimes; ou (b) si ladite partie est un tiers, au motif que la confidentialité est nécessaire à la réalisation d'une opération.

Réglementation allemande

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

Avant de procéder à cette publication, la Société est tenue de communiquer les informations concernées à l'Autorité fédérale de surveillance des opérations de bourse (*Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel*) ainsi qu'aux conseils d'administration des autorités de surveillance des marchés réglementés sur lesquels les actions de la Société sont admises aux négociations.

Réglementation espagnole

En application de l'article 82 de la loi 24/1988 du 28 juillet 1988 relative aux bourses de valeurs (*Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores*, telle que modifiée par *Ley 37/1998 de 16 noviembre*), la Société est tenue de publier, dès que possible, tout fait ou décision susceptible d'avoir une incidence significative sur le cours de ses actions. Les événements pertinents doivent être communiqués à la CNMV par les moyens les plus rapides et les plus appropriés, cette notification devant toujours s'effectuer avant que lesdits événements ne soient communiqués à des tiers ou avant qu'il ne soit fait usage de tous autres moyens de diffusion et si possible après fermeture du marché. Dans certains cas, la CNMV peut autoriser l'émetteur à ne pas rendre publiques des informations qui seraient susceptibles d'affecter ses intérêts légitimes.

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 des Statuts, l'objet social de la Société est de détenir, de coordonner et de gérer des participations ou d'autres intérêts dans, et de financer et d'assumer des obligations, d'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 française des Statuts a été déposée au Greffe du Tribunal de Commerce de Paris. Elle peut également être consultée au siège social d'EADS France (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, tél. : 01.42.24.24.24). En cas de modification des Statuts, une traduction française mise à jour des Statuts sera déposée au Greffe du Tribunal de Commerce de Paris et disponible au siège social d'EADS France.

En Allemagne, les Statuts sont disponibles au siège social d'EADS Deutschland GmbH (81633 Munich, Allemagne, tél. : 00.49.89.60.70).

En Espagne, les Statuts peuvent être consultés à la CNMV et au siège social d'EADS CASA (Avda. Aragon 404, 28022 Madrid, Espagne, tél. : 00.34.91.585.70.00).

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.

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

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 et 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 d'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 se réunissent 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 de l'ensemble du capital social 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 au moins un quotidien de diffusion nationale dans chacun des pays dans lesquels les actions de la Société sont cotées. 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 dans les locaux 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 électronique 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 tendant à porter 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 audit conseil six (6) semaines au moins avant la date prévue de 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, soit en personne, soit moyennant une procuration écrite, ainsi qu'y prendre la parole et y voter conformément aux Statuts (cf. paragraphe 3.1.10.4 ci-dessous).

Un actionnaire ou une personne en droit d'assister à une assemblée peut se faire représenter par plus d'une personne, étant précisé qu'un seul détenteur de procuration ne 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 mentionnés dans le précédent paragraphe (soit en personne, soit en vertu de procuration écrite) et qui assiste à l'assemblée à partir d'un autre lieu (cf. paragraphe 3.1.10.1 ci-dessus) de manière à ce que la(les) personne(s) agissant en qualité de président(s) de l'assemblée soi(en)t convaincu(s) que cette personne participe correctement à l'assemblée, sera réputée présente ou représentée à l'assemblée, autorisée à voter et prise en compte dans le calcul du quorum.

Pour pouvoir participer à l'assemblée générale des actionnaires et exercer leur droit de vote, les détenteurs d'actions au porteur et ceux qui tirent de ces actions les droits précités, sont tenus de déposer leurs certificats d'actions ou les documents attestant de leurs droits, contre récépissé, aux lieux déterminés par le conseil d'administration et indiqués dans la convocation.

L'avis de convocation devra également indiquer la date limite de dépôt des certificats d'actions et des documents attestant des droits susmentionnés. Cette date ne peut être antérieure de moins de cinq jours ouvrés, mais ne peut être en aucun cas antérieure au septième jour précédant l'assemblée.

Les titulaires d'actions sous la forme nominative devront informer par écrit le conseil d'administration dans le délai indiqué dans les deux phrases précédentes de leur intention de participer à l'assemblée.

Les titulaires d'actions faisant l'objet d'une inscription sur le registre d'actionnaires tenu à Amsterdam ont la faculté de les détenir par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE S.A., auquel cas ces actions seront inscrites dans le registre au nom de EUROCLEAR FRANCE S.A.

Les actionnaires qui détiennent leurs actions par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE S.A. et qui désirent participer aux assemblées générales devront obtenir de leur intermédiaire financier ou teneur de compte une carte d'admission ainsi qu'une procuration d'EUROCLEAR FRANCE S.A. à cet effet, conformément aux instructions fournies par la Société dans l'avis de convocation. A cette fin, un actionnaire pourra également demander à être inscrit directement (et non par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE S.A.) sur le registre de la Société. Toutefois, seules les actions inscrites au nom d'EUROCLEAR FRANCE S.A. sont négociables en bourse.

Afin d'exercer leurs droits de vote, les actionnaires pourront également, en contactant leur intermédiaire financier ou teneur de compte, transmettre leurs instructions de vote à EUROCLEAR FRANCE S.A. ou à toute autre personne désignée à cet effet selon les modalités définies par la Société dans l'avis de convocation.

3.1.10.3 Conditions de majorité et de quorum

Toutes les résolutions sont adoptées à la majorité simple des votes exprimés sauf lorsque les Statuts ou le droit néerlandais exigent une majorité qualifiée. Aucun quorum n'est requis pour aucune assemblée générale d'actionnaires. Le droit néerlandais impose une majorité qualifiée pour l'adoption de certaines résolutions et notamment en cas de réduction du capital, de suppression des droits préférentiels de souscription à l'occasion d'émission d'actions, l'opération de fusions ou scissions; l'adoption de ces résolutions requiert une majorité des deux tiers des votes exprimés dans l'hypothèse où moins de 50 % du capital est présent ou représenté lors de l'assemblée (ou une majorité simple dans le cas contraire). Par ailleurs, 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, n'ayant pas droit de vote, ne sont pas autorisés à assister aux assemblées générales ni à 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 d'une assemblée générale, chaque actionnaire est titulaire d'une voix par action détenue.

Tout actionnaire dont les actions sont grevées d'un nantissement ou d'un usufruit disposera des droits de vote attachés à ces actions sauf dispositions contraires de la loi ou des Statuts ou, en cas d'usufruit, si l'actionnaire 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 de la Société pourra se voir reconnaître le droit de vote au titre desdites actions nanties.

3.1.11 Déclaration de franchissements 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 à la WMZ, de notifier cette participation promptement à la Société et à la STE. Les fourchettes de participation prévues par la WMZ sont les suivantes: 0 % à 5 %, 5 % à 10 %, 10 % à 25 %, 25 % à 50 %, 50 % à 66²/₃ %, 66²/₃ % et plus. La STE publie l'ensemble des déclarations qui lui sont adressées dans des quotidiens de diffusion nationale dans chacun des Etats Membres de l'Espace Economique Européen où les actions sont admises aux négociations d'un marché réglementé. Par ailleurs, les Statuts imposant une obligation de notification 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 33¹/₃ % et de 33¹/₃ % à 50 %.

En outre, en vertu de la loi néerlandaise de 1995 relative au contrôle des marchés de valeurs mobilières (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*), certaines catégories de personnes sont soumises à une obligation d'information supplémentaire. Celle-ci s'applique notamment aux actionnaires qui détiennent une participation directe ou indirecte d'au moins 25 % dans le capital d'une société cotée, ainsi qu'à leurs époux, ascendants et descendants en ligne directe et aux autres personnes avec lesquelles lesdits actionnaires partagent un domicile commun. Ces actionnaires sont tenus d'aviser la STE de toutes les opérations portant sur des titres de la société dont ils détiennent au moins 25 % du capital. Si l'actionnaire qui détient une participation d'au moins 25 % est une personne morale, cette obligation s'étend également aux membres de son conseil d'administration et de son conseil de surveillance.

La Société est tenue d'informer le Conseil des Marchés Financiers (ci-après le « **CMF** »), la CNMV et les Bourses Espagnoles de toute notification qu'elle recevra en application des dispositions précédentes et de publier un avis relatif à cette notification dans un journal financier allemand de diffusion nationale.

La Société communiquera au CMF les informations qu'elle aura reçues à ce sujet. 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.

Le CMF a indiqué qu'il publiera un avis relatif à toute communication ainsi transmise. La CNMV publiera toutes les communications ainsi reçues.

Le non-respect de l'obligation légale de notification d'un changement de fourchette de participation prévue par la WMZ constitue en droit néerlandais un délit 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) des actions ou des droits de vote lui donnant le contrôle d'au moins 33 $\frac{1}{3}$ % du capital social émis de la Société, cette(s) personne(s) sera (sont) alors 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. Cette offre devra respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables dans chaque pays dans lequel les actions de la Société sont admises aux négociations d'un marché réglementé.

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 33 $\frac{1}{3}$ % 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 faire une offre devra(ont), dans le délai fixé par l'avis du conseil d'administration, procéder à l'échange du pourcentage des actions qu'elle(s) détien(nent) au delà de 33 $\frac{1}{3}$ % du capital social émis de la Société (le « **Pourcentage Excédentaire** ») contre des certificats de dépôt émis par la *Stichting Administratiekantoor EADS* (la « **Fondation** »). A compter de la date indiquée dans l'avis du 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 la personne tenue d'échanger ses actions correspondant au Pourcentage Excédentaire contre des certificats de dépôts ne s'est pas acquittée de cette obligation dans un délai de quatorze jours à compter d'un nouvel avis du conseil d'administration, la Société est 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 aux assemblées générales de la Société en qualité d'actionnaire, d'y prendre la parole et d'y voter au titre des actions qu'elle détient sauf si le conseil d'administration de la Fondation (composé des deux administrateurs indépendants et d'un des deux *Chief Executive Officers* d'EADS) estimait que cela serait 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 s'applique pas 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 s'appliquent lorsque les actions sont détenues pour le compte de personnes agissant en violation des dispositions des articles 15 et 16 des Statuts décrits 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 d'entre parties à un accord tel que visé dans la définition donnée dans la WMZ à la notion de « parties agissant de concert » si l'accord est conclu avant le 31 décembre 2000 (tel que modifié, complété ou remplacé par un nouvel accord par admission d'une ou plusieurs nouvelles parties ou par exclusion d'une ou plusieurs parties), cette dérogation ne s'appliquant pas à une nouvelle partie qui détient, seule ou avec ses filiales et/ou sociétés du même groupe, au moins 33 $\frac{1}{3}$ % 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 en cas de cession d'actions entre elles;
- (v) transfert par un actionnaire en faveur d'une filiale dont il détient une participation de plus de 50 % ou par un actionnaire d'une société qui détient plus de 50 % du capital dudit actionnaire cédant.

La législation boursière espagnole contient certaines dispositions qui s'appliquent lorsqu'un investisseur acquiert, directement ou indirectement, certains pourcentages du capital social d'une société dont les actions sont admises aux négociations d'une bourse espagnole, car ils sont considérés comme ayant un effet significatif. Ces dispositions, figurant à l'article 1 du Décret Royal 1197/1991 du 25 juillet 1991 relatif aux offres publiques d'achat de valeurs mobilières, dispose que ledit investisseur devra déposer une offre publique portant sur les pourcentages suivants: (i) si l'investisseur acquiert 25 % (des actions ou autres valeurs telles que droits de souscription, obligations convertibles, « warrants » ou tout autre instrument similaire, susceptible de donner un droit direct ou indirect, de souscription ou d'acquisition de ces valeurs) ou, s'il détenait déjà une participation comprise entre 25 % et 50 % et a l'intention d'acquérir une participation supplémentaire de 6 % dans les 12 mois suivants, l'offre devra porter sur 10 % au moins, et (ii) si l'investisseur acquiert une participation de 50 %, l'offre doit porter sur 75 % au moins. Compte tenu des différences entre les seuils figurant à l'article 1 du Décret Royal 1197/1991 et ceux contenus dans l'article 15 des statuts d'EADS (qui, en résumé, exige en principe le dépôt d'une offre publique sur 100 % du capital lorsqu'un actionnaire détient, seul ou de concert, directement ou indirectement une participation supérieure à 33 $\frac{1}{3}$ % du capital social ou des droits de vote d'EADS, tel que décrit au ci-dessus), SEPI, actionnaire minoritaire d'EADS, étant d'avis que le Décret Royal 1197/1991 ne s'applique pas à EADS, dans la mesure où il s'agit d'une société de droit néerlandais cotée dans trois pays différents (France, Allemagne, Espagne) et dont les statuts contiennent des dispositions prévoyant l'obligation de déposer une offre publique obligatoire en cas de franchissement à la hausse du seuil de 33 $\frac{1}{3}$ % du capital social ou des droits de vote, a interrogé au nom d'EADS, la CNMV sur cette question, laquelle a confirmé par écrit que cette question n'est pas envisagée par le Décret Royal ci-dessus mentionné et qu'en conséquence, ce Décret Royal n'est pas applicable à EADS.

En outre, la CNMV, en réponse à une question émanant de certains actionnaires d'EADS, a indiqué dans une lettre en date du 19 juin 2000, que le Décret Royal 1197/1991 en date du 26 juillet 1991 relatif aux offres publiques d'achat de valeurs mobilières ne s'applique pas aux cessions intervenant dans le cadre du pacte entre les actionnaires d'EADS, dès lors que ces cessions interviennent dans le cadre de ce pacte et que ce dernier demeure en vigueur.

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. Elle 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.

Le 10 mai 2001, les actionnaires d'EADS, réunis en assemblée générale, ont autorisé le conseil d'administration à émettre des actions, dans la limite de 2 % du capital autorisé de la Société, et à attribuer des droits préférentiels de souscription d'actions, cette autorisation étant valable jusqu'à la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires de 2003 incluse, 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 a également le pouvoir de limiter ou de supprimer les droits préférentiels de souscription en cas d'émission d'actions nouvelles et peut autoriser le conseil d'administration à limiter ou supprimer de tels droits pour une période qui ne peut dépasser cinq ans. Toutes les résolutions relatives à ces questions doivent être approuvées à la majorité des deux tiers des votes exprimés lors de l'assemblée générale des actionnaires si moins de la moitié du capital émis est présent ou représenté à ladite assemblée.

L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2001 a autorisé le conseil d'administration à supprimer ou à limiter les droits préférentiels de souscription pour une période expirant à la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires en 2003.

L'assemblée générale des actionnaires peut réduire le capital social émis par annulation d'actions ou par diminution de leur valeur nominale et modification corrélative des Statuts, cette dernière requérant l'approbation d'une majorité des deux tiers des votes exprimés lors de l'assemblée générale.

3.2.2 Capital social émis

A la date du présent document, le capital social émis de la Société s'élève à 809 175 561 euros, divisé en 809 175 561 actions d'une valeur nominale d'un euro chacune.

3.2.3 Capital social autorisé

A la date du présent document, le capital autorisé de la Société s'élève à 3 000 000 000 euros, divisé en 3 000 000 000 actions d'une valeur nominale d'un euro chacune.

3.2.4 Titres donnant accès au capital social

A l'exception des options de souscription d'actions EADS (voir paragraphe 6.3.3), il n'existe aucun 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

Date	Nature de l'opération	Valeur nominale par action	Nombre d'actions émises	Prime d'émission ⁽²⁾	Nombre total d'actions émises à l'issue de l'opération	Montant total du capital 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 EUR	50 000	—	50 000	50 000 EUR
8 juillet 2000.....	Emission d'actions en rémunération des apports réalisés par Aerospatiale Matra, Dasa AG et SEPI	1 EUR	715 003 828	1 511 477 044 EUR	715 053 828	715 053 828 EUR
13 juillet 2000.....	Emission d'actions aux fins d'introduction en bourse de la Société	1 EUR	80 334 580	1 365 687 860 EUR	795 388 408	795 388 408 EUR
21 septembre 2000....	Emission d'actions aux fins de l'offre aux salariés effectuée dans le cadre de l'introduction en bourse de la Société	1 EUR	11 769 259	168 300 403 EUR	807 157 667	807 157 667 EUR
5 décembre 2001	Emission d'actions aux fins d'une offre aux salariés (note d'opération visée par la COB le 8 octobre 2001 sous le numéro 01-1200)	1 EUR	2 017 894	19 573 517,80 EUR	809 175 561	809 175 561 EUR

3.3 Répartition du capital et des droits de vote

3.3.1 Répartition du capital

EADS regroupe les activités d'Aerospatiale Matra (« **Aerospatiale Matra** » ou « **ASM** »), de DaimlerChrysler Aerospace AG (« **Dasa AG** ») (à l'exception de certains éléments d'actif et de passif) (« **Dasa** ») et de Construcciones Aeronauticas SA (« **CASA** ») à l'issue d'une série d'opérations réalisées en juillet 2000.

Dans le présent document, le terme « Réalisation » fait référence à la réalisation en juillet 2000 des apports effectués par Aerospatiale Matra, Dasa AG et SEPI au profit d'EADS dans le but de regrouper leurs activités au sein de celle-ci.

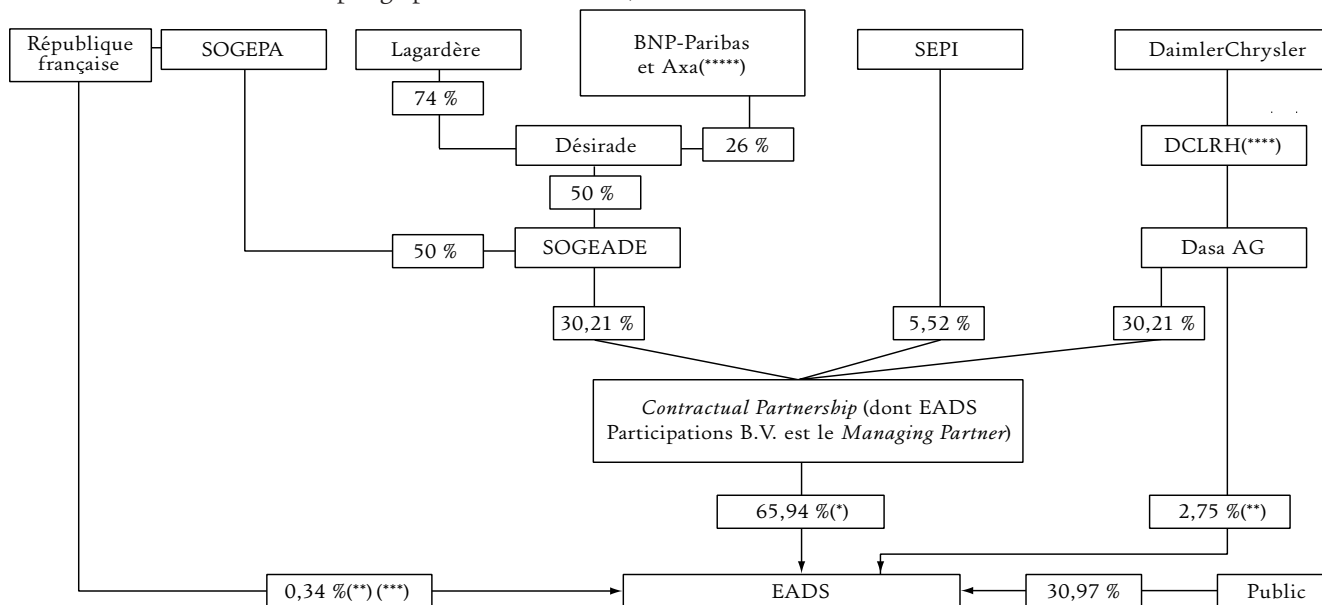
L'expression « Actions Indirectes EADS » désigne les actions EADS détenues par DaimlerChrysler AG (« **DaimlerChrysler** »), SEPI et la Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace (« **SOGEADE** »), pour lesquelles EADS Participations B.V. exerce l'ensemble des droits de vote y attachés, ainsi que, pour Istroise de Participations, Lagardère SCA (« **Lagardère** ») et la Société de Gestion de Participations Aéronautiques (« **SOGEPA** ») ou les sociétés de leur groupe, le nombre d'actions EADS détenues indirectement par l'intermédiaire de SOGEADE et reflétant, par transparence, leur participation respective dans SOGEADE.

Sauf interprétation contraire, les participations de Dasa AG dans le capital d'EADS sont désignées dans le présent document, comme étant des participations de DaimlerChrysler et les droits et obligations de Dasa AG issus des accords décrits dans le présent document sont désignés comme étant des droits et obligations de DaimlerChrysler.

(2) Les coûts, nets d'impôts, liés à l'introduction en bourse de la Société en juillet 2000 ont été imputés sur la prime d'émission à hauteur de 55 849 772 euros.

A la date du présent document, le capital d'EADS est détenu à 30,21 % par Dasa AG, filiale à 100 % de DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (« **DCLRH** »), elle-même filiale à 93,17 % de DaimlerChrysler. SOGEADE, société en commandite par actions de droit français dont le capital est lui-même détenu à 50 % par SOGEPA (société détenue par la République française) et à 50 % par Désirade (société par actions simplifiée dont le capital est détenu à 74 % par Lagardère et à 26 % par Istroise de Participations (les « **Institutions Financières Françaises** »), société commune de BNP PARIBAS et AXA), détient 30,21 % du capital d'EADS. Ainsi, DaimlerChrysler et SOGEADE détiennent à parité 60,42 % du capital d'EADS qu'elles contrôlent conjointement au travers d'un *Contractual Partnership* de droit néerlandais (le « **Contractual Partnership** »). SEPI (société holding de l'Etat espagnol), qui est associé du Contractual Partnership, détient 5,52 % du capital d'EADS. Le public (y compris les salariés d'EADS) détient directement 30,97 % du capital de la Société. DaimlerChrysler et la République française (l'« **Etat** ») détiennent directement respectivement 2,75 % et 0,34 % de son capital social, ces participations étant soumises à certaines dispositions spécifiques.

Le schéma ci-dessous décrit la répartition actuelle du capital d'EADS (avant exercice des options de souscription d'actions EADS — voir paragraphe 6.3.3 ci-dessous).



(*) EADS Participations B.V. s'est vu consentir un nantissement sur ces actions par SOGEADE, DaimlerChrysler et SEPI (qui conservent la propriété de ces actions) et exerce les droits de vote relatifs à ces actions.

(**) L'Etat et DaimlerChrysler exercent les droits de votes attachés à ces actions EADS (l'Etat ayant placé ses actions auprès de la *Caisse des dépôts et consignations*) dans le même sens qu'EADS Participation B.V. exerce les droits de vote regroupés au sein du *Contractual Partnership*.

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

(****) DCLRH est détenue à 93,17 % par DaimlerChrysler, la quasi-totalité du solde étant la propriété de la ville de Hambourg.

(*****) Agissant par l'intermédiaire d'une société commune, Istroise de Participations.

- Pour le nombre d'actions et de droits de vote détenus par les membres du conseil d'administration et du Comité Exécutif, voir paragraphe 6.2.1.
- Au 10 avril 2002, la Société détenait, directement ou indirectement par le biais d'une autre société dans laquelle elle détient, directement ou indirectement, 50 % du capital social, 1 027 943 de ses propres actions.
- Environ 2,88 % du capital social et des droits de vote de la Société sont détenus par les salariés d'EADS.

3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires

Les principaux contrats régissant les relations entre les fondateurs d'EADS sont le *Participation Agreement* conclu à la date de Réalisation entre DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPA, SOGEADE et SEPI ainsi qu'un contrat de droit néerlandais régissant le *Contractual Partnership* conclu entre SOGEADE, Dasa AG, SEPI et EADS Participations B.V. (le « **Contractual Partnership Agreement** ») qui reprend certaines conditions du *Participation Agreement* et d'autres accords (notamment un pacte d'actionnaires (le « **Pacte d'Actionnaires SOGEADE** ») conclu à la date de Réalisation entre SOGEPA et Lagardère et un accord entre l'Etat, DaimlerChrysler et DCLRH).

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 DaimlerChrysler, SOGEADE et SEPI ont été nanties en faveur de la société EADS Participations B.V. qui détient le droit exclusif d'exercer les droits de vote se rapportant aux actions nanties (y compris le droit d'assister aux assemblées d'actionnaires et d'y prendre la parole) conformément aux dispositions du *Contractual Partnership Agreement*.

Ces contrats contiennent notamment des dispositions relatives :

- à la composition des conseils d'administration d'EADS, EADS Participations B.V. et SOGEADE Gérance (gérant commandité de SOGEADE) ;
- aux restrictions affectant le transfert des actions EADS et SOGEADE ;
- aux droits de préemption et de sortie conjointe de DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa et Lagardère ;
- aux défenses contre des prises de participation hostiles ;
- aux conséquences d'un changement de contrôle de DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPa ou SEPI ;
- à une promesse d'achat consentie par SOGEADE 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 stable pour une période d'au moins trois ans à compter de la Réalisation.

Les paragraphes ci-dessous fournissent des informations complémentaires sur les accords existant entre les principaux actionnaires d'EADS.

Organisation de la société EADS Participations B.V.

Le conseil d'administration d'EADS Participations B.V. comprend un nombre égal d'administrateurs désignés respectivement par DaimlerChrysler et par SOGEADE (compte tenu des propositions faites par Lagardère en ce qui concerne les administrateurs désignés par SOGEADE) ainsi qu'un administrateur désigné par SEPI. Sauf accord contraire, DaimlerChrysler et SOGEADE désignent 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. dont le mandat expirera 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 confère à DaimlerChrysler et SOGEADE des droits égaux en matière de nomination de la majorité des administrateurs du conseil d'administration EADS Participations B.V. L'ensemble des décisions du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. doit recueillir le vote favorable d'au moins six administrateurs, sauf pour certaines questions qui sont soumises à l'accord préalable et unanime de DaimlerChrysler et de SOGEADE. Jusqu'au troisième anniversaire de la Réalisation (ou jusqu'à la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS si celle-ci est antérieure), l'administrateur désigné par SEPI pourra bloquer toute décision du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. emportant une modification significative du Plan Industriel de 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 Réalisation et se terminant le 1^{er} juillet 2003 (la « **Période de Blocage** ») :

- DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère et SOGEPa ainsi que l'Etat n'auront le droit, en principe, de procéder à l'acquisition d'aucune action EADS ;
- DaimlerChrysler et Lagardère et les Institutions Financières Françaises n'auront le droit de céder aucune Action Indirecte EADS ;

- SOGEPA et SEPI auront le droit (mais non l'obligation) de céder leurs Actions Indirectes EADS sur le marché ;
- 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 SOGEADE 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 SOGEADE) et, (ii) dans le cas où la vente envisagée est en faveur d'un concurrent d'EADS, sous réserve de l'accord écrit préalable respectivement de DaimlerChrysler et SOGEADE agissant conjointement, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler. SEPI a l'intention (sans toutefois être tenue de le faire) de céder ses Actions Indirectes EADS dans un délai de trois ans à compter de la Réalisation. SEPI perdra ses principaux droits et obligations au titre du *Participation Agreement* et du *Contractual Partnership Agreement* dès lors qu'elle ne détiendra plus aucune Action Indirecte EADS ;
- Les actions EADS détenues par DaimlerChrysler (autres que ses Actions Indirectes EADS) pourront être cédées sur le marché. Cependant, toute vente sur le marché de ces actions pendant la Période de Blocage devra être coordonnée avec SOGEPA, l'Etat et SEPI dans le cas où SOGEPA, l'Etat ou SEPI procéderaient à des cessions d'actions EADS à la même période. Dans ce cas, SOGEPA, l'Etat ou SEPI pourront demander à DaimlerChrysler de retarder ces cessions, si SOGEPA, l'Etat ou SEPI estiment de façon raisonnable que lesdites cessions auraient un effet négatif sur les cessions auxquelles SOGEPA, l'Etat et/ou SEPI procéderaient à cette même date.

A l'issue de la Période de Blocage, chacune des sociétés DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère et SOGEPA auront le droit de céder leurs actions EADS sur le marché, sous réserve du respect des 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 SOGEADE), SOGEADE (dans le cas d'une cession par DaimlerChrysler) ou SOGEADE 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 de préemption ne serait pas exercé, les Actions Indirectes EADS peuvent 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, sous réserve du droit de préemption de DaimlerChrysler visé ci-dessus ;
- Lagardère et SOGEPA disposeront d'un droit proportionnel de sortie conjointe en cas de cession de leurs Actions Indirectes EADS ;
- les droits de préemption et de sortie conjointe des sociétés Lagardère et SOGEPA visés ci-dessus ne s'appliquent pas à une cession d'actions EADS détenues directement par l'une d'entre elles.

Les Actions Indirectes EADS détenues par les Institutions Financières Françaises seront transférées à Lagardère en juillet 2003.

Toute cession d'actions EADS sur le marché conformément aux termes du *Participation Agreement* doit se faire de manière ordonnée, afin de perturber le moins possible le marché des actions EADS. Les parties se consulteront à cette fin avant toute cession de ce type.

Contrôle d'EADS

Dans l'hypothèse où un tiers à l'encontre duquel DaimlerChrysler ou SOGEADE 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 SOGEADE 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 sous forme d'offre publique ou autrement, émanant d'un Tiers Hostile et qui ne serait pas acceptable par DaimlerChrysler ou par SOGEADE (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 SOGEADE, 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, SOGEADE ou Lagardère alors qu'un Tiers Hostile est actionnaire et acquéreur d'actions EADS sur le marché, sera soumise à un droit de préemption de, respectivement, SOGEADE, DaimlerChrysler et SOGEP. En cas de cession par Lagardère, et si SOGEP n'exerce pas son droit de préemption, DaimlerChrysler bénéficiera à son tour d'un tel droit.

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

Le *Contractual Partnership* et EADS Participations B.V. seront dissouts et mis en liquidation en cas de survenance de certains événements (chacun représentant un « **Événement de Résiliation** ») en ce compris :

- (i) si le nombre des Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par SOGEADE 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 SOGEADE (calculées en pourcentage représentés par le nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par 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 n'interviendront que si les Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par SOGEADE représentent 5 % ou moins du nombre total d'actions EADS ;
- (ii) si, en cas de changement de contrôle de Lagardère, de SOGEP, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler, aucune notification d'offre d'acquisition par un tiers des actions SOGEADE 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 douze mois à compter de la survenance du changement de contrôle (l'absence de notification d'une offre d'acquisition d'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 Événement de Résiliation, la société EADS Participations B.V. doit cesser toute activité non nécessaire à sa liquidation ou à celle du *Contractual Partnership*.

Changement de contrôle

Le *Participation Agreement* prévoit notamment que si (a) Lagardère ou SOGEP fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler en fait la demande ou (b) SOGEADE 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 SOGEADE en fait la demande ou (d) SEPI fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler ou SOGEADE 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 SOGEADE (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est Lagardère ou SOGEP) ou de ses Actions Indirectes EADS (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est DaimlerChrysler, SOGEADE 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 SOGEP, 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 SOGEADE détenues par Lagardère ou SOGEP ou des Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler, SOGEADE ou SEPI, selon le cas, et si la partie faisant l'objet du changement de contrôle 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) SOGEADE dans le cas d'un changement de contrôle affectant DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler dans le cas d'un changement de contrôle affectant SOGEADE, ou (d) DaimlerChrysler ou SOGEADE dans le cas d'un changement de contrôle affectant SEPI (la partie recevant la notification visée aux points (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 SOGEADE ou des Actions Indirectes EADS offertes à la vente, au prix offert par le tiers. Concernant le point (d), si DaimlerChrysler et SOGEADE demandent l'une et l'autre à ce que SEPI trouve un tiers acquéreur, chacune d'entre elles pourra alors acquérir les Actions Indirectes EADS détenues par SEPI proportionnellement au nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par chacune d'elles. Si la Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement ne déclare pas son intention d'acquérir les actions SOGEADE ou les Actions Indirectes EADS dans un délai de 30 jours à compter de la date de l'offre, la Partie l'Objet du Changement sera tenue de céder lesdites actions SOGEADE ou Actions Indirectes EADS au tiers aux conditions de son offre initiale.

Le tiers acquéreur ne pourra être ni un concurrent d'EADS, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler (selon le cas), ni un membre 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 cas de défaillance en ce qui concerne DaimlerChrysler, SOGEADE ou SEPI, la partie non contrevenante (à savoir respectivement SOGEADE, DaimlerChrysler ou encore SOGEADE et DaimlerChrysler agissant conjointement) bénéficiera de la part de la partie contrevenante d'une promesse de vente portant sur ses actions EADS ainsi que sur sa participation dans EADS Participations B.V. 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 SOGEADE 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 acheteur 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, SOGEADE 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 devant être gratuitement distribuées par l'Etat à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale 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 SOGEADE (voir ci-dessous); et (iii) des actions acquises exclusivement à des fins d'investissement.

Par ailleurs, en vertu d'un accord conclu entre EADS et l'Etat (le « **Contrat de Missiles Balistiques** »), EADS a concédé 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 non 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 SOGEADE, 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 SOGEADE.

SOGEADE

SOGEADE est une société en commandite par actions de droit français, dont le capital social est détenu à parité par SOGEPA et Désirade, société par actions simplifiée de droit français. Le capital social de Désirade est lui-même détenu par Lagardère (74 %) et par les Institutions Financières Françaises (26 %). Lagardère et les Institutions

Financières Françaises détiennent donc indirectement respectivement 37 % et 13 % du capital de SOGEADE. En juillet 2003, Lagardère rachètera les actions Désirade détenues par les Institutions Financières Françaises.

L'associé gérant commandité de SOGEADE est SOGEADE Gérance, société par actions simplifiée de droit français.

Le conseil d'administration de SOGEADE Gérance se compose de huit administrateurs, dont quatre désignés par Lagardère et quatre par SOGEPA. Les décisions du conseil d'administration de SOGEADE Gérance sont prises à la majorité simple des administrateurs, sauf pour les questions ci-dessous qui requièrent une majorité de six administrateurs sur huit : (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 portant sur 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 sont également régies par le Contrat de Missiles Balistiques (voir ci-dessus « Droits et engagements spécifiques de l'Etat »).

Si, lors d'un vote du conseil d'administration de SOGEADE Gérance portant sur ces questions, il n'est pas possible de réunir la majorité qualifiée de six administrateurs en raison du vote négatif d'un des administrateurs désignés par SOGEPA, les administrateurs désignés par SOGEADE au conseil d'administration d'EADS Participations B.V. seront tenus de voter contre cette 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 aussi longtemps que le Pacte d'Actionnaires SOGEADE restera en vigueur.

L'actionnariat de SOGEADE reflétera à tout moment les participations indirectes de l'ensemble des actionnaires de SOGEADE 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 SOGEADE en faveur de tout tiers personne privée qui sera désigné par SOGEPA et approuvé par DaimlerChrysler. Cette promesse pourra être exercée pendant la durée du Pacte d'Actionnaires SOGEADE sur la base du prix de marché des actions EADS.

Le Pacte d'Actionnaires SOGEADE sera résilié si Lagardère ou SOGEPA cesse de détenir au moins 20 % du capital de SOGEADE, 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 SOGEADE, elle conservera le droit de désigner un administrateur au sein de SOGEADE 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 de missiles balistiques ou aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde et (c) le Pacte d'Actionnaires SOGEADE 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 sur la base du pacte d'actionnaires conclu entre elles en date du 14 avril 1999 relatif à la société Aérospatiale Matra, en tenant compte de leurs participations respectives dans SOGEADE à la date de la dissolution de la société EADS Participations B.V.

Promesse d'achat

Aux termes du *Participation Agreement*, SOGEADE consent à DaimlerChrysler une promesse d'achat portant sur les actions EADS de cette dernière, ladite promesse pouvant être exercée (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 SOGEADE) autres que celles se rapportant à l'activité de missiles balistiques ou (ii) après la Période de Blocage, durant certaines périodes (sous réserve, dans l'un ou l'autre cas, que l'Etat détienne toujours une participation directe ou indirecte dans EADS). La promesse d'achat ne peut être exercée que sur la totalité des actions EADS détenues par DaimlerChrysler, à l'exclusion de tout exercice partiel.

Le prix d'exercice de la promesse achat 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 SOGEADE, cette dernière acquerra les actions EADS auprès de DaimlerChrysler. Toutefois, Lagardère a le droit d'exiger de SOGEPA de se substituer à SOGEADE aux fins de l'acquisition des actions EADS de DaimlerChrysler à la suite de l'exercice par cette dernière de sa promesse d'achat. DaimlerChrysler a d'ores et déjà accepté cette faculté de substitution. Au cas 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'engage à fournir sa quote-part du financement correspondant à ses droits dans SOGEADE. Au cas où Lagardère déciderait de ne pas participer au financement, (a) SOGEPA s'oblige à se substituer à SOGEADE 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 mise en liquidation de SOGEADE et d'EADS Participations B.V. ainsi que la résiliation du Pacte d'Actionnaires SOGEADE (nonobstant les clauses de résiliation du Pacte d'Actionnaires SOGEADE décrites ci-dessus au paragraphe « SOGEADE »). Dans ce cas, Lagardère sera libre de procéder à la vente de ses actions sur le marché ou par cession de bloc à un tiers.

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

A la date de Réalisation, et afin de garantir la bonne exécution de leurs engagements aux termes du *Contractual Partnership Agreement* et du *Participation Agreement* SOGEADE, DaimlerChrysler et SEPI ont nanti leurs Actions Indirectes d'EADS en faveur de la société EADS Participations B.V. et des autres parties au *Contractual Partnership Agreement*.

Apports à EADS — Engagements particuliers d'EADS

EADS s'est engagé à ne pas céder pendant une période de 7 ans les actions qui lui ont été apportées par Aérospatiale Matra, Dasa AG et SEPI. Les contrats d'apport conclus par EADS, d'une part, et Aérospatiale Matra, Dasa AG et SEPI d'autre part, stipulent la possibilité pour EADS, si elle l'estime nécessaire, de céder ces actions, étant entendu qu'EADS indemniserait alors, sur demande, Lagardère et SOGEPA (dans le cas d'une cession d'actions apportées par Aérospatiale Matra), Dasa AG 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. Au cas où l'indemnisation bénéficierait à la fois à Lagardère, SOGEPA et Dasa AG, le conseil d'administration d'EADS statuera sur le montant de l'indemnité au vu d'un rapport établi à cette fin et présenté par les deux administrateurs indépendants d'EADS. Le montant et les conditions de cette indemnisation seront portés à la connaissance de l'assemblée générale des actionnaires.

Prestations de services du groupe Lagardère

Lors du rapprochement entre Aérospatiale et Matra Hautes Technologies, il avait été convenu que les services administratifs rendus par Matra Hachette General, une filiale à 100 % de Lagardère, aux filiales et sous-filiales de Matra Hautes Technologies apportées à Aérospatiale resteraient inchangés.

Une partie des rémunérations versées au groupe Lagardère ont continué à être versées à Aérospatiale Matra en rémunération du transfert à Aérospatiale Matra d'un certain nombre de salariés (et des charges associées) du groupe Lagardère pour l'accomplissement de ces services.

Du fait des restructurations effectuées dans le cadre du regroupement d'Aérospatiale Matra, Dasa et CASA pour former EADS, EADS France (anciennement Matra Hautes Technologies) a hérité de tous les droits et obligations de Aérospatiale Matra résultant de ces contrats avec Lagardère.

DADC

EADS Deutschland GmbH détient 75 % des actions de DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (« DADC ») (les 25 % restants étant détenus par DCLRH). Le capital social de Dornier GmbH est détenu par DADC à hauteur de 75,89 % et par la famille Dornier à hauteur de 24,11 %. Lors des assemblées générales, DADC détient plus de 89,2 % des droits de vote de la société Dornier GmbH, la famille Dornier en détenant moins de 10,8 %. 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 cent pour cent des votes émis, et notamment les résolutions relatives à la dissolution de la société, à toute modification des statuts tendant à mettre fin aux droits des actionnaires minoritaires, ou à les limiter ou affecter, à réduire le capital social, à la réalisation de fusions (à moins que Dornier GmbH soit l'entité survivante), aux transferts de participations dans d'autres entreprises ou de branches complètes d'activités, à l'exception de transferts d'actifs en échange d'actions ou dans le cadre d'un apport en nature ou encore en faveur d'une société liée à DaimlerChrysler, ce qui est supposé être le cas si DaimlerChrysler contrôle de façon directe ou indirecte au

moins 20 % du capital de ladite société. La même règle de majorité s'applique à tous les transferts de parts sociales de Dornier GmbH détenus par le groupe DaimlerChrysler (y compris les sociétés associées à cette dernière) sous réserve de certaines exceptions incluant les transferts à d'autres sociétés du groupe DaimlerChrysler (y compris les sociétés associées à cette dernière). En outre, 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, majoré de 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 des bénéfices et des pertes, qui existe actuellement entre DADC et Dornier GmbH, les associés membres de la famille Dornier sont en droit de recevoir le paiement d'un montant au moins égal à celui auquel ils auraient eu droit en l'absence d'un tel contrat. En interne, DADC a repris la charge de cette garantie.

Le 30 novembre 1988, DaimlerChrysler et la famille Dornier ont conclu un contrat distinct tendant à renforcer les droits de DaimlerChrysler et, simultanément, tendant à protéger les intérêts économiques des associés minoritaires. Ces derniers peuvent notamment exiger que leurs parts 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.

Aux termes des accords conclus dans le cadre de la création d'EADS, DCLRH s'est engagée à indemniser Lagardère (ou tout membre de son groupe) et SEPI. Cette indemnisation couvrira tous coûts, réclamations, demandes, frais, pertes ou responsabilités que chacun des bénéficiaires de l'engagement d'indemnisation pourrait encourir ou supporter à compter de la date de tels accords du fait de tout droit à réparation obtenu par tout associé de Dornier GmbH (autre que les membres du groupe Dasa AG) 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 AG, d'EADS ou de toute entité apportée par, ou au nom de, DaimlerChrysler et devenant membre du groupe EADS, ou de tout membre du groupe Dasa AG. Cet engagement d'indemnisation ne s'appliquera pas à certaines pertes que DCLRH (ou tout membre du groupe DaimlerChrysler) n'aurait pas pu prévoir. Cette indemnisation ne s'appliquera également à EADS que dans la mesure où elle ne serait pas prévue dans les traités d'apport de Dasa à EADS.

3.3.3 Forme des actions

Les actions EADS sont sous forme nominative ou en cas de décision prise en ce sens par le conseil d'administration pour tout ou partie des actions 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 d'une valeur nominale de 1 000 NLG chacune. Le souscripteur initial était Aérospatiale Matra, en faveur de laquelle 100 actions ont été émises le 29 décembre 1998. Par acte notarié signé en date du 28 décembre 1999, ces actions ont été transférées à Dasa AG.

Les modifications de l'actionnariat de la Société depuis son introduction en bourse se présentent comme suit (pour une description des modifications du capital social émis de la Société depuis sa constitution, cf. 3.2.5. ci-dessus):

Depuis le mois de juillet 2000, l'Etat a distribué gratuitement 2 047 811 actions EADS (soit 0,25 % du capital social d'EADS) à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière intervenue en juin 1999.

Par ailleurs, en janvier 2001, l'Etat et Lagardère ont cédé sur le marché l'ensemble de leurs actions EADS (respectivement 7 500 000 et 16 709 333 actions EADS, soit 0,93 % et 2,07 % du capital social d'EADS) autres que leurs Actions Indirectes EADS (et, en ce qui concerne l'Etat, abstraction faite des actions EADS à distribuer aux anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra — cf. paragraphe 3.3.2 « Droits et obligations spécifiques de l'Etat »)

qu'ils détenaient à la suite du non-exercice de l'option de surallocation accordée aux établissements introducteurs dans le cadre de l'introduction en bourse de la Société en juillet 2000 (y compris, dans le cas de Lagardère, les actions autres que ses Actions Indirectes EADS acquises auprès des Institutions Financières Françaises à l'issue de la période d'exercice de l'option de surallocation).

Depuis la date d'enregistrement auprès de la COB du Document de Référence de la Société relatif à l'exercice 2000 (le 26 avril 2001), la Société n'a pas reçu de déclaration de franchissement de seuil.

A la date du présent document (et avant exercice des options souscription d'actions EADS (voir ci-dessous paragraphe 6.3.3), les actions émises par la Société et ses droits de vote sont répartis comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

<u>Actionnaires</u>	<u>Nombre d'actions et de droits de vote</u>	<u>% du capital et des droits de vote</u>
Dasa AG.....	244 447 704	30,21 %
SOGEADE.....	244 447 704	30,21 %
SEPI.....	44 690 871	5,52 %
<i>Sous-total Contractual Partnership</i>	<u>533 586 279</u>	<u>65,94 %</u>
Dasa AG.....	22 227 478	2,75 %
Etat.....	2 748 681 ^(*)	0,34 %
Public.....	<u>250 613 123</u>	<u>30,97 %^(**)</u>
TOTAL	<u>809 175 561</u>	<u>100,00 %</u>

(*) Actions à distribuer gratuitement par l'Etat à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière en juin 1999. La prochaine distribution est prévue pour fin juillet 2002.

(**) Dont environ 2,88 % détenus par les salariés d'EADS. Au 10 avril 2002, la Société détenait, directement ou indirectement par le biais d'une autre société dans laquelle elle détient, directement ou indirectement, 50 % du capital social, 1 027 943 de ses propres actions. A la connaissance de la Société, aucune personne dans le public ne détient 5 % ou plus du capital social ni des droits de vote de la Société.

La structure actuelle de l'actionnariat de la Société figure dans le diagramme du paragraphe 3.3.1. ci-dessus.

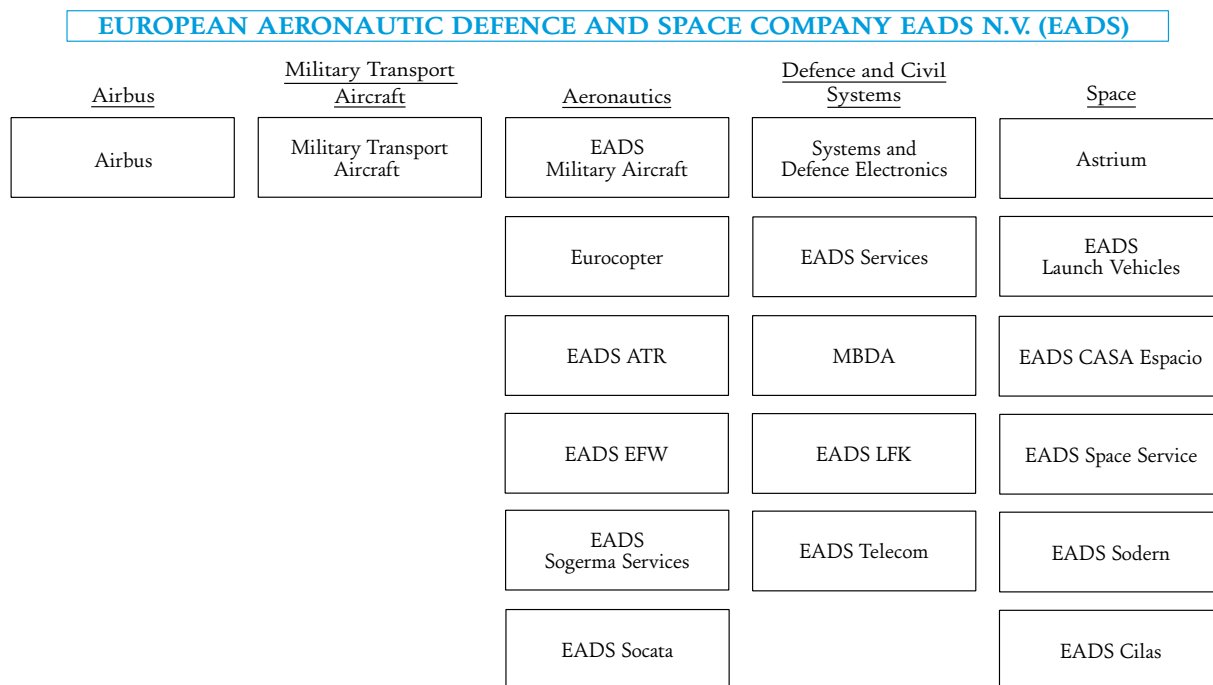
3.3.5 Personnes exerçant le contrôle de la Société

Voir paragraphes 3.3.1 et 3.3.2. ci-dessus.

3.3.6 Organigramme simplifié du groupe

Le tableau ci-dessous représente les principales unités opérationnelles d'EADS.

ORGANIGRAMME SIMPLIFIE D'EADS



3.3.7 Rachat par la Société de ses propres actions

3.3.7.1 Droit néerlandais

La Société peut acquérir ses propres actions, sous réserve du respect de certaines dispositions du droit néerlandais et des Statuts de la Société, 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 du nantissement, au terme de ces opérations, d'un nombre total d'actions dont la valeur nominale totale est supérieure à un dixième du capital social émis. Le conseil d'administration ne peut procéder à des rachats d'actions que s'il y 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 pour autant que le droit d'usufruit ou le nantissement ait été établi avant que l'action ne soit détenue par la Société.

L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2001, a autorisé le conseil d'administration, pour une période de 18 mois à compter de la date de ladite assemblée, à acquérir des actions de la Société dans la limite de 5 % du capital émis de la Société, sur le marché ou autrement, à un prix situé entre la valeur nominale des actions (1 EUR) et un montant égal à 110 % du cours des actions concernées sur un marché quelconque lors du jour de bourse précédant le jour de l'achat par la Société. Le conseil d'administration, par résolutions des 12 juillet et 18 septembre 2001, a demandé aux *Chief Executive Officers* de mettre en œuvre un plan permettant à la Société de racheter jusqu'à 10 500 000 de ses propres actions, représentant 1,3 % du capital social émis de la Société. La note d'information relative à ce programme de rachat d'actions a reçu le visa de la COB, le 18 septembre 2001, sous le numéro 01-1136. Au 10 avril 2002, la Société avait acquis 1 027 943 de ses propres actions.

Une résolution sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, convoquée pour le 17 mai 2002, afin de remplacer et annuler l'autorisation énoncée ci-dessus et d'autoriser le conseil d'administration, pour une nouvelle période de 18 mois à compter de la date de ladite assemblée, à racheter des actions de la Société, dans la limite de 5 % du capital social émis de la Société sur un marché quelconque ou autrement à un prix compris entre la valeur nominale des actions et un montant égal à 110 % du cours des actions concernées sur un marché quelconque à la clôture du jour de bourse précédant le jour de l'achat par la Société.

3.3.7.2 *Réglementation française*

Du fait de l'admission de ses actions aux négociations, d'un marché réglementé en France, la Société est soumise à la réglementation résumée ci-dessous.

En application du Règlement n° 98-02 de la COB (tel que modifié par le Règlement n° 2000-06), l'achat par la Société de ses propres actions est subordonné, en principe, au dépôt d'une note d'information soumise au visa de la COB.

En application du Règlement n° 90-04 de la COB (tel que modifié par les Règlements n° 98-03 et n° 2000-06), 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 auprès de la COB et du CMF des rapports mensuels contenant des informations spécifiques sur les transactions intervenues. Le CMF met ces informations à disposition du public.

3.3.7.3 *Réglementation allemande*

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

3.3.7.4 *Réglementation espagnole*

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

Toutefois, en vertu des Règles de Conduite prises en application de la Loi espagnole sur les valeurs mobilières 24/1988 du 28 juillet 1988, la Société ne peut réaliser d'opérations sur ses propres actions aux fins de manipuler le marché.

3.4 Informations boursières

Le capital social émis de la Société est composé de 809 175 561 actions admises, sous le symbole « **EAD** », aux négociations de la Bourse de Paris, de la Bourse de Francfort et des Bourses Espagnoles et faisant partie de l'indice CAC 40.

Les tableaux ci-dessous montrent les volumes moyens de transactions journalières pour les périodes indiquées ainsi que les cours maximaux et minimaux de l'action EADS sur la Bourse de Paris, la Bourse de Francfort et les Bourses Espagnoles.

Bourse de Paris

	<u>Volume de transactions</u>	<u>Volumes moyens de transactions journalières</u>	<u>Valeur d'échange (en euros)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (en euros)</u>	<u>Plus haut</u>	<u>Plus bas</u>
2000						
Juillet.....	28 006 987	1 867 132	507 785 107	33 852 340	19,19	17,40
Août	25 823 476	1 122 760	384 575 157	16 720 659	18,05	16,05
Septembre	30 460 407	1 450 496	571 089 464	27 194 736	20,10	17,06
Octobre	54 407 858	2 473 084	1 184 877 998	53 858 091	24,10	18,88
Novembre	33 635 272	1 528 876	810 699 388	36 849 972	25,20	22,47
Décembre	27 572 339	1 451 176	628 842 769	31 442 138	24,29	20,12
2001						
Janvier	39 914 713	1 814 305	922 430 115	41 928 642	24,03	21,90
Février	28 371 942	1 418 597	671 386 276	33 569 314	23,59	21,10
Mars.....	40 195 234	1 827 056	808 266 895	36 739 404	23,56	18,20
Avril	23 042 758	1 212 777	466 130 786	24 533 199	21,50	19,22
Mai	30 810 517	1 400 478	680 973 860	30 953 357	24,00	19,50
Juin.....	36 622 362	1 831 118	847 614 750	42 380 738	25,07	20,67
Juillet.....	23 998 212	1 090 828	531 019 150	24 137 234	23,50	21,02
Août	29 135 094	1 266 743	602 364 447	26 189 759	23,60	18,64
Septembre	55 227 242	2 761 362	724 387 025	36 219 351	19,94	9,14
Octobre	49 407 887	2 148 169	592 687 519	25 769 023	13,65	9,90
Novembre	40 347 151	1 833 961	550 247 341	25 011 243	14,57	12,00
Décembre	19 755 943	1 097 552	271 754 537	15 097 474	15,24	13,05
2002						
Janvier	26 525 882	1 205 722	363 824 632	16 537 483	14,90	12,52
Février	21 298 834	1 120 991	287 799 414	15 147 338	14,80	12,71
Mars.....	31 975 439	1 682 918	517 520 338	27 237 913	17,45	14,53

Source : Bloomberg Database

Bourse de Francfort

	<u>Volume de transactions</u>	<u>Volumes moyens de transactions journalières</u>	<u>Valeur d'échange (en euros)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (en euros)</u>	<u>Plus haut</u>	<u>Plus bas</u>
2000						
Juillet.....	10 021 156	626 322	126 313 029	7 894 564	19,00	17,20
Août	2 296 984	99 869	39 539 352	1 719 102	18,30	16,00
Septembre	2 667 145	127 007	47 534 427	2 263 544	20,02	17,05
Octobre	2 116 370	96 199	40 178 886	1 913 280	24,05	19,00
Novembre	1 100 523	50 024	25 983 694	1 181 077	25,90	22,50
Décembre	646 677	34 036	15 011 258	750 563	24,30	20,06
2001						
Janvier	623 484	28 340	13 824 417	628 383	23,90	21,80
Février	519 634	25 982	11 758 970	587 948	23,52	21,21
Mars.....	558 229	25 374	12 349 913	561 360	23,50	18,50
Avril.....	262 503	13 816	5 292 404	278 548	21,70	19,20
Mai	491 162	22 326	10 860 045	493 638	23,97	19,70
Juin.....	817 372	38 922	18 911 714	900 558	25,20	20,61
Juillet.....	958 870	46 664	21 167 451	1 029 124	23,45	20,57
Août	753 104	39 034	15 668 232	822 343	23,50	18,60
Septembre	2 039 979	102 970	25 656 940	1 301 782	19,97	9,20
Octobre	1 217 290	52 926	14 786 737	642 902	13,80	10,00
Novembre	861 507	39 159	11 688 046	531 275	14,70	10,90
Décembre	626 512	36 854	8 653 911	509 054	15,10	13,00
2002						
Janvier	687 609	31 255	9 416 004	428 000	14,81	12,50
Février	484 884	24 244	6 523 078	326 154	14,30	12,70
Mars.....	852 539	42 627	13 770 868	688 543	17,48	13,90

Source : Bloomberg Database

Bourses espagnoles

	<u>Volume de transactions</u>	<u>Volumes moyens de transactions journalières</u>	<u>Valeur d'échange (en euros)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (en euros)</u>	<u>Plus haut</u>	<u>Plus bas</u>
2000						
Juillet.....	18 203 064	1 137 692	330 862 873	20 678 930	19,10	17,00
Aout	1 733 497	75 369	30 022 590	1 305 330	18,39	16,01
Septembre	4 016 475	191 261	75 331 737	3 587 226	20,07	17,02
Octobre	4 868 795	221 309	99 463 587	4 736 361	24,00	18,50
Novembre	1 293 184	58 781	29 653 441	1 347 884	25,10	22,10
Décembre	655 922	34 522	13 991 513	777 306	24,50	20,20
2001						
Janvier	447 403	20 337	9 939 805	451 809	23,99	21,77
Février	415 608	20 780	9 173 076	458 654	23,52	21,14
Mars.....	446 407	20 291	9 742 541	442 843	23,50	18,01
Avril.....	182 638	9 613	3 543 739	186 513	21,90	19,13
Mai	243 750	11 080	5 423 419	246 519	23,90	19,70
Juin.....	302 249	14 393	6 988 672	332 794	24,98	20,80
Juillet.....	132 517	6 024	2 927 541	133 070	23,32	21,10
Août	342 359	16 124	7 060 800	320 945	23,50	18,90
Septembre	791 965	39 598	10 074 145	503 707	20,00	9,20
Octobre	694 478	30 195	8 212 669	357 073	13,60	10,00
Novembre	554 396	25 200	7 547 151	343 052	14,53	12,11
Décembre	368 870	21 698	5 067 135	298 067	14,45	13,11
2002						
Janvier	560 834	25 492	7 608 542	345 843	14,85	12,57
Février	326 840	17 202	4 429 110	233 111	14,76	12,77
Mars.....	598 644	31 508	9 678 288	509 384	17,40	14,30

Source : Bloomberg Database

3.5 Dividendes

3.5.1 Dividendes payés depuis la création d'EADS

Un dividende en numéraire a été payé au titre de l'exercice 2000 pour un montant brut de 0,50 EUR par action, le 27 juin 2001.

Le conseil d'administration soumettra à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS convoquée pour le 17 mai 2002 une résolution visant à approuver le paiement d'un dividende en numéraire au titre de l'exercice 2001 à hauteur d'un montant brut de 0,50 EUR par action, à payer le 28 juin 2002.

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 de dividendes au titre des exercices 2002 et suivants.

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 néerlandais actuellement en vigueur. Elles se limitent aux incidences fiscales significatives pour un détenteur d'actions de la Société (les « **Actions** ») qui

n'est pas ou qui n'est pas considéré comme étant un résident fiscal néerlandais au sens du droit fiscal néerlandais (un « **Actionnaire Non-Résident** »). Les descriptions ci-dessous n'abordent pas les règles particulières susceptibles de s'appliquer à certaines catégories de détenteurs d'Actions et ne sont pas exhaustives. Certaines catégories de détenteurs d'actions 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 significativement différente de celle des règles générales étudiées ci-dessous. En cas de doute sur leur situation fiscale aux Pays-Bas et dans leur Etat de résidence, les investisseurs sont invités à consulter leurs conseillers professionnels.

Retenues à la source sur dividendes

En général, les dividendes payés par la Société sur ses Actions seront soumis à une retenue à la source aux Pays-Bas au taux légal de 25 %. Par dividendes, on entend dividendes en numéraire ou en nature, dividendes réputés distribués, remboursement de capital versé non reconnu comme capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas, et les boni de liquidation dépassant le capital versé moyen reconnu en tant que capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas. Les dividendes en actions payés par prélèvement sur la prime d'émission de la Société, reconnue comme capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas, ne seront pas soumis à cette retenue.

Un Actionnaire Non-Résident peut être exigible à une exonération ou à un remboursement partiel ou total de tout ou partie de la retenue à la source susmentionnée dans le cadre d'une convention préventive de double imposition conclue entre les Pays-Bas et le pays de résidence de l'Actionnaire Non-Résident. Les Pays-Bas ont conclu de telles conventions avec les Etats-Unis, le Canada, la Suisse, le Japon, tous les Etats membres de l'Union Européenne, ainsi que d'autres pays.

Conventions avec la France, l'Allemagne et l'Espagne

La convention aux fins d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et le capital, conclue le 16 mars 1973 entre la République française et le Royaume des Pays-Bas, la Convention aux fins d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et le capital et diverses autres taxes et relative à d'autres questions fiscales, conclue le 16 juin 1959 entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas ou la Convention entre le Gouvernement de l'Etat d'Espagne et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas aux fins d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et le capital, conclue le 16 juin 1971, stipulent que les dividendes payés par la Société à un Actionnaire Non-Résident résident français, allemand ou espagnol aux termes desdites conventions sont généralement admissibles à une réduction de 25 % à 15 % de la retenue à la source néerlandaise pour autant que les dividendes ne soient pas imputables à une entreprise ou à une partie d'entreprise exerçant son activité par le biais d'un établissement stable ou un représentant permanent aux Pays-Bas.

Retenue à la source en cas de vente ou de cession d'Actions

Les produits tirés de la cession d'Actions ne seront pas soumis à retenue à la source aux Pays-Bas, à moins que la cession ou le transfert ne soit effectué ou réputé effectué en faveur de la Société ou d'une de ses filiales directes ou indirectes. Un rachat ou une vente à une filiale directe ou indirecte de la Société sera traité comme un dividende et sera soumis, en principe, aux règles présentées au paragraphe « Retenues à la source sur dividendes » ci-dessus.

Impôts sur le revenu et sur les plus-values

Un Actionnaire Non-Résident qui perçoit des dividendes distribués par la Société sur des Actions ou qui dégage une plus-value à l'occasion de la cession ou du transfert d'Actions ne sera pas soumis à la taxation du revenu ou des plus-values aux Pays-Bas à moins que :

- (i) ce revenu ou cette plus-value ne soit imputable à une entreprise ou partie d'entreprise qui exerce ses activités par le biais d'un établissement stable ou d'un représentant permanent aux Pays-Bas ; ou
- (ii) l'Actionnaire Non-Résident ne détienne, directement ou indirectement, une participation substantielle dans la Société ; ou
- (iii) l'Actionnaire Non-Résident ne soit une personne physique et qu'en tant que tel, le revenu ou la plus-value ne soit reconnu comme revenu d'activités diverses aux Pays-Bas tels que définis dans la loi néerlandaise relative à l'Impôt sur le Revenu des Personnes Physiques de 2001.

De manière générale, un Actionnaire Non-Résident ne détient d'intérêt substantiel dans le capital de la Société que s'il détient, seul ou avec certaines personnes, solidairement ou conjointement, directement ou indirectement, des

Actions de la Société, ou le droit d'acheter des Actions de la Société, représentant au moins 5 % du capital social de la Société ou de l'une de ses catégories. Une participation substantielle est réputée exister si tout ou partie d'une participation substantielle a été aliénée ou est réputée avoir été aliénée sous un régime de report d'imposition.

Droits de donation ou de succession

Aucun droit de succession ou donation ne sera prélevé en cas de transfert d'actions par donation ou en cas de décès d'un Actionnaire Non-Résident, à moins que :

- (i) le transfert ne soit réalisé par ou pour le compte d'une personne qui, au moment de la donation ou du décès, est résident ou réputé résident des Pays-Bas ; ou
- (ii) les Actions soient imputables à une entreprise ou partie d'entreprise qui exerce ses activités par le biais d'un établissement stable ou d'un représentant permanent aux Pays-Bas.

Taxe sur la valeur ajoutée

Aucune taxe sur la valeur ajoutée n'est prélevée aux Pays-Bas sur les dividendes versés sur les Actions ou en cas de transfert des Actions.

Autres taxes et droits

Il n'est pas prélevé aux Pays-Bas de droit d'enregistrement, de droit de transfert, d'impôt sur le capital, de droit de timbre ou d'autre impôt ou droit analogue autre que les frais de justice dus aux Pays-Bas dans le cadre de légalisations, de notifications ou d'exécutions par voie judiciaire (y compris l'exequatur de jugements étrangers par les tribunaux des Pays-Bas) en ce qui concerne les dividendes sur les Actions ou le transfert des Actions.

Résidence

Un Actionnaire Non-Résident ne deviendra pas résident ou ne sera pas réputé résident aux Pays-Bas du seul fait qu'il détient une action ordinaire ni du fait de l'exercice, de la notification ou de l'exécution de droits relatifs aux actions ordinaires.

CHAPITRE 4 — RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITÉ DU GROUPE EADS

4.1 Présentation du Groupe EADS

Sauf mention contraire, l'ensemble des données fournies ci-dessous ont été élaborées sur la base d'informations émanant de la Société.

4.1.1 Aperçu général

Avec un chiffre d'affaires consolidé de 30,8 milliards d'euros en 2001, EADS est le leader européen de l'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de la défense et occupe le second 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. En 2001, elle a réalisé 80 % de son chiffre d'affaires dans le domaine civil et 20 % dans le domaine militaire.

EADS a organisé ses activités en cinq divisions : (1) Airbus, (2) Aviation militaire de transport, (3) Aéronautique (autre qu'Airbus et Aviation militaire de transport) ; (4) Systèmes de défense et systèmes civils ; et (5) Espace. Le schéma figurant au paragraphe 3.3.6 illustre la répartition des activités entre ces cinq divisions.

STRATÉGIE

Afin de maximiser la valeur pour ses actionnaires, la direction d'EADS (la « **Direction** ») prévoit de faire figurer EADS en position de numéro un ou deux sur chacun des grands marchés sur lesquels elle opère. Elle a ainsi défini les axes stratégiques suivants :

- **Mener la consolidation de l'industrie et renforcer les partenariats stratégiques à travers le monde**

EADS continuera de mener la consolidation du secteur en tirant parti de sa longue histoire faite de réalisations conjointes avec de grandes sociétés européennes et américaines. Cette consolidation, au travers de partenariats ou d'acquisitions, est destinée à positionner EADS comme une entreprise d'envergure mondiale bénéficiant d'une présence largement établie sur tous les principaux marchés nationaux de l'aérospatiale et de la défense. En outre, une telle coopération contribue à améliorer le portefeuille de technologies et de produits d'EADS.

Les grands succès récemment remportés, parmi lesquels figurent la création de la société Airbus et la formation de MBDA, illustrent le rôle moteur joué par EADS dans la mise en oeuvre de partenariats européens. EADS entend continuer à remodeler le secteur européen de l'aérospatiale et de la défense en se concentrant sur ses attributions dans le système Ariane, au travers d'Astrium et EADS Launch Vehicles (EADS LV), ainsi que sur ses activités dans les domaines de l'aviation militaire et de l'électronique de défense.

Les acquisitions au cours de l'année passée de Cogent au Royaume-Uni, de Patria en Finlande, de PZL-Okecje en Pologne et de Australian Aerospace Industry ont été décisifs pour l'obtention par EADS de contrats significatifs sur chacun de ces marchés. A la lumière de ces succès, EADS s'efforcera de trouver de nouvelles opportunités pour s'implanter localement sur les grands marchés d'exportation. La Société a pour intention de s'appuyer sur sa réputation établie de leader en matière de technologie et sur sa légitimité croissante en tant qu'intégrateur de systèmes pour pénétrer ces marchés.

La puissance technologique d'EADS et l'étendue de son marché ont permis à la Société de développer des partenariats stratégiques avec les principaux acteurs du secteur américain de l'aérospatiale et de la défense. Les opportunités dans la défense basée sur les missiles balistiques, les avions de mission et les systèmes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR), appréhendées en collaboration avec des partenaires tels que Boeing, Lockheed Martin et Northrup Grumman, ouvrent d'intéressantes perspectives de croissance.

- **Exploiter les points forts pour faire croître les activités de défense**

Les synergies potentielles sur le plan technologique et la capacité à contre-balancer les cycles commerciaux entre les activités civiles et de défense sous-tendent l'objectif d'EADS qui vise à faire passer la part du chiffre d'affaires du secteur de la défense à 30 % du chiffre d'affaires total du groupe d'ici 2010.

EADS considère que ses activités de défense sont particulièrement bien placées pour exploiter la hausse de la demande dans des secteurs tels que la projection de la puissance militaire, la collecte et la gestion de renseignements, ainsi que la survivabilité du territoire national et des théâtres d'opération. Les

événements du 11 septembre et les développements qui s'en sont suivis ont intensifié les besoins dans ces domaines de produits, tels que les avions stratégiques, les missiles de croisière, les avions de mission et de combat, les réseaux de télécommunications sécurisées déployables et les systèmes de drones.

EADS dispose aussi d'un portefeuille de produits récents qui offre des opportunités d'évolution en fonction des besoins du marché. En outre, la répartition du chiffre d'affaires s'améliore à mesure que les programmes les plus récents, comme Eurofighter, passent de la phase de développement à la phase de production.

L'existence d'un carnet de commandes appréciable pour les produits de défense d'EADS, qui représente un flux de revenus prévisible pour la Société, permet à la Direction de se concentrer sur l'optimisation des opérations et la maximisation des bénéfices.

- **Exploiter les opportunités intra-groupe**

En combinant une gamme plus étendue de produits et d'expertises dans des systèmes intégrés à haute valeur ajoutée, EADS cherchera à optimiser les marges et à offrir des solutions fortement différenciées et adaptées aux besoins de plus en plus complexes des clients. L'approche d'EADS dans le cadre du programme A400M illustre cette volonté de réunir des compétences diverses pour répondre à de tels besoins : ce programme intègre des capacités militaires et commerciales d'EADS préalablement indépendantes pour offrir un avion de transport stratégique de pointe.

Pour ce faire, EADS s'appuiera sur une gestion et une affectation de ses ressources unifiées, tout en laissant l'identification des besoins du client et la définition de solutions aux divisions. A titre d'exemple, en 2001, toutes les activités existantes d'EADS en rapport avec les avions de mission ont été regroupées au sein d'une unité opérationnelle qui offre désormais une interface unique aux clients.

INFORMATIONS FINANCIÈRES ET OPÉRATIONNELLES PRO FORMA

Le tableau suivant donne la répartition par division, en valeur et en pourcentage, du chiffre d'affaires consolidé d'EADS pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et du chiffre d'affaires pro forma consolidé d'EADS pour l'exercice clos au 31 décembre 2000.

Chiffre d'affaires consolidé pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et chiffre d'affaires pro forma non audité pour l'exercice clos au 31 décembre 2000 par division

	Exercice clos le 31 décembre 2001		Exercice clos le 31 décembre 2000	
	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'Euros	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'Euros
Airbus	64	20,5	59	14,9
Aviation militaire de transport	2	0,5	1	0,3
Aéronautique	16	5,1	19	4,7
Systèmes de défense et systèmes civils.....	10	3,3	11	2,9
Espace.....	8	2,4	10	2,5
Chiffre d'affaires total avant siège/éliminations.....	100	31,8	100	25,3
Siège/éliminations ⁽²⁾		(1,1)		(1,1)
Total du chiffre d'affaires consolidé ...		<u>30,8</u>		<u>24,2</u>

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

(2) Y compris notamment les éliminations intragroupe et les revenus du siège.

Le tableau suivant donne la répartition géographique, en valeur et en pourcentage, du chiffre d'affaires consolidé d'EADS pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et du chiffre d'affaires consolidé pro forma pour l'exercice clos au 31 décembre 2000.

Répartition géographique du chiffre d'affaires consolidé pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et du chiffre d'affaires consolidé pro forma non-audité pour l'exercice clos au 31 décembre 2000

	Exercice clos au 31 décembre 2001		Exercice clos au 31 décembre 2000	
	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'Euros	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'Euros
Europe.....	45	13,9	53	12,8
Amérique du Nord.....	34	10,4	28	7,7
Asie/Australie.....	10	3,1	9	1,5
Reste du monde.....	11	3,4	10	2,2
Total	<u>100</u>	<u>30,8</u>	<u>100</u>	<u>24,2</u>

(1) Pourcentage du chiffre d'affaires total après éliminations.

Le tableau suivant présente des données opérationnelles relatives aux prises de commandes d'EADS pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et de ses prises de commandes pro forma pour l'exercice clos au 31 décembre 2000.

Prises de commandes consolidées pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et prises de commandes consolidées pro forma pour l'exercice clos au 31 décembre 2000

	Exercice clos au 31 décembre 2001		Exercice clos au 31 décembre 2000	
	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'Euros	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'Euros
Prises de commandes :⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	82	50,3	68	34,2
Aviation militaire de transport.....	2	1,0	1	0,5
Aéronautique.....	9	5,3	17	8,3
Systèmes de défense et systèmes civils....	5	3,1	8	3,9
Espace.....	2	1,3	6	3,0
Siège/éliminations.....		(0,8)		(0,8)
Total	<u>100</u>	<u>60,2</u>	<u>100</u>	<u>49,1</u>

(1) Sans options.

(2) Sur la base des prix catalogue.

(3) Avant siège/éliminations.

Le tableau suivant présente des données opérationnelles relatives au carnet de commande du groupe aux 31 décembre 2001 et 2000.

Carnet de commandes consolidées pour l'exercice clos au 31 décembre 2001 et carnet de commandes consolidées pro forma pour l'exercice clos au 31 décembre

	Exercice clos au 31 décembre 2001		Exercice clos au 31 décembre 2000	
	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'Euros	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'Euros
Carnet de commandes groupe :⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	85	156,1	78	104,4
Aviation militaire de transport.....	1	1,3	1	0,9
Aéronautique.....	7	13,7	10	13,1
Systèmes de défense et systèmes civils....	5	9,1	7	9,7
Espace.....	2	3,8	4	4,8
Siège/éliminations.....		(0,7)		(1,0)
Total	<u>100</u>	<u>183,3</u>	<u>100</u>	<u>131,9</u>

(1) Sans options.

(2) Sur la base des prix catalogue.

(3) Avant siège/éliminations.

4.1.2 Airbus

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

Airbus est l'un des deux premiers fournisseurs au monde d'avions commerciaux de plus de 100 sièges. Sa part de marché des livraisons mondiales annuelles est passée de 15 % en 1990 à 38 % en 2001. Au 31 décembre 2001, son carnet de commandes s'établissait à 54 % du carnet de commandes mondiales, soit une part de marché plus importante malgré une baisse des volumes par rapport au 31 décembre 2000. En 2001, la division Airbus d'EADS a enregistré un chiffre d'affaires de 20,5 milliards d'euros, soit 64 % du chiffre d'affaires total d'EADS ; cette progression de 38,3 % par rapport au chiffre d'affaires consolidé pro forma pour l'année 2000 traduit en partie un changement du périmètre de consolidation. Voir « Organisation d'Airbus ».

Airbus est devenu le second fournisseur d'avions commerciaux au monde et dispute âprement la première place à son rival Boeing. Depuis sa création en 1970 et jusqu'au 31 décembre 2001, Airbus a reçu 4.399 commandes d'avions émanant d'environ 180 clients implantés dans le monde entier.

Plusieurs facteurs ont contribué au succès d'Airbus : 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 constitue un avantage compétitif sur le marché mondial.

Le groupe Airbus est conjointement détenu par EADS (80 %) et BAE Systems (20 %) : le responsable de la division Airbus d'EADS exerce les fonctions de président d'Airbus, ce qui illustre le contrôle effectif d'EADS sur la gestion des activités d'Airbus.

STRATÉGIE

L'objectif stratégique premier d'Airbus consiste à dégager dans la durée une rentabilité de premier ordre de manière constante en poursuivant le développement d'une famille de produits de haute qualité et en capturant la moitié du marché mondial du transport aérien commercial sur le long terme. Pour atteindre cet objectif, Airbus concentre ses efforts sur :

- l'achèvement d'une gamme de produits la plus complète possible correspondant aux besoins de la clientèle, ce qui implique (i) d'importants efforts pour développer, tester, fabriquer et livrer l'A380 dans le respect des budgets d'ici début 2006, (ii) l'extension progressive des versions cargo adaptées sur toute la gamme des appareils Airbus et (iii) le maintien de l'avantage compétitif des modèles existants sur leur marché respectif ;
- la pénétration ou le renforcement de sa position encourageante sur certains marchés clés tels que les Etats-Unis ou le Japon ;
- l'élargissement de son offre de services qui permettra à Airbus de demeurer à l'avant-garde de son industrie (i) en concevant des solutions répondant à l'évolution des besoins de la clientèle et (ii) en s'assurant un positionnement optimal tout au long de la chaîne de valeur de l'industrie ; et
- l'optimisation de ses activités industrielles afin d'exploiter les avantages de l'intégration, d'améliorer sa réactivité aux changements de volumes et d'offre et de réaliser les investissements liés à l'A380 en misant sur la flexibilité et l'efficacité.

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. En outre, des variations subites de la demande et des déséquilibres du marché à court terme peuvent survenir sous l'effet catalyseur de la performance, de la position concurrentielle et de la stratégie des compagnies aériennes, des opérateurs de fret et des sociétés de location, des guerres, de l'instabilité politique et d'événements extraordinaires.

Faits marquants du marché aérien en 2001. La récession mondiale actuelle, aggravée par les conséquences des événements du 11 septembre 2001, a provoqué un repli du marché. Par rapport à l'année précédente, la demande

mondiale de transport de passagers en 2001, mesurée en Passagers Kilomètres Transportés, a baissé de 15,8 % en septembre, de 22 % en octobre, de 19,7 % en novembre et de 11,7 % en décembre. A la date du présent document, le trafic aérien se redresse progressivement vers le niveau de l'an dernier, à l'image du scénario observé pendant la guerre du Golfe. Il reste toutefois affecté par des facteurs tels que la perception de la sécurité et du confort par les passagers. L'impact de cette situation sur les différents marchés varie suivant la stratégie des compagnies aériennes, le segment de transport ou les zones géographiques. Les opérateurs de transport aérien ont adapté leur capacité aux besoins de leurs marchés respectifs en éliminant certaines lignes, en limitant les tableaux horaires et en retirant les appareils les plus anciens et les moins rentables. La suppression de 1 558 avions en 2001, dont 941 entre septembre et décembre (chiffres de Airclaims), entraîne une concentration plus forte des modèles les plus récents en circulation, tendance qui favorise la part d'Airbus dans les flottes subsistantes. La période de difficulté financière traversée en 2001 a provoqué des faillites dans le secteur aérien et a donné lieu à des négociations avec les constructeurs aériens en vue d'annuler ou de reporter un certain nombre de livraisons, d'où une révision à la baisse des livraisons prévues par Airbus et Boeing.

Croissance globale. Le marché des jets commerciaux pour le transport de passagers dépend principalement de la demande de transport aérien, elle-même fortement alimentée par la croissance économique ou la croissance du PIB, les prix pratiqués et la croissance démographique. Le marché du transport aérien, mesuré en Passagers Kilomètres Transportés, a ainsi augmenté chaque année entre 1967 et 2000, sauf en 1991 en raison de la Guerre du Golfe, à un taux moyen de 7,9 % par an. En 2000, Airbus prévoyait une croissance de 4,9 % par an du transport aérien sur la période 2000-2019, information cohérente avec les études communiquées par Boeing. Airbus estime que les événements récents n'ont pas d'incidence profonde sur cette tendance à long terme.

Caractère cyclique. Malgré la croissance globale du transport aérien, le marché des avions s'est caractérisé par un comportement cyclique dû à la volatilité de la rentabilité des compagnies aériennes, mais également à la nature cyclique de l'économie mondiale. Pour les constructeurs d'avions, les cycles de baisse ont généralement eu pour conséquence la baisse des commandes d'avions l'année suivante, ainsi qu'une baisse des livraisons sur une période un peu plus longue. Néanmoins, les livraisons d'Airbus sont demeurées constantes voire ont progressé depuis 1994 grâce à l'augmentation de sa part de marché. En effet, lorsqu'elles sont confrontées à des coefficients de remplissage et à des bénéfices réduits, les compagnies aériennes tentent généralement de différer leurs décisions de commandes d'avions jusqu'à ce que ces facteurs s'améliorent.

Le mouvement à la baisse qui a succédé à la Guerre du Golfe est intervenu lorsque les compagnies aériennes ont concentré leur stratégie sur les parts de marché plutôt que sur la rentabilité, entraînant des commandes d'avions excédentaires, un rapport endettement/fonds propres plus important et des bénéfices en baisse. Ce phénomène a été accentué par la facilité des conditions d'obtention de financements et les nombreux avantages fiscaux alors offerts aux propriétaires.

Toutefois, les compagnies aériennes ont depuis, recentré leurs objectifs sur la rentabilité et généralement réduit leur endettement. Elles ont gagné en souplesse en recourant à des contrats de location, à une gestion dynamique de la flotte des appareils vieillissants et à une organisation plus rigoureuse des commandes d'appareils plus récents. En outre, les loueurs, dont la position financière est mieux établie depuis une dizaine d'années, ont amélioré l'attribution des appareils sur le marché de seconde main. La Direction estime que cette combinaison de facteurs a permis d'atténuer le caractère cyclique du secteur de la construction aéronautique.

La Direction estime qu'elle sera en mesure d'atténuer les effets du mouvement de baisse actuel grâce à une gestion efficace, notamment le recours à la sous-traitance. Voir « Airbus — Production — Adaptabilité aux modifications de la demande ». Lors des 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. En outre, une diminution des commandes et du carnet de commandes n'implique pas nécessairement une baisse immédiate de même ampleur des livraisons.

Réglementation/déréglementation. La réglementation (et la déréglementation) nationales et internationales de la desserte internationale par voie aérienne et des principaux marchés du transport aérien national affecte la demande de jets commerciaux pour le transport de passagers. 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 41 % des avions livrés en 2000 et 44 % en 2001.

Développement des réseaux de compagnies aériennes : les hubs. Sous l'effet des politiques 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 des tarifs plus réduits. La demande s'en trouve affectée car les hubs permettent la normalisation de la flotte autour de petits appareils pour les liaisons brèves, étroites 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 *bub* à *bub*).

La disponibilité d'appareils nouveaux petits et moyens a également permis aux compagnies aériennes de proposer aux passagers à recette unitaire élevée un service de 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 les données publiées par Airclaims, la moitié de la flotte mondiale des jets commerciaux de plus de 100 sièges était exploitée par les 23 plus grandes compagnies aériennes en décembre 2001. Dans les années 1990, les grandes compagnies aériennes 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 leur permet de concentrer leurs investissements en matière de hubs tout en développant leur gamme de produits.

Financements publics. Un accord bilatéral signé en 1992 entre l'Union européenne et les Etats-Unis prévoit une limitation des avances remboursables (les plus utilisées par les gouvernements européens) à 33 % du coût total de développement d'un nouveau modèle d'avion commercial gros porteur. Il plafonne également à 3 % du chiffre d'affaires du secteur les 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 chacun des trois 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, tels que la famille des A320, 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 les moyens courriers s'agissant des A300/A310 et pour les longs courriers s'agissant de la famille des A330/A340, enfin les très gros porteurs conçus pour transporter plus de 400 passagers sans escale sur de très longs courriers et dans des conditions de confort optimales comme l'A380 en cours de développement. Les avions cargo constituent un quatrième segment, souvent alimenté par la reconversion d'anciens avions de transport de passagers (voir Aéronautique — Reconversion des avions et services techniques). 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 12 749 avions de plus de 70 sièges en service au 31 décembre 2001, 73 % étaient des avions à fuselage standard et 27 % 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 2001.

	Appareils		Répartition en pourcentage	
	Pourcentage	Nombre d'avions en service	Fuselage standard	Fuselage large
Amérique du Nord	43	5 459	80	20
Europe	25	3 202	75	25
Asie Pacifique	18	2 290	50	50
Afrique et Moyen-Orient	7	904	62	38
Amérique du Sud.....	7	894	89	11
Total	<u>100</u>	<u>12 749</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Source : Airbus

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 à la suite de 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, 852 nouveaux avions de transport de passagers de plus de 100 sièges ont été livrés en 2001. Sur ce total, 76 % étaient des avions à fuselage standard et 24 % des appareils à fuselage large. Le tableau ci-dessous montre le nombre d'avions livrés par région en 2001 et en 2000.

Régions	2001		2000	
	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	374	44	331	41
Europe.....	153	18	211	26
Asie Pacifique.....	80	9	70	9
Reste du monde.....	56	7	54	7
Sociétés de location	<u>189</u>	<u>22</u>	<u>134</u>	<u>17</u>
Total.....	<u>852</u>	<u>100</u>	<u>800</u>	<u>100</u>

Source : Airbus

Les ventes aux sociétés de location constituent un secteur 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 22 % des livraisons d'avions en 2001.

Concurrence. Airbus évolue dans un marché duopole depuis le retrait de Lockheed en 1986 et l'acquisition de McDonnell Douglas par Boeing en 1997. Ainsi, Airbus et Boeing se répartissent désormais le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 sièges. D'après les chiffres publiés par les constructeurs, Airbus et Boeing détenaient respectivement 38 % et 62 % du total des livraisons effectuées en 2001, 53 % et 47 % du total des prises de commandes brutes ainsi que 54 % et 46 % du carnet de commandes en fin d'exercice.

Compte tenu des importantes barrières à l'entrée sur le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 places, il est fort peu probable qu'un nouveau venu soit effectivement en mesure de rivaliser avec l'un des fournisseurs établis sur ce marché dans un avenir prévisible.

PRODUITS ET SERVICES

Innovations technologiques

L'innovation technologique est au cœur de la stratégie d'Airbus 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, disposait des 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 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 sur 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 a été le premier à mettre en place des commandes de vol électriques (*fly-by-wire*) sur l'Airbus A320, introduisant dans le 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 manœuvrabilité 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 de la famille A320 et de la famille A330/A340. Les concurrents américains d'Airbus n'ont introduit les commandes de vol électriques qu'ultérieurement. En outre, l'A320 fait également un grand usage des matériaux composites, en particulier pour l'empennage horizontal.
- A330/A340 — Cette famille d'appareils à fuselage large possède une voilure partagée par les appareils bimoteurs et quadrimoteurs à cellule identique, un concept unique en son genre. Les très longs courriers A340-A500/600 ont été l'occasion de nouvelles percées technologiques en faisant appel à des matériaux composites permettant une économie de poids pour la grande structure primaire (la poutre ventrale de 15 m de long) et les cloisons de la cabine de pression arrière.
- A380 — Le très gros porteur fera encore progresser des technologies d'ores et déjà maîtrisées et permettra d'élargir leur champ d'application. Environ 40 % de la structure de l'avion sera fabriquée à partir de matériaux composites en fibre de carbone et de matériaux métalliques hybrides de pointe, tandis que des techniques de fabrication innovantes telles que le soudage au laser élimineront la boulonnerie, réduiront le poids et renforceront la résistance à la fatigue. En outre, des équipements électriques et hydrauliques à la fois plus légers et plus performants amélioreront les conditions de maintenance de l'appareil.

Le concept de famille — Communalité à travers la flotte

Les deux 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 famille 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 de 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 peut s'effectuer avec un besoin réduit d'investissements 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 qui, selon la Direction, constitue un atout concurrentiel durable.

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

La famille d'avions à fuselage standard d'Airbus, 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 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 et d'un cockpit ergonomique. Tous les modèles actuellement en production comportent un stabilisateur horizontal en matériau composite à base de fibre de carbone allégé issu de celui mis au point 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. L'A318 a effectué son premier vol le 12 janvier 2002 et sa livraison est prévue en octobre 2003.

Caractéristiques techniques des avions à fuselage standard

<u>Modèle</u>	<u>Date d'entrée en service</u>	<u>Capacité de remplissage</u>	<u>Autonomie en vol (km)</u>	<u>Longueur (mètres)</u>	<u>Envergure (mètres)</u>
A318.....	2003 ⁽¹⁾	106	5 200	31,4	34,1
A319.....	1996	124-145	6 500	33,8	34,1
A320.....	1988	150-180	5 500	37,6	34,1
A321.....	1994	185-220	5 500	44,5	34,1

(1) Date prévue.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2001, Airbus avait reçu 2 768 commandes de A318, A319, A320 et A321 et livré 1 640 A319, A320 et A321.

Avions courts et moyens courriers à fuselage large : les Airbus 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, l'A300-600, est également disponible sous la forme d'un avion cargo et d'un convertible passagers/cargo. L'A300-600 Cargo, utilisé par Federal Express depuis 1994, est capable de transporter plus de 50 tonnes de fret. Début janvier 2001, UPS a commandé 60 A300-600 Cargo, en plus des 30 appareils qu'il avait déjà commandé en 1998.

En 1988, Airbus a lancé l'A300-600R à autonomie de vol étendue qui est doté d'un stabilisateur en matériau composite allégé à base de fibre de carbone 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.

Caractéristiques techniques de l'A300/A310

<u>Modèle⁽¹⁾</u>	<u>Entrée en service</u>	<u>Capacité de remplissage⁽²⁾</u>	<u>Autonomie en vol (km)</u>	<u>Longueur (mètres)</u>	<u>Envergure (mètres)</u>
A300.....	1974	266	7 700	54,1	44,8
A310.....	1983	220	9 600	46,7	43,9

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

(2) Configuration à deux classes.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2001, Airbus avait reçu 843 commandes de A300 et A310 et livré 763 A300 et A310.

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

Airbus 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 l'A300/A310 existant, dans le but d'offrir une gamme complète de vols longs et très longs courriers.

En 1997, Airbus a lancé le développement des dérivés A340-500 et A340-600. Ces nouveaux avions présentent un fuselage allongé, une autonomie de vol accrue et une masse maximale supérieure au décollage. Les pilotes entraînés sur les modèles existants d'A330/A340 peuvent bénéficier d'une qualification croisée (CCQ). L'A340-500 doit permettre des liaisons trans-pacifiques de point à point plus nombreuses que n'importe quel autre avion. Il est ainsi conçu pour permettre la réalisation de vols sans escale tels que New York – Taipei ou Toronto – Hongkong. L'A340-600 a effectué son premier vol fin avril 2001 et sa livraison est prévue pour juin 2002. Les concurrents de cette famille sont les avions Boeing 767, 777 et 747.

Caractéristiques techniques de l'A330/A340

Modèle	Entrée en service	Capacité de remplissage⁽¹⁾	Autonomie en vol (km)	Longueur (mètres)	Envergure (mètres)
A330-200	1998	253	12 000	59,0	60,3
A330-300	1994	335	10 200	63,7	60,3
A340-200	1993	239	14 800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13 500	63,7	60,3
A340-500	2002 ⁽²⁾	313	15 750	67,8	63,6
A340-600	2002 ⁽²⁾	380	13 900	75,3	63,6

(1) Configuration à trois classes.

(2) Date prévue.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2001, Airbus avait reçu 703 commandes de A330 et A340 et livré 421 A330 et A340.

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 bimoteurs doivent rester à une distance maximum de 180 minutes du plus proche aéroport approprié. Une extension de la durée de vol à 207 minutes a été accordée à trois transporteurs américains sur certains vols effectués par des Boeing 777-200. Les avions de la famille A340 (y compris les versions 500 et 600 à venir) étant des quadrimoteurs, ils ne sont pas contraints par les règles ETOPS.

Avions très gros porteurs : l'A380

En 2000, Airbus estimait que le transport aérien de passagers dans le monde devrait enregistrer une croissance soutenue de 4,9 % par an en moyenne sur la période 2000-2019, avec deux tendances opposées : la fragmentation accrue d'une partie du marché, caractérisée par l'émergence de nouveaux marchés, une hausse de la fréquence des vols sur les trajets à faible densité et un contournement des *hubs* ; la concentration du reste du marché avec pour conséquence la concentration du trafic de *hub* à *hub* et dominé par les *hubs* qui caractérisent les réseaux d'alliances. Après cinq années de pré-développement intensif en collaboration avec les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités de tutelle du monde entier, Airbus a mis au point un très gros porteur, l'A380, parfaitement adapté aux besoins du marché unifié dominé par les *hubs* et qui vient défier le monopole persistant de Boeing sur ce segment, qui dure depuis l'avènement du 747 à la fin des années 60.

L'A380 devrait être plus grand que tous les appareils commerciaux de transport de passagers existants, avec une voilure d'une envergure de 79,8 mètres 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 respectent les limitations de longueur totale et d'envergure fixées à 80 mètres par les aéroports pour être en mesure d'utiliser les pistes et les infrastructures prévues avec un minimum de travaux d'adaptation. L'A380 sera le premier avion commercial équipé de quatre allées (deux sur chaque pont passagers) et d'une cage d'escalier double. Il est conçu pour permettre un temps d'escale en aéroport de 90 minutes dans des conditions normales d'exploitation.

La version de base de l'A380 pourra accueillir 555 passagers répartis en trois classes avec plus d'espace pour chacun d'entre eux, d'où davantage de confort. Elle offrira des performances opérationnelles optimisées avec une

autonomie de vol comprise entre 14 200 km et 16 200 km (7 650 mn à 8 750 mn), une excellente rentabilité et reliera les principaux *bubs* d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie ainsi que ceux au sein de l'Asie. Les ingénieurs d'Airbus ont également conçu une version cargo dérivée de l'appareil originel. L'A380 offrira un degré élevé de communalité d'exploitation avec la gamme existante des appareils d'Airbus de manière à favoriser la qualification croisée (CCQ) et à réduire les frais d'exploitation.

Airbus estime la demande de très gros porteurs à environ 1 550 avions entre 2000 et 2019, ce qui représente 343 milliards de dollars, soit 26 % du marché total du transport aérien commercial. 315 d'entre eux seraient dédiés au marché du transport de fret. Airbus entend conquérir 50 % de ce marché. Airbus a lancé le programme A380 en décembre 2000 après s'être assuré de la faisabilité technique de l'appareil, de sa viabilité économique et de l'existence d'une demande suffisante en terme de nombre d'engagements reçus de la part de clients potentiels, de qualité des clients potentiels et de répartition géographique. La mise en service de l'A380 est prévue au premier trimestre 2006.

En 2001, Airbus a reçu des commandes portant sur un total de 85 avions et des engagements de la part de clients potentiels portant sur 12 appareils de la part de toute une liste de grandes compagnies aériennes à travers le monde. Les engagements reçus de la part de clients potentiels de l'A380 doivent faire l'objet de la signature d'accords définitifs.

Le coût de développement de ce programme, que la Direction estime à 10,7 milliards de dollars, couvre d'une part les dépenses de recherche et développement et d'autre part les outillages pour les quatre versions de l'A380. Cette estimation ne comprend pas certains éléments d'infrastructure ni les frais administratifs liés au projet.

La Direction prévoit actuellement de financer le programme en :

- optimisant les contributions des partenaires à risque, qui devraient représenter plus de 3,1 milliards de dollars de coûts non-récurrents du projet, sous réserve de l'issue de négociations à cette fin ; à ce jour, quelque dix constructeurs ont accepté de participer au développement et à la production de l'A380 en qualité de partenaires à risque ; et
- utilisant les avances remboursables des gouvernements, conformément à l'accord bilatéral Etats-Unis-Europe de 1992 et à l'ensemble de la réglementation applicable, que la Direction estime à environ 2,5 milliards de dollars sur la base des hypothèses actuellement retenues ; les gouvernements français, britannique et espagnol se sont déjà engagés et l'Allemagne a donné son accord de principe sur de telles avances. Voir « Marché — Financements publics ».

Ainsi, la part du financement du programme A380 autofinancée par EADS s'élèverait à environ 4,2 milliards de dollars et celle autofinancée par BAE Systems à environ 1 milliard de dollars.

Lorsqu'elle a décidé de lancer ce programme, la Direction s'est fixée un taux de rendement interne avant impôt de 20 % et un seuil de rentabilité du projet de l'ordre de 250 appareils, convaincue que les conditions actuellement convenues avec ses clients corroborent la viabilité du projet.

L'assemblage de l'A380 s'effectuera à Toulouse, tandis que l'aménagement intérieur et la finition seront réalisés à Hambourg. Les tronçons du fuselage seront fabriqués sur les mêmes sites en France et en Allemagne que ceux sur lesquels ils sont fabriqués pour les avions Airbus existants. Les ailes seront fabriquées au Royaume-Uni, le stabilisateur horizontal et d'autres éléments en Espagne.

Développement de nouveaux produits : A400M

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

ASSET MANAGEMENT

Le département Asset Management a été constitué en 1994 pour gérer et remettre sur le marché des avions de seconde main acquis par Airbus, 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 dédié et gère une flotte composée d'appareils Airbus de toutes catégories. Le département Asset Management, par ses activités, aide Airbus 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 et du risque du portefeuille d'avions de seconde main d'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 de seconde main détenu par Airbus a été réduit de 42 appareils fin

2000 à 41 fin 2001. 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.

FINANCEMENT DES VENTES

Airbus favorise les ventes au comptant et ne conçoit pas le financement des ventes comme un axe de développement de ses activités. Airbus reconnaît toutefois la nécessité pour les constructeurs d'aider leurs clients dans le montage financier de l'achat de nouveaux appareils et parfois même de participer elle-même à un tel financement. L'accord d'un crédit ou la prise en charge d'un risque sont soumis à un processus de supervision et de contrôle au niveau du groupe, selon des principes très stricts de rigueur et de prudence. Une équipe dédiée au financement des ventes bénéficie d'une expérience accumulée depuis plusieurs décennies en la matière. Lorsque Airbus finance un client, l'appareil financé est généralement donné en nantissement, ce qui permet de limiter le risque supporté par Airbus. Les opérations de financement des ventes d'Airbus sont destinées à faciliter le transfert ultérieur du risque à un tiers, prêteur ou loueur. Au cours des trois dernières années, Airbus a profité des conditions de marché pour réduire son exposition en matière de financement des ventes alors que ses livraisons étaient en pleine croissance. A la lumière de son expérience, la Direction estime que le niveau de protection contre les coûts de défauts de paiement est adapté et cohérent avec les normes et pratiques du secteur du financement aérien.

SERVICE CLIENTÈLE

La vocation d'Airbus est d'aider ses clients dans l'exploitation optimale de leur flotte Airbus. Au titre de l'exploitation des avions, le service clientèle, Airbus Customer Service, se trouve à la tête d'un groupe de support technique et d'ingénierie, d'une structure de documentation technique, 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 vise à satisfaire la totalité des besoins de support de ses clients avant et après livraison, particulièrement dans les domaines suivants: (1) ingénierie et support technique préalable à la livraison et en exploitation, (2) assistance à la formation et support en opérations et (3) 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 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 de vol et au sol d'Airbus. Airbus possède trois principaux centres de formation, l'un à Toulouse en France, un autre à Miami en Floride et le dernier à Pékin en Chine. Dans le cadre de ces services, Airbus propose un programme de qualification croisée (CCQ) 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 détient un stock de plus de 130 000 pièces et fournit un réseau de distribution mondial à partir de Hambourg, de Washington D.C., de Singapour et de la Chine. La prestation « Avions au sol 24 h maxi » assure l'expédition des pièces de rechange en stock dans les deux heures suivant la réception de la commande. Le département propose également une offre groupée de services personnalisés pour les pièces de rechange 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 décembre 2001, Airbus avait environ 180 clients, 2 824 appareils Airbus avaient été livrés à des transporteurs dans le monde depuis la création d'Airbus et 1 575 avions étaient en commande. Le tableau ci-dessous présente les principales commandes fermes de l'année 2001.

<u>Date de la commande</u>	<u>Client</u>	<u>Commandes fermes⁽¹⁾</u>
Juin	ILFC	112
Janvier	UPS	58
Janvier/Juin/Juillet.....	JetBlue	32
Juillet/Novembre	Emirates	27
Février/Mars.....	Qantas	25
Février/Mai	United	18
Décembre	Lufthansa	15
Février/Juin	Air France	14
Juillet.....	Singapore Airlines	10
Avril	Virgin	6

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

Source : Airbus

ORGANISATION D'AIRBUS

L'intégration des activités d'Airbus

Airbus était organisé en un groupement d'intérêt économique (« GIE »), une forme de consortium de droit français, Airbus Industrie, dont EADS et BAE Systems contrôlaient respectivement 80 % et 20 %. Dans le cadre de cette structure, les activités d'Airbus étaient réparties en deux catégories : les activités assumées par le GIE en propre, correspondant principalement à la commercialisation et à la coordination, et les activités assumées par ses membres, qui sont essentiellement liées à l'exploitation et sont par nature industrielles, exécutées dans le cadre d'accords contractuels avec le GIE.

Le 11 juillet 2001, EADS et BAE Systems ont transféré leurs activités de conception, ingénierie, fabrication et production liées à Airbus, situées en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni, ainsi que l'ensemble de leurs droits de membres dans le GIE Airbus Industrie, sous le contrôle commun de Airbus S.A.S. et sous la direction quotidienne d'une seule et même équipe. Cette équipe de direction est également responsable des activités de marketing et de service clientèle. La justification de cette intégration était que l'activité d'Airbus, dépassant désormais le cadre du GIE (voir ci-dessous) qui était bien adapté au regroupement des compétences et des ressources dans le but de gagner des parts de marché, requérait une nouvelle structure sociale capable de centraliser la direction de tous les aspects de l'activité.

EADS possède une participation de 80 % dans Airbus S.A.S. et détient le contrôle effectif, tandis que BAE Systems, qui détient les 20 % restants, bénéficie de droits minoritaires spécifiques. En effet, certaines décisions stratégiques, telles que les acquisitions et cessions d'un montant de plus de 500 millions de dollars, l'approbation des plans d'affaires à trois ans (mais pas des budgets annuels ni du lancement de nouveaux programmes) ainsi que certaines mesures qui pourraient entraîner une dilution de BAE Systems dans le capital d'Airbus S.A.S. doivent être approuvées à l'unanimité.

BAE Systems bénéficie d'une option de vente de ses actions AIRBUS S.A.S. à EADS. Cette option, exerçable à la valeur de marché, sera payable en numéraire et/ou en actions EADS, tel que décidé par EADS. Toutefois, BAE Systems a la faculté de demander un paiement en numéraire dans l'hypothèse où il devrait être obtenu des autorisations réglementaires préalables affectant de manière significative l'attribution des actions EADS. Pendant les trois premières années, cette option de vente ne pourra être exercée par BAE Systems qu'en cas de désaccord relatif à certaines décisions stratégiques ; après cette période de trois ans, elle pourra être exercée sans qu'une telle condition ne soit nécessaire. EADS bénéficie d'une option d'achat des actions AIRBUS S.A.S. détenues par BAE Systems, exerçable à la valeur de marché, dans le cas d'un changement de contrôle de BAE Systems dans certaines circonstances. De même, dans certaines circonstances, BAE Systems peut demander le rachat de ses actions AIRBUS S.A.S. par EADS, à la valeur de marché, dans l'hypothèse d'un changement de contrôle de BAE Systems ou d'EADS.

A compter du 1^{er} janvier 2003, BAE Systems bénéficiera d'un dividende spécial fonction des livraisons d'avions A340-500/600 au-delà d'un seuil déterminé. Sur la base des conditions économiques actuelles, ce dividende spécial, indexé sur la croissance future d'Airbus, pourrait être d'un montant non indexé compris entre zéro et 237,5 millions d'euros sur 10 ans (à compter du 1^{er} janvier 2003).

Un comité d'actionnaires comprenant cinq membres nommés par EADS et deux par BAE Systems prendra toutes les décisions d'actionnaires et stratégiques. Le président du comité d'actionnaires d'AIRBUS S.A.S. est Rainer Hertrich, co-*Chief Executive Officer* d'EADS. Noël Forgeard, en tant que *Chief Executive Officer* d'AIRBUS S.A.S., est responsable de la gestion opérationnelle des activités d'Airbus, avec un comité exécutif comprenant lui-même et jusqu'à neuf autres membres, dont deux membres proposés par BAE Systems, tous nommés en accord avec le *Chief Executive Officer* d'AIRBUS S.A.S. par le comité d'actionnaires.

Etant donné sa participation majoritaire au capital d'Airbus S.A.S. et le contrôle conféré par le pacte d'actionnaires relatif à Airbus S.A.S., EADS consolide par intégration globale le nouveau groupe intégré dans ses états financiers depuis le 1^{er} janvier 2001.

Synergies

La Direction estime que les actionnaires d'Airbus S.A.S. bénéficieront de gains de productivité et d'économies grâce à la suppression de duplication de ressources et d'investissements, à la réduction des frais généraux, à la mise en oeuvre d'une puissance d'achat accrue, à la concentration au sein de la nouvelle entité des activités de recherche et développement et à la mise en place d'un processus de prise de décision unifié.

La Direction s'est fixée, pour Airbus, un objectif d'économies liées aux synergies d'un montant récurrent d'environ 350 millions d'euros à compter de 2004. Celles-ci comprennent 250 millions d'euros découlant de l'intégration des actifs des partenaires fondateurs d'EADS et 100 millions d'euros supplémentaires correspondant à l'intégration des activités de BAE Systems liées à Airbus et de la mise en place d'une structure de direction unifiée au sein d'Airbus S.A.S.

La Direction estime qu'Airbus continue à renforcer sa compétitivité en offrant à ses clients un service clients entièrement intégré et en atteignant la taille critique nécessaire pour autofinancer de nouveaux programmes.

PRODUCTION

Répartition du travail

Les avions Airbus sont fabriqués selon un système efficace et flexible qui a permis d'optimiser les compétences spécifiques au cours des trois dernières décennies. Au cours de la phase de construction d'un avion Airbus, chaque tâche (de la conception, la définition et la fabrication à l'assistance produit ou opérationnelle) est attribuée aux sites industriels en fonction de leur spécialisation. L'enrichissement et le développement de centres d'excellence, bien qu'hérités du passé, constituent un atout concurrentiel propre au processus de fabrication d'Airbus.

Ingénierie

Les activités d'ingénierie sont réparties entre les sites industriels en fonction de leurs domaines de compétence, 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 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

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 site 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 centres d'excellence 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 en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni. Une fois l'assemblage de base réalisé, les tronçons sont ensuite 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 cinq Airbus A300-AST « Beluga » Super Transporteurs spécifiquement conçus pour le réseau de production d'Airbus. 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.

Adaptabilité aux variations de la demande

Face au repli actuel de l'activité, Airbus a mis en attente ses plans visant à augmenter sa production au cours des deux prochaines années et diminue ses livraisons en fonction des changements intervenus au niveau des engagements. Airbus espère désormais livrer environ 300 appareils en 2002, et si les conditions actuelles de marché et les intentions exprimées de la part des clients se maintiennent, en 2003 (contre 325 en 2001).

Pour ce faire, Airbus a introduit des mesures de réduction des coûts et a déclenché différents mécanismes de flexibilité de son processus de fabrication, notamment un système intégré avancé de renseignements sur la situation d'un client ou du marché qui permet d'alerter Airbus en amont, de reprendre un ensemble de tâches sous-traitées (38 à 40 % de la totalité des coûts de production) et d'adapter les critères de fabrication ou d'achat. En outre, Airbus exploite la flexibilité de ses effectifs en appliquant des dispositions contractuelles d'horaires modulables et d'heures supplémentaires et en optimisant le recours au travail temporaire et aux contrats à durée déterminée. L'objectif est de générer une économie équivalente à 6 000 emplois salariés temps plein sans réduire la main d'œuvre qualifiée et expérimentée que la Direction considère comme un atout de la plus haute valeur en vue de soutenir la croissance à long terme. La Direction estime que la structure de ses coûts fixes est adaptée pour permettre de dégager un niveau de rentabilité acceptable avec des livraisons ramenées à 85 % de leurs niveaux de 2001.

La flexibilité de la production d'Airbus a été placée au cœur de son organisation comme axe central de l'expansion de sa capacité au cours du récent cycle d'embellie. Elle se fonde sur les leçons tirées de précédents replis et est unique à Airbus grâce à ses gains de parts de marché.

4.1.3 Aviation militaire de transport

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division de l'Aviation Militaire de Transport (la « **Division AMT** ») fabrique et vend des petits et moyens porteurs de transport militaire. Elle est responsable du développement du projet de gros porteur européen de transport militaire, l'A400M. En outre, elle produit et commercialise des avions destinés à des missions, dérivés de plate-formes existantes et consacrés à des tâches militaires spécifiques, telles que la surveillance maritime ou la chasse anti sous-marins. La Division AMT conçoit et fabrique également les éléments d'aérostructure pour les constructeurs du secteur aérospatial dans le monde entier.

La Division AMT a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 0,5 milliards d'euros, représentant plus de 2 % du chiffre d'affaires consolidé total d'EADS en 2001 et la Direction prévoit que le projet A400M, une fois lancé, contribuera de façon significative à la croissance du chiffre d'affaires dans le futur.

STRATÉGIE

L'objectif stratégique de la Division AMT est de développer son métier de base afin d'exploiter l'ensemble des technologies d'EADS pour gagner des parts de marché et accroître sa rentabilité. Pour atteindre un tel objectif, la Division AMT a mis en œuvre une politique ciblée, en deux volets, visant à :

- **Consolider sa forte position et répondre à la demande croissante d'avions militaires de transport tactiques modernes et fiables.**

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 élargir sa gamme d'appareils de transport militaire tactique et ainsi capturer un marché ayant un potentiel de remplacement élevé et jusqu'à présent dominé par Lockheed Martin.

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

La Division AMT s'appuie, outre sur ses propres technologies spécialisées, sur celles de la division des systèmes de défense et systèmes civils, sur la large gamme de plates-formes d'EADS et sur les capacités de conversion de la division aéronautique afin de promouvoir des avions satisfaisant les besoins spécifiques de ses clients par rapport à la mission concernée.

De plus, la Division AMT possède une expérience 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 permettre de maximiser la charge utile puisque l'avion est plus léger que s'il était composé de matériaux classiques tout en offrant la même solidité. La Division AMT s'efforce de maintenir sa compétitivité 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 tactique. Ce marché est composé de trois segments : (1) les avions légers de transport avec une capacité de chargement d'une à quatre tonnes, (2) les avions moyens de transport dont la capacité de chargement varie de cinq à quatorze tonnes et (3) les avions lourds de transport dotés d'une capacité de chargement de quinze tonnes ou plus. Selon une étude menée par le Groupe Teal, le marché de l'aviation de transport militaire représentera une valeur estimée à 39 milliards de dollars environ au cours de la période 2001-2010.

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 15 % au cours des dix dernières années.

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 atteint 45 % sur les dix dernières années. Ils sont suivis par des appareils concurrents, le C-27J fabriqué par LMATTS, une société commune d'Alenia et Lockheed et le AN-32 fabriqué par Antonov.

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 et notamment Lockheed Martin et son Hercules C-130. Alors que les Etats-Unis réduisent et modernisent leur flotte existante, les besoins de renouvellement et d'accroissement de la flotte européenne de transport représentent une opportunité pour le nouvel avion A400M.

Jusqu'à présent, EADS a choisi de ne pas s'engager sur le segment de marché des gros porteurs stratégiques, auquel le C-17 de Boeing appartient.

Avions de mission

Selon une étude menée par le Groupe Teal, le marché des appareils de mission s'élèvera à un montant estimé à environ 24 milliards de dollars au cours de la période 2001-2010. C'est un marché caractérisé par une technologie de pointe et une forte valeur ajoutée, et dans lequel les clients ont des exigences croissantes en terme de recherche de systèmes complets et personnalisés en fonction de leurs besoins opérationnels respectifs. La défense et les combats modernes exigent de plus en plus un accès indépendant à l'information sous des formes complexes et sur des théâtres d'opérations variés. Ce phénomène et les besoins non satisfaits de l'Europe en matière de défense devraient 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 mise 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 décembre 2001, 468 C-212 avaient été vendus à 87 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 (1) 48 parachutistes, (2) 21 civières plus 4 infirmiers, (3) 4 palettes du modèle le plus utilisé pour le fret, ou (4) des colis hors gabarit tels que des moteurs d'avions ou pales d'hélicoptères. 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 décembre 2001, 247 CN-235 avaient été vendus à 33 opérateurs.

C-295 — Transport militaire moyen. Certifié en 1999, le C-295 adopte la configuration de base du CN-235, avec une cabine allongée qui permet de transporter une capacité de chargement supérieure de 50 % à une vitesse plus élevée sur des 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, accomplissant la plupart de leurs missions à un coût opérationnel plus bas et réservant le C-130 pour le transport de chargements plus lourds, ce qui permet d'augmenter sa durée de vie. En 2001, les forces aériennes espagnoles ont reçu le premier C-295 sur 9 tandis que la Pologne est devenue le premier client à l'export avec 8 appareils et que les Emirats Arabes Unis ont retenu cette plate-forme pour leurs missions de patrouille maritime. Au 31 décembre 2001, 19 CN-295 avaient été vendus à trois opérateurs.

Projet Airbus A400M — Transport militaire lourd. L'A400M a été conçu pour répondre au cahier des charges du Future Large Aircraft (FLA), défini par sept nations européennes pour remplacer leurs flottes vieillissantes de Hercules C-130 et de Transall C-160. En complément de la projection rapide et souple d'une force intercontinentale, le nouvel avion a été conçu pour répondre à l'évolution des contraintes géopolitiques (notamment l'augmentation du nombre des missions humanitaires et de maintien de la paix).

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. Une fois lancé, celui-ci 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 et de son réseau mondial de service après-vente.

En décembre 2001, l'Organisation Conjointe en Matière d'Armement (« OCCAR ») a conclu un contrat avec Airbus Military prévoyant la commande de 196 appareils A400M par huit nations : la Belgique s'est engagée sur huit avions (dont un pour le compte du Luxembourg), la France sur 50, l'Allemagne sur 73, l'Espagne sur 27, la Turquie sur 10, le Royaume-Uni sur 25 et le Portugal sur 3. Le contrat entrera en vigueur dès que l'Allemagne aura confirmé qu'elle dispose des autorisations budgétaires pour procéder à l'acquisition de 33 appareils en plus des 40 déjà prévus dans le budget de la défense. Sur la base des prix actuellement proposés pour la version de base de cet avion, le montant total de ces commandes dépasse les 18 milliards d'euros.

Airbus Military est une société par actions simplifiées (S.A.S) de droit français dédiée au développement, à la fabrication et à la livraison de l'A400M. Le capital de Airbus Military est détenu à 63,8 % par Airbus SAS, 25,5 % par EADS CASA, 5,1 % par le turc Tusas Aerospace Industries Incorporated, 4,1 % par le belge Flabel Corporation NVSA et 1,5 % par le portugais OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA, reflétant les commandes prévues par les sept pays représentés.

La Direction estime que le programme A400M permettra à EADS d'exploiter sa technologie aéronautique de premier plan afin de pénétrer un nouveau marché attrayant sans s'exposer aux risques de change et tout en atténuant l'impact des cycles commerciaux du marché du transport aérien civil.

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 l'intégration globale des systèmes dans ce type d'avion sont nombreuses, ce qui réduit beaucoup le nombre d'intervenants sur le marché mondial.

En raison de la taille réduite de chacun des marchés domestiques européens et des coûts importants associés au développement d'un avion de mission, ces programmes tendent, en Europe, à être financés et développés sur une base multinationale, en mettant l'accent sur un ensemble de compétences éprouvées. EADS estime que sa forte position en Europe 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 produits de manière indépendante. La Direction estime que le marché des avions ravitailleurs offrira des opportunités intéressantes, les premiers clients potentiels étant le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie. En janvier 2001, EADS, Rolls Royce, Cobham, Brown and Root Services et Thales se sont associés pour constituer le consortium AirTanker dans le but de répondre à l'appel d'offres du ministère de la défense britannique dans le cadre de son projet de Futur Avion Ravitailleur Stratégique (Future Strategic Tanker Aircraft — FTSA). Constitué sous la forme d'une initiative de financement privé, ce programme vise à remplacer les ravitailleurs VC10 et Tristar vieillissants, actuellement utilisés par la Royal Air Force, par un système fondé sur la famille des appareils long courrier Airbus. Par ailleurs, le remplacement de la flotte aéromobile américaine vieillissante d'avions ravitailleurs KC-130 a été identifié comme une nouvelle priorité et, sur la base des premières informations publiques, la Direction estime qu'une offre autour d'Airbus peut s'avérer compétitive par rapport à la solution présentée par Boeing.

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 des 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, C-295, d'Alantic ou de P-3 Orion pour laquelle EADS a déjà développé un système de mission de nouvelle génération à architecture ouverte, dénommé Fully Integrated Tactical System ou FITS. En 2001, la Division AMT a remporté des commandes pour la modernisation de cinq avions P3-Orion pour l'armée de l'air espagnole et de six C-212 pour l'armée mexicaine. Elle a également été retenue pour la fourniture de quatre C-295 équipés du système FITS aux Emirats Arabes Unis.

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 le C-295 sont fabriqués dans l'usine située au sein de l'aéroport San Pablo de Séville. La Direction pense que l'assemblage final de l'A400M, une fois lancé, aura lieu sur ce site, tandis que d'autres centres d'excellence Airbus en Europe fourniront des tronçons et sous-tronçons en fonction de leurs compétences respectives.

4.1.4 Aéronautique

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division aéronautique (la “**Division Aéronautique**”) est responsable de l’ensemble des activités aéronautiques à l’exception des divisions Airbus et Aviation Militaire de Transport. En 2001, elle a enregistré un chiffre d’affaires consolidé de 5,1 milliards d’euros, soit 16 % du total du chiffre d’affaires consolidé d’EADS.

Par sa filiale Eurocopter, EADS est le premier constructeur mondial d’hélicoptères et occupe le premier rang sur le marché des hélicoptères civils et militaires en Europe. La Direction prévoit une hausse sensible du chiffre d’affaires d’Eurocopter sur le marché militaire européen en raison de l’important carnet de commandes d’hélicoptères de combat Tigre et d’hélicoptères de transport militaire NH90 pour plusieurs gouvernements européens et de la demande identifiée sur les marchés à l’exportation.

Disposant de la plus grande participation dans le programme Eurofighter et fort de sa participation dans Dassault Aviation (Voir « Informations sur les activités d’EADS — Présentation du Groupe EADS — Investissements), EADS renforce sa position en vue de devenir l’un des premiers fournisseurs d’appareils de combat haute gamme.

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

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 continuera à rechercher des opportunités de croissance sur le marché militaire à l’export en s’appuyant sur les premiers succès remportés par les hélicoptères Tigre et NH90. Elle terminera le renouvellement de sa gamme complète d’hélicoptères civils et améliorera sa productivité dans ce secteur, en particulier par l’exploitation des synergies entre ses activités civiles et militaires dans le domaine des hélicoptères. Les services après-vente représentant une source de revenus importante et un élément de valeur essentiel pour les clients, la Division Aéronautique poursuivra le renforcement de son réseau de commercialisation, de distribution et d’assistance, qui offre ses services à quelque 9 000 hélicoptères Eurocopter et 2 065 opérateurs dans le monde.

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

EADS cherche à optimiser sa participation de 46 % dans le consortium qui a développé l’avion de combat polyvalent Eurofighter. La stratégie de la Division Aéronautique vise à (1) atteindre rapidement un niveau d’efficacité et de qualité élevé dans la production des Eurofighter et (2) à moyen terme, pénétrer le marché potentiel à l’export pour ce type d’appareils, dont la Direction estime que le programme Eurofighter pourrait capturer jusqu’à 50 %.

- **S’appuyer sur le rôle de fabricant d’équipements d’origine (OEM) d’EADS pour exploiter le marché en croissance régulière du service après-vente**

La Division Aéronautique, en exploitant la connaissance approfondie par EADS des avions Airbus et ses relations avec les clients d’Airbus, continue de développer ses activités de reconversion et de maintenance des appareils Airbus. En outre, elle tire parti de sa position solide sur le segment de la maintenance industrielle pour les forces aériennes, diversifie ses services afin d’y inclure la formation et de développer la chaîne de valeur de son support logistique à l’intention des clients gouvernementaux.

EUROCOPTER

PRÉSENTATION

Eurocopter est l’un des principaux constructeurs au monde d’hélicoptères disposant d’une gamme très large d’hélicoptères civils et militaires. En 2001, Eurocopter s’est octroyée 57 % du marché mondial des hélicoptères civils et 25 % du marché d’exportation des hélicoptères militaires.

MARCHÉ

En 2001, la valeur des hélicoptères livrés à travers le monde est estimée à plus de 5,4 milliards d'euros. La Direction prévoit que ce chiffre atteindra 10,2 milliards d'euros d'ici 2010. D'après une étude du Teal Group réalisée en 2000, 4 712 hélicoptères civils et 4 494 hélicoptères militaires devraient être fabriqués dans le monde entre 2000 et 2009.

Les hélicoptères militaires, qui sont en général des appareils plus gros et dotés de systèmes plus sophistiqués que les hélicoptères civils, ont représenté 74 % de la valeur totale des livraisons en 2000 et leur part pourrait atteindre 82 % en 2010. En 2001, 75 % des commandes d'hélicoptères militaires avaient trait aux segments à forte valeur des appareils de combat et lourds.

Le service après-vente et les efforts de R&D financés par les pouvoirs publics constituent un marché important qui vient s'ajouter à celui des livraisons de nouveaux appareils. Les données de marché indiquent que les livraisons d'appareils civils dans le monde ont concerné 495 appareils en 2001.

La demande de nouveaux hélicoptères militaires est principalement motivée par des considérations budgétaires et stratégiques, ainsi que par le besoin de remplacer une flotte vieillissante. 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. Cette tendance a été confirmée par l'augmentation des programmes militaires à grande échelle constatée en 2001, tels que ceux développés par l'Australie, le Brésil, l'Indonésie ou le Portugal ainsi que dans le cadre du projet *Nordics Standard Helicopter Project*. 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.

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 la valeur des livraisons au secteur civil va progresser de 4 % en moyenne sur les dix prochaines années.

Le segment militaire est fortement convoité et se caractérise par des difficultés d'accès aux appels d'offres nationaux par les fabricants étrangers, allant parfois jusqu'à empêcher *de facto* les importations. De ce fait, la part du marché mondial des hélicoptères militaires détenue par Eurocopter dans le passé a été relativement limitée, l'arrivée sur le marché du Tigre et du NH90 devant probablement faire augmenter cette part à l'avenir.

Sur le segment militaire, les principaux concurrents d'Eurocopter sont les quatre grands constructeurs d'hélicoptères présents sur le marché mondial, un européen (Agusta-Westland) et trois américains (Bell Helicopter, Boeing et Sikorsky). En outre, un certain nombre de fabricants domestiques se concurrencent sur leurs marchés nationaux 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 70 % du total des ventes d'hélicoptères civils en 2001.

L'impact des attentats du 11 septembre sur Eurocopter a été mitigé : dans les mois qui ont suivi, ils ont eu des conséquences négatives pour les opérateurs actifs sur les segments du travail et du tourisme aériens, mais ils ont renforcé la demande du segment parapublic du marché. Ils suscitent également une embellie potentielle à plus long terme sur le marché militaire, ce qui permet d'atténuer les effets du ralentissement économique. Une croissance normale devrait être retrouvée d'ici le milieu d'année.

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 (1) des hélicoptères légers monomoteurs comme l'EC120 Colibri ou l'hélicoptère Ecureuil et des bimoteurs légers comme l'EC135 et l'EC145, (2) des appareils moyens tels que le Dauphin et l'EC155 et (3) des hélicoptères moyen-lourds comme le Super Puma/Cougar. 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.

Produits en cours de développement

Eurocopter est 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. Eurocopter étudie également d'autres concepts technologiques dont celui du convertible que la direction de la recherche et de la technologie de la Commission européenne considère comme une technologie critique.

Les activités de développement ont représenté 14 % du chiffre d'affaires total d'Eurocopter en 2001. Ces montants résultent principalement des programmes de développement du Tigre et du NH90, qui s'appuient sur des financements externes.

Segment militaire

Les programmes de développement en cours comprennent (1) le NH90, hélicoptère de transport militaire décliné en plusieurs versions, tactiques, navales ainsi que de recherche et de sauvetage de combat, (2) l'hélicoptère de combat Tigre et (3) l'EC725, le tout dernier membre de la famille Cougar.

Le NH90. Le NH90 a été développé sous la forme d'un hélicoptère polyvalent adapté à la fois au transport tactique et à la marine. Le projet, principalement financé par les gouvernements français, allemand, italien et néerlandais, a été développé conjointement par Eurocopter, Agusta en Italie et Fokker Services aux Pays-Bas, en tant que partenaires communs au sein de la structure NHI (Nato Helicopter Industries), au pro rata direct des engagements d'achat exprimés par chacun de ces pays. NHI est détenu à 62,5 % par Eurocopter. Les besoins confirmés de NH90 portent sur 595 appareils. La production du premier lot de 243 hélicoptères, assorti d'une option sur 55 appareils supplémentaires, destiné aux quatre pays partenaires, a démarré en 2000 et les premières livraisons sont prévues fin 2004. En 2001, une commande de 10 appareils supplémentaires a été passée par le Portugal tandis que la Finlande, la Suède et la Norvège ont conjointement choisi le NH90 à hauteur de 52 commandes unitaires fermes auxquelles viennent s'ajouter 17 options. Sur ces commandes fermes, 38 sont comptabilisées dans le carnet de commandes de 2001 et les 14 restantes le seront dans celui de 2002. Ces premiers succès confirment le potentiel important du NH90 à l'export en tant que plate-forme militaire à laquelle pourront être associées des 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. Le développement est en voie d'achèvement, avec deux modèles conçus autour de la même cellule de base, une version antichar et une version appui-protection. Le premier modèle sera construit pour les forces armées française et allemande, tandis que le second sera fourni à l'armée française seule. Les besoins totaux ont été confirmés à hauteur de 215 appareils pour la France et 212 pour l'Allemagne. Les livraisons faisant suite à la commande initiale de 160 appareils sont prévues pour débiter fin 2002. En 2001, le Tigre a été sélectionné dans le cadre d'un appel d'offre lancé par le ministère australien de la défense portant sur 22 hélicoptères de combat. Il est aussi actuellement en lice en Espagne.

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 du marché mondial d'environ 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 l'hélicoptère léger EC145, dérivé du BK-117. Les livraisons de l'EC 130, dernière version à moteur simple de la famille Ecureuil, ont démarré en 2001. Service après-vente

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 de la taille, de l'âge de la flotte d'hélicoptères et de l'aptitude des acquéreurs à assurer eux-mêmes la maintenance et les réparations. Les clients civils sont majoritairement de 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 2001, les appareils Eurocopter constituait le second parc mondial, avec environ 9 000 hélicoptères en service. En conséquence, les activités de service à la clientèle ont représenté 34 % du chiffre d'affaires d'Eurocopter pour 2001. Ces activités se composent principalement de services de formation, maintenance, réparation et fourniture de pièces détachées. Afin de fournir un service efficace, Eurocopter a mis en place un réseau de services au travers de ses filiales, distributeurs agréés et ateliers agréés. Par ailleurs, afin d'étendre la gamme de services proposés aux clients, Eurocopter et Thales ont conjointement créé HELISIM, un centre d'entraînement au pilotage d'hélicoptère qui a ouvert en 2002.

CLIENTS ET MARKETING

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 répartie dans le monde: sa pénétration du marché civil en Europe, aux Etats-Unis et au Canada lui confère une place de premier plan parmi les constructeurs sur ces marchés.

La stratégie d'exportation d'Eurocopter repose sur un vaste réseau international, actuellement constitué de 14 filiales étrangères et complété par un réseau de distributeurs agréés et de centres de service s'adressant au plus grand nombre de clients potentiels.

En outre, 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.

Environ 2 065 opérateurs du monde entier utilisent actuellement des hélicoptères Eurocopter; il s'agit là d'une base importante pour les activités de services à la clientèle. 90 % des clients d'Eurocopter disposent d'une flotte comprenant entre un et cinq hélicoptères.

L'adaptabilité et la fiabilité des produits Eurocopter en font une solution de premier choix pour les clients les plus importants. 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. Des 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 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 Munich.

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. 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. 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 incluent diverses capacités: missions tous temps, décollage et atterrissage courts, grande capacité de résistance, taux d'utilisation élevés et enfin indépendance vis-à-vis des équipements externes au sol (autonomie).

MARCHÉ

Le marché mondial des avions de combat est alimenté par deux grands fournisseurs américains, par des concurrents européens de taille plus réduite et par des 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 Lockheed Martin, constructeur de la série F-16 et Boeing (à la suite de l'acquisition de McDonnell Douglas), fabricant du F/A-18 et du F-15. Lockheed Martin est le principal constructeur du nouveau

F-22 Raptor qui sera fabriqué en collaboration avec Boeing. Dans ce secteur, Northrop Grumman agit en qualité de sous-traitant principal (environ 40 %) du F/A-18E/F.

En Europe, trois fabricants se partagent la production d'avions de combat: (1) Dassault Aviation pour le Rafale et le Mirage 2000, (2) Saab, associé à BAE Systems, pour la production du Gripen et (3) le consortium Eurofighter, composé d'EADS, de BAE Systems et d'Alenia, dans lequel se retrouvent quatre pays.

En Russie, les deux fournisseurs d'avions de combat sont (1) Sukhoi, qui produit le Su-27 ainsi que de nombreux appareils dérivés numérotés jusqu'à Su-35 et (2) 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 le marché mondial sont les suivants :

<u>Constructeur</u>	<u>Type d'avion</u>	<u>Date de première livraison</u>
Boeing (McDonnell Douglas).....	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas).....	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Dassault Aviation.....	Mirage 2000	1983
VPK/MAPO	MiG29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986
Saab.....	Gripen	1993
Boeing.....	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1998
Dassault Aviation.....	Rafale	1999
Mitsubishi/Lockheed Martin.....	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin.....	F-22 (<i>Raptor</i>)	2001 ⁽¹⁾
Consortium Eurofighter.....	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2002 ⁽¹⁾

(1) date prévue de livraison

En outre, Lockheed Martin a remporté le contrat de développement du F-35 *Joint Strike Fighter* pour le Département américain de la défense.

D'après le Teal Group, le prix « *fly-away* » des avions de combat, selon le modèle et les spécifications, oscille 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. Le Teal Group estime le marché mondial des avions de combat à 134 milliards de dollars pour la période 2001-2010 et en attribue une part de 22 % à Eurofighter.

STRUCTURE DU PROGRAMME

Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (« **Eurofighter GmbH** ») est la société responsable du programme Eurofighter. Les actions de la société sont actuellement détenues par EADS (46 %), BAE Systems (33 %) et Alenia Aerospazio, une division de Finmeccanica en Italie (« **Alenia** ») (21 %).

La charge de production industrielle se répartit comme suit entre chacun des partenaires du consortium Eurofighter: 43 % pour EADS, 37,5 % pour BAE Systems et 19,5 % pour Alenia, reflétant ainsi le nombre d'avions commandés. EADS est chargée du fuselage central, des systèmes de commandes de vol, de la fabrication de l'aile droite et des bords de bord d'attaque, ainsi que de l'assemblage final des 180 avions destinés à l'armée allemande et des 87 appareils commandés par les forces armées espagnoles. Eurofighter est un programme dans lequel chaque élément est fabriqué par une source unique, sans doublon de responsabilités, 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.

EADS et Alenia, qui représentent ensemble 62,5 % de la part de travail d'Eurofighter, étudient conjointement les moyens de consolider davantage le contrôle du programme Eurofighter.

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. Un contrat avec la Grèce portant sur l'acquisition de 60 avions, avec une option sur 30 appareils supplémentaires, a été paraphé en février 2001. La signature de ce contrat est désormais attendue pour 2004, à la suite du report par le

gouvernement grec de différents budgets de défense. L'Autriche, la Norvège, Singapour et l'Arabie Saoudite sont également des clients potentiels.

L'acquisition par les ministères de la défense d'avions de combat est planifiée en fonction des besoins stratégiques (de défense aérienne et/ou des capacités d'attaque) ainsi qu'en fonction de contraintes politiques et budgétaires, notamment depuis la fin de la guerre froide.

Les critères de décision permettant de répondre à la question « combien d'appareils et quels modèles? » sont principalement (1) la mission de base envisagée (avec une préférence pour les avions de combat polyvalents), (2) la nature et la fréquence des missions prévues, (3) des considérations d'interopérabilité au sein de la flotte existante et avec les flottes alliées, (4) des considérations de sécurité logistique et (5) 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) en vue d'une capacité supplémentaire.

PRODUCTION

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.

La livraison de la première tranche de 148 avions est prévue entre le premier semestre 2002 et 2005. La production devrait se poursuivre jusqu'en 2015, à raison de 52 appareils par an à compter de 2004.

L'Eurofighter a été conçu pour permettre des améliorations en fonction de l'évolution de l'avionique et des systèmes d'armes, offrant ainsi une durée de vie prolongée.

DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

ETAP

En novembre 2001, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni ont mandaté Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS et SAAB pour une mise en œuvre commune du programme d'acquisition technologique européen (ETAP). Une étude initiale attendue pour l'été 2002 permettra d'évaluer les futurs besoins du système de combat aérien en termes de capacité à un horizon de 20 ans. Les phases suivantes du programme ETAP prévoient la mise à l'essai des éléments constitutifs des systèmes et des démonstrateurs technologiques.

L'objectif d'ETAP est d'optimiser l'efficacité de la recherche et de la technologie à travers l'Europe par l'identification de technologies capacitantes clés permettant de réduire les risques ; les domaines de recherche incluent l'avionique, les structures, les systèmes de véhicules embarqués, l'observation à basse altitude, le guidage et le contrôle de mission, les armes et leur intégration et enfin les systèmes d'appui et de propulsion.

VECTOR

EADS et Boeing développent conjointement le programme de recherche VECTOR qui explore des systèmes de commandes de vol innovants avec orientation intégrée de la poussée sans empennage vertical pour une performance améliorée. Ce programme étudie également la possibilité d'effectuer des décollages et atterrissages extrêmement courts. La phase initiale de tests fondée sur une plate-forme X31 a été menée début 2001 et la seconde vague d'évaluation est consacrée aux atterrissages automatiques courts de précision.

En 2001, EADS a été retenue pour développer un système de largage aérien contrôlé par GPS pour permettre le largage précis de chargements à haute altitude. Dans le cadre d'un contrat pour le ministère de l'intérieur bavarois, EADS a également mené la phase d'essai au sol d'AUTOPOL, produit dérivé des systèmes militaires de reconnaissance automatique de cibles destiné à repérer, détecter et identifier automatiquement des individus ou des véhicules depuis un hélicoptère. La prochaine étape passe par l'évaluation du système sur une plate-forme EC135 dans toutes les conditions de vol, de temps et d'opérations.

AVIATION MILITAIRE — AVIONS D'ENTRAÎNEMENT ET DE COMBAT LÉGERS

PRÉSENTATION

La Direction estime qu'il existe un important marché potentiel des avions d'entraînement et de combat légers. La concurrence est âpre dans ce secteur, 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)

Le Mako, actuellement en phase de développement préliminaire, est conçu comme un avion furtif d'entraînement et de combat léger à haute performance, incorporant des technologies spécifiques développées dans le cadre du programme Eurofighter. Nombre d'offres concurrentes sur ce segment étant proches de la fin de leur vie opérationnelle, la Direction estime qu'il existe peu ou pas de possibilités d'adaptation économiquement viables. Par conséquent, le Mako est en mesure de combler ce vide, grâce à une structure techniquement évoluée et à un excellent potentiel de croissance, pour un prix relativement abordable.

L'avion est initialement prévu 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 limités tandis 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.

EADS et les Emirats Arabes Unis ont signé début 2001 un protocole d'accord en vue du développement conjoint du programme et ont été rejoints par 13 partenaires partageant les risques et les bénéfices.

Aviojet EADS CASA C-101

Le C-101 est un jet d'entraînement et d'attaque au sol, doté d'un poste de pilotage en tandem offrant une excellente visibilité aux deux postes. L'avion se caractérise par une faible consommation de carburant, peu de maintenance, une excellente manœuvrabilité et de faibles signatures sonores et 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 intégrée 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.

AVIATION MILITAIRE — AVIONS DE MISSION

APPAREIL DE PATROUILLE — MPA-R

Le programme de remplacement MPA a été conçu pour offrir une solution de substitution au Bréguet Atlantic des forces navales allemandes et italiennes, qui ont formulé une demande de proposition en novembre 2001.

L'Allemagne et l'Italie envisagent 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.

EADS s'est associé à Alenia pour présenter une offre commune.

AVIATION REGIONALE — ATR

PRÉSENTATION

ATR est l'un des leaders mondiaux du marché aéronautique régional des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges. En 2001, EADS et Alenia ont abandonné la structure initiale de GIE de ATR et ont apporté leurs actions ainsi qu'un certain nombre d'actifs industriels dédiés à ce programme à une nouvelle société dénommée ATR Integrated. La nouvelle structure a pour objet de faciliter les réponses apportées aux besoins du marché ainsi que la répartition des ressources et, en dernier lieu, de réduire les coûts de fabrication et d'exploitation.

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 2000. Au cours des dernières années, on a enregistré une croissance de la demande d'appareils régionaux de moins de 70 sièges, au détriment des appareils à turbo-propulsion, notamment à mesure que les compagnies régionales étendent leur offre à des destinations plus longues. Traditionnellement, ces compagnies avaient privilégié des appareils à turbo-propulsion, moins onéreux à l'achat et à l'exploitation que les avions à réaction sur de telles lignes et offrant une plus grande flexibilité d'adaptation aux conditions climatiques et aux différents types de pistes. Aujourd'hui, la demande pour des appareils à turbo-propulsion s'est toutefois stabilisée.

L'industrie aéronautique régionale a connu un mouvement 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 2001, le marché mondial des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges toujours en production était dominé par deux fabricants: ATR qui représente 61 % des commandes cumulées et le canadien Bombardier 39 %. Le marché mondial des avions à réaction régionaux est dominé par Bombardier, le brésilien Embraer (dans lequel EADS détient une participation minoritaire) et Fairchild Dornier. Ce marché se caractérise actuellement par une concurrence vigoureuse sur les prix et un conflit entre Etats relatif aux aides publiques pour le financement des ventes d'avions. Les difficultés rencontrées par les grandes compagnies aériennes au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 ont profité aux opérateurs régionaux à qui il a de plus en plus été fait appel pour assurer certaines liaisons qui ne sont plus rentables pour les géants du secteur. En 2001, ATR a ainsi enregistré 25 commandes d'appareils neufs et 23 d'appareils de seconde main et a livré 20 nouveaux avions.

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 accrues exprimée par les opérateurs, ATR a lancé une nouvelle génération d'appareils sous les noms de ATR 72-500 et ATR 42-500. En novembre 2001, ces avions se sont classés au premier rang sur le marché des appareils à turbo-propulsion pour la troisième année consécutive selon une enquête réalisée par l'Air Finance Journal auprès des opérateurs et des investisseurs. 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 le produit de base 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 370 appareils, l'ATR 42 réalise les meilleures ventes dans sa catégorie (turbo-propulsion de 50 sièges) au 31 décembre 2001.

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 2001, le total des commandes cumulées de la série ATR 72 atteignait 292 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. La certification du programme de porte pour gros porteur, lancé avec l'intégrateur Aeronavali, est prévue pour l'été 2002. La

Direction estime que la configuration de l'ATR et sa fiabilité le positionnent bien pour devenir le standard de l'industrie du fret, redonnant ainsi une seconde vie à de nombreux appareils de la génération précédente.

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 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. En 2001, ATR a conclu un accord de coopération avec EMBRAER relatif à la création de AEROCHAIN, marché électronique destiné à développer les services de support dans tous les domaines de l'exploitation aérienne (formation, pièces détachées, publications techniques et prévisions de maintenance). Dans un premier temps, ATR a démarré une phase de test en ouvrant son site Internet de support clientèle à sept compagnies aériennes.

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. La division ATR Asset Management gère le risque qui résulte de ces opérations et répond à la demande croissante d'appareils de seconde main. En participant au placement et au financement des avions de seconde main 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, tout en contribuant à soutenir la valeur résiduelle de ces appareils. Par le passé, certains opérateurs satisfaits de leur exploitation d'ATR de seconde main 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

Sites

Les locaux d'ATR sont situés à proximité de Naples (Italie), à Saint-Nazaire et à Saint-Martin, près de l'aéroport de Toulouse. L'assemblage final, les vols d'essai, la certification et les livraisons ont lieu sur le site de Toulouse. ATR 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, est conçu afin d'optimiser la capacité d'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.

AVIATION LEGERE

EADS SOCATA

EADS 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, EADS 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. En raison de l'accueil favorable que ses produits ont reçu sur le marché, en particulier aux Etats-Unis, EADS Socata a accéléré la cadence de production des familles TB et TBM 700 en 2001. EADS Socata développe actuellement un réseau de distributeurs afin d'accroître sa pénétration du marché américain qui représente 60 % de ses ventes sur le segment de l'aviation légère.

Depuis le lancement de ses activités d'aérostructures au début des années 1960, EADS Socata s'est positionnée comme un sous-traitant de premier plan de sous-ensembles complets. EADS 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, EADS Socata réalise des travaux de conception pour de nombreux programmes aéronautiques européens, parmi lesquels Airbus, Eurocopter, Mirage et Falcon. En 2001, Socata a été choisie pour devenir le partenaire à risque de Dassault Aviation pour les structures métalliques et composites en carbone destinées au futur jet d'affaires FNX.

RECONVERSION DES AVIONS ET SERVICES TECHNIQUES

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

Dans les domaines de la reconversion des appareils et des services techniques, EADS regroupe les activités de (1) EADS Sogerma, (2) Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) et (3) certaines activités de maintenance militaire et commerciale en Allemagne et en Espagne. La Direction estime que la concentration du savoir-faire au sein d'une équipe expérimentée permet à l'activité reconversion d'avions et services techniques d'offrir ses services sur une large gamme d'appareils, y compris ceux produits par EADS. Par ailleurs, les transferts de personnels qualifiés s'intensifient au sein de cette activité, donnant lieu à la création de 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 des services techniques pour avions commerciaux, l'échange de connaissances avec EADS améliorera la maintenance d'appareils Airbus de première génération et facilitera les activités de maintenance liées aux 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 et moyennes compagnies aériennes.

RECONVERSION D'APPAREILS COMMERCIAUX

PRÉSENTATION

La reconversion d'un avion de transport de passagers en avion cargo, 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, est la principale modification proposée aux exploitants d'avions commerciaux.

MARCHÉ

Le marché de la reconversion d'appareils civils cargo comprend des sociétés de transport express comme UPS ou Federal Express, des compagnies aériennes aux flottes réduites et des groupes financiers. 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, elle maintient la valeur résiduelle de l'appareil à un niveau relativement élevé en prolongeant la durée de vie utile, génératrice de revenus.

Selon les prévisions d'Airbus, le marché du fret devrait connaître une progression supérieure à celle du transport de passagers, au cours des vingt prochaines années. En raison de la mise hors service des appareils anciens, il faudrait, pour répondre à cette demande, mettre sur le marché 1 900 avions cargo dédiés, dont approximativement 75 % seraient issus de la reconversion d'avions de transport de passagers. Toutefois, compte tenu de la crise économique actuellement traversée et malgré des commandes importantes en 2001 de la part de Fedex et d'Intrepid, société de location, des risques pèsent à court terme sur la pleine utilisation de la capacité existante d'EADS de fabrication d'aérostructures et de conversion.

Le principal concurrent d'EADS sur le marché de la reconversion des appareils en modèles cargo est Boeing, qui offre désormais des services de reconversion de l'ensemble de ses appareils, à l'exception des B777 et des anciens MD.

PRODUITS

Dans le domaine des reconversions d'avions de transport de passagers en avions cargo, EADS est spécialisée dans la reconversion des Airbus A300 et A310 en avions cargo. EADS tire parti de cette spécialisation en lançant de nouvelles versions telles que l'A310-300 en 2001 et l'A300-600 en 2002 afin de se positionner sur le marché

naissant de la reconversion des A320 et A330. Airbus propose également la reconversion d'appareils A300B4 et A300-600.

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.

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.

Sur le marché du renouvellement des cabines, EADS prévoit également des synergies avec ses importantes activités d'aménagement des cabines et de fabrication de sièges hauts de gamme. En 2001, elle a ainsi réalisé l'intégration de cabines pour trois jets d'affaires.

SERVICES TECHNIQUES COMMERCIAUX

PRÉSENTATION

La maintenance aéronautique consiste en 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 tous les quatre à dix ans. Dans tous les cas, le service implique de 4 000 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 charge de travail.

Lors de ces arrêts au sol planifiés ou dans des cas particuliers, des modifications lourdes ou légères sont également effectuées pour améliorer la performance des appareils, les mettre aux normes par rapport aux nouvelles règles de navigation ou d'aptitude au vol ou encore maintenir leur valeur financière. La reconversion de la configuration intérieure d'un avion de transport peut également être mise en œuvre à de telles occasions, la préoccupation principale des opérateurs étant de minimiser les temps d'immobilisation en groupant les tâches.

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 peuvent être confiés à 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 6 % pour le train d'atterrissage et 10 % pour le moteur auxiliaire (*Auxiliary Power Unit* — « 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.

En donnant accès à un ensemble de pièces détachées, à un support technique et à des services d'ingénierie, EADS permet à ses clients de se concentrer sur leur métier de base en bénéficiant du support du constructeur. En tant qu'acteur présent dans ce domaine des services techniques auxiliaires, EADS est également dans une meilleure position pour surveiller la qualité de ses produits lorsqu'ils sont en service et anticiper les besoins des opérateurs.

MARCHÉ

Le marché accessible de la maintenance des avions commerciaux devrait atteindre 3,0 milliards d'euros en 2003. La part du marché de la maintenance de la flotte Airbus devrait progresser.

Des prestataires indépendants de services techniques concurrencent les grandes compagnies aériennes dans ce secteur d'activité. Certaines compagnies, comme Air France et Lufthansa, ont leurs propres ressources de services techniques adaptées à la taille et au type de leur flotte et sont donc en mesure de réduire leur vulnérabilité aux cycles du marché. D'autres compagnies aériennes, notamment américaines, ou des opérateurs plus petits, cherchent à réduire leurs dépenses en externalisant ces services au profit de prestataires indépendants, comme EADS Sogerma. Les sociétés de location aéronautique sont généralement guidées par des considérations plus financières que techniques qui les poussent à adopter une politique technique restreinte, mais la Direction estime qu'elles feront de plus en plus appel à des services techniques de haute qualité assurés par des prestataires indépendants afin de préserver la valeur résiduelle de leurs actifs.

Le repli économique actuel a considérablement affaibli bon nombre de compagnies aériennes, et a modifié leurs besoins en matière d'externalisation de la maintenance. Parallèlement, la crise a accéléré l'intensification de la

concurrence entre les fournisseurs indépendants et les compagnies aériennes dont les capacités de maintenance propres sont excédentaires du fait de l'utilisation réduite de leur flotte.

Dans le domaine de la maintenance des composants, les principaux concurrents d'EADS Sogerma sont BF Goodrich, Messier et Lufthansa Technik pour les trains d'atterrissage et GE/Honeywell ainsi que Triumph pour les moteurs auxiliaires.

PRODUITS

EADS offre un large éventail de services techniques planifiés. Alors que le nombre et l'âge moyen des appareils Airbus en service dans le monde augmentent, la Direction estime que l'expérience d'EADS Sogerma sur le marché de la maintenance des Airbus joue en sa faveur en dépit des surcapacités du marché. EADS Sogerma a lancé une série d'initiatives afin de rationaliser et consolider ses activités entre ses différents sites de production : les tâches de maintenance lourde à plus forte valeur ajoutée convergent vers des sites spécialisés tels que Bordeaux. Parallèlement, elle développe un réseau de sites, parfois conjointement détenus avec des opérateurs locaux, dans des pays à plus faibles coûts dans le bassin méditerranéen, la région du Golfe ou en Extrême-Orient afin d'y effectuer la maintenance des avions de ligne et légère. Cette approche intégrée unique permet d'optimiser l'utilisation des ressources et de créer des relations à long terme mutuellement profitables avec les clients. Sogerma Tunisie, détenue conjointement avec Nouvelair, la compagnie aérienne de Monastir, illustre cette stratégie. EADS Aeroframe Services LLC, conjointement détenue par EADS Sogerma et Northrop Grumman, s'est lancée dans la maintenance, l'entretien et la révision des gros avions commerciaux sur le marché américain, notamment sur la flotte Airbus de plus en plus importante.

EADS renforce ses 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 au travers de partenariats avec des fabricants de pièces d'origine tels qu'Honeywell. Ces partenariats ouvrent l'accès à de nouvelles générations de composants, accroissent la reconnaissance du client vis-à-vis des compagnies aériennes et favorisent l'offre de plus en plus appréciée de services de « maintenance totale des composants ».

EADS fournit également des services de support opérationnel, d'ingénierie et de 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.

RECONVERSION D'AVIONS MILITAIRES

PRÉSENTATION

La Direction estime que la modernisation des avions militaires représente une opportunité commerciale importante de croissance et de rentabilité durable. 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, l'achat de nouveaux appareils polyvalents se révélant 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 expérience dans le domaine de la reconversion d'avions militaires, grâce aux programmes F1 Mirage, Jaguar, F-4 Phantom, F-5, Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic I et C-130 Hercules. Cette expérience 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 2001, des contrôles du C-130 ont été effectués pour le compte de clients africains et sud-américains, notamment sur le nouveau site de Casablanca tandis que l'usine de Bordeaux a entamé une modernisation à grande échelle de l'avionique et des structures. La reconversion d'un DC9 en un démonstrateur technologique a été réalisée pour Thales, de même que la modernisation et la mise à jour des systèmes de l'avion de combat Mirage 40.

La complémentarité de ses compétences et de son expérience acquise au sein de nombreux programmes d'aviation militaire permettent à EADS d'offrir une large gamme de produits à une clientèle internationale plus vaste, notamment à l'export.

PRODUCTION

Dans les domaines de la reconversion d'appareils et des services techniques, EADS exerce ses activités à partir de sept sites en France et en Allemagne, et d'installations à Miami (Floride), à Lake Charles (Louisiane) et à Casablanca (Maroc). Le site d'EADS 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 d'EADS 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 panneaux de plancher pour les modèles Airbus.

4.1.5 *Systèmes de défense et systèmes civils*

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division des Systèmes de défense et systèmes civils (la « **Division DCS** ») intervient dans les domaines des systèmes de missile, de l'électronique de défense, des télécommunications et des services. En termes de chiffre d'affaires pour 2001, MBDA, filiale d'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 (**Nortel**), parmi les sociétés multinationales de télécommunications actives sur les marchés civils et militaires. Sur une base consolidée, la Division DCS a réalisé un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'euros en 2001, soit 10 % du chiffre d'affaires total d'EADS.

Depuis la création d'EADS, la Division DCS est placée en tête de la consolidation de ses secteurs d'activité en Europe. Elle a réorganisé et restructuré ses actifs afin de lutter contre une dépendance excessive par rapport aux budgets de défense stagnants, voire en baisse, sur certains segments des marchés allemands et français. Pour permettre le retour à la rentabilité de certains de ses domaines d'activité, la Division DCS poursuit la restructuration globale entreprise précédemment, qui comprend une adaptation de ses effectifs ainsi qu'une optimisation de ses sites.

En 2001, la Division DCS a procédé à une intégration rapide de ses activités au sein de quatre unités fonctionnelles nouvellement définies : Systèmes de Missiles, Systèmes et Electronique de Défense, Télécommunications et Services. Cette démarche a pour but de favoriser une meilleure allocation des ressources, réduire les coûts de la division et améliorer les produits et services offerts, tout en assurant une compatibilité avec les exigences de clients nationaux en France et en Allemagne, surtout en ce qui concerne les programmes et informations sensibles pour les Etats.

En 2001, les réductions des budgets de défense en Europe se sont poursuivies, mais la « guerre contre le terrorisme » a accentué la nécessité de systèmes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR), de réseaux de communication sécurisés (pour les forces armées et les clients para-publics) et d'armes à distance de haute précision, autant de segments qui forment le cœur de métier de la Division DCS. L'importance de l'information, de la mobilité et de l'interopérabilité dans la maîtrise de l'air mettent en évidence les actifs majeurs d'EADS.

A la mi-septembre, une structure transdivisionnelle ad-hoc a été créée au sein d'EADS pour assurer une évaluation stratégique homogène des questions de sécurité, qu'elles soient militaires ou civiles. S'agissant des applications militaires, EADS s'est appuyée sur les nouveaux besoins anticipés et sur les domaines d'excellence de la Division DCS pour définir l'interopérabilité, la prévalence de l'information et la sécurité du territoire national comme ses plus hautes priorités.

STRATÉGIE

Les priorités stratégiques de la Division DCS sont les suivantes:

- **Concentration sur les marchés de croissance**

Systèmes de Missiles. La constitution de MBDA en décembre 2001 renforce la position de leader revendiquée par EADS sur le marché des systèmes de missiles tactiques. MBDA réunit Matra Bae Dynamics (« **MBD** »), filiale détenue à parité égale par EADS et BAE Systems, les activités de la filiale à 100 % d'EADS Aérospatiale Matra Missiles (**AMM**), et les activités de systèmes de missiles d'Alenia Marconi Systems (**AMS**), elle-même filiale commune de BAE Systems et Finmeccanica. Par l'intermédiaire de MBDA, EADS cherche à bénéficier d'un meilleur accès à certains marchés, principalement en Italie, d'une amélioration de la gestion du programme Aster et d'une intégration verticale des sous-systèmes, en particulier de recherche de fréquences radio. EADS prépare également l'intégration de la société LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (**LFK**), dont elle détient 81,3 % du capital, dans MBDA qui détient le solde du capital. En outre, EADS est actuellement en négociations pour associer sa filiale Celerg avec l'anglais Royal Ordnance au sein d'une société de propulsion européenne. L'un des principaux objectifs à court terme de MBDA est de mener à bien le développement du missile d'interception air-air Meteor (programme BVRAAM).

Electronique de Défense. L'activité Systèmes et Electronique de Défense poursuit à l'intégration transnationale de ses activités françaises et allemandes et la concentration sur des secteurs de croissance bien définis afin de tirer profit de la croissance des marchés de systèmes embarqués, de systèmes C4ISR (Commande, Conduite des opérations, Transmissions, Ordinateurs, Renseignement, Surveillance et

Reconnaissance), et de systèmes terrestres et navals. Les Systèmes et l'Electronique de Défense s'appuieront sur la large gamme de plates-formes proposées par les autres divisions d'EADS et sur la coopération avec d'autres entreprises telles que Northrop Grumman pour s'implanter solidement sur ces marchés.

Télécommunications. EADS Defence and Security Networks (**EDSN**), société commune créée en 2000 avec Nortel et dans laquelle EADS détient la majorité du capital, constitue le pilier des activités de télécommunications d'EADS. Fournisseur de solutions de réseaux clés en main reposant sur des technologies civiles, EDSN entend tirer profit de l'accès aux technologies développées par Nortel pour conquérir une part importante du marché mondial des applications sécurisées et de défense, en pleine croissance.

Services. La Division DCS estime que les services sont en train de devenir un facteur essentiel dans le choix de plates-formes effectués par les clients, et qu'ils constituent un excellent moyen d'accès permanent à ces clients. Forte de cette constatation, la Division DCS bénéficiera de son expérience pour initier ou saisir des opportunités fournies par le marché en croissance de l'externalisation des services aux forces armées et aux gouvernements.

- **Renforcement de la présence internationale**

Dans un souci de réduire sa dépendance par rapport à ses marchés domestiques, la Division DCS compte redéfinir son portefeuille d'activités par le biais d'acquisitions, de partenariats ou de cessions, afin d'accroître de manière significative ses activités internationales. En particulier, la Division DCS cherchera à renforcer sa coopération avec des sociétés américaines comme Northrop Grumman, Raytheon, Lockheed Martin et Boeing.

SYSTEMES DE MISSILES

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La consolidation de l'industrie de l'aéronautique de l'espace et de la défense aux Etats-Unis comme en Europe entraîne une intégration plus poussée des fabricants européens de systèmes de missiles. Le 18 décembre 2001, EADS, BAE Systems et Finmeccanica ont créé MBDA, qui regroupe les activités de MBD et AMM et les activités de systèmes de missiles d'AMS. EADS détient une participation de 37,5 % dans MBDA, aux côtés de BAE Systems (37,5 % également) et Finmeccanica (25 %). En vertu des pactes d'actionnaires relatifs au groupe MBDA, EADS et BAE Systems exercent conjointement certains droits de contrôle au travers de MBDA Holdings, société holding qui est notamment en droit de nommer le président, les *chief executive officer*, *chief operating officer* et *chief financial officer* de MBDA. Ce rapprochement permettra de développer le portefeuille de produits existants, principalement dans les secteurs surface-air/terrestre et surface-air/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. EADS envisage actuellement une nouvelle société commune ou une autre forme de consolidation qui impliquerait son activité allemande de missiles. MBDA devrait générer environ 50 % de son chiffre d'affaires en dehors de ses marchés domestiques.

Les systèmes de missiles d'EADS regroupent la gamme la plus vaste et la plus innovante de missiles tactiques au monde, offrant des solutions pour des missions de contrôle de l'espace aérien, terrestre et maritime. MBDA possède actuellement un total de 45 missiles, systèmes de missiles et programmes de contre-mesure en production ou en service ainsi que 30 supplémentaires en phase de développement ou d'étude avancée. Les compétences de MBDA couvrent tous les sous-systèmes essentiels telles que les charges militaires, les têtes chercheuses, les systèmes de propulsion, les fusées de proximité et les systèmes de guidage. En sa qualité de pôle des activités missiles d'EADS ; MBDA sert de base industrielle pour la normalisation, essentielle, des armes des grands pays européens, un besoin essentiel. Par l'intermédiaire d'EADS, la société jouit d'un portefeuille de clients diversifié sur le plan géographique. En effet, grâce à son réseau multinational de filiales, EADS a un accès direct aux grands marchés domestiques européens des systèmes de missiles en France, Allemagne, Italie, Espagne et au Royaume-Uni. Elle est également solidement implantée sur les marchés à l'exportation.

MARCHÉS

Il existe peu de données de marché concernant le secteur des missiles, ces informations étant classifiées et les acheteurs et vendeurs 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 fondés que sur des estimations réalisées par EADS et non sur des informations officielles accessibles au public.

Le marché mondial actuel des systèmes de missiles est estimé à plus de 10 milliards d'euros. Il devrait progresser grâce (1) au développement de nouveaux produits tels que les systèmes de missiles anti-missiles balistiques tactiques et les missiles tirés à distance de sécurité, (2) au développement de nouvelles plates-formes entrant en phase de production (avions Mirage 200-5/9, Rafale, Eurofighter et Gripen, hélicoptère Tigre, nouvelles frégates et porte-avions), et (3) à l'émergence de nouveaux besoins issus de nouvelles doctrines opérationnelles, de l'évolution de l'environnement géopolitique et des enseignements tirés des tous derniers conflits.

Les conflits en Afghanistan et au Kosovo ont montré l'importance des missiles guidés de précision tirés à distance de sécurité. En outre, l'importance clé de la maîtrise de l'espace aérien et de l'attention plus récente à la sécurité du territoire nationale devrait amener les Etats européens à concentrer leur politique budgétaire sur les nouvelles générations de missiles air-air et surface-air. La gamme de produits renouvelée d'EADS sur ces segments lui confère une position favorable.

A l'heure actuelle, les entreprises européennes ne peuvent que difficilement pénétrer le marché américain. En raison de l'appui du pouvoir politique, ce sont les entreprises américaines, comme Raytheon, Lockheed Martin et Boeing, qui dominent ce marché. D'autres pays, comme la Russie et la Chine, sont également inaccessibles pour des raisons politiques. Toutefois, quelques programmes transatlantiques entrant dans le cadre de l'initiative de l'OTAN en matière de capacités de défense (*Defence Capability Initiative*) forment une base de départ à une coopération future plus étroite.

Quatre grands industriels de la défense sont présents sur le marché mondial des missiles et systèmes de missiles tactiques : MBDA, classée au second rang derrière 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

Répondant à l'objectif stratégique essentiel de la maîtrise de l'espace aérien, terrestre et maritime, les systèmes de missiles peuvent être répartis en sept catégories principales en fonction des plates-formes de lancement et des cibles : (1) air-air, (2) air-surface, (3) sol-air/ATBM, (4) surface-air/naval, (5) anti-navire, (6) anti-char, (7) surface-surface/attaque profonde. EADS exerce ses activités dans l'ensemble de ces catégories.

Le tableau ci-dessous présente une liste des programmes dans lesquels EADS intervient en qualité de maître d'œuvre ou de fournisseur principal, en propre ou via des sociétés communes. Les parenthèses indiquent que le produit en est encore au stade de l'appel d'offres.

<u>Type de missiles</u>	<u>Objectif</u>	<u>Produits ou projets clé</u>
Air	Courte portée Moyenne portée	Magic 2 — ASRAAM MICA — Meteor (programme BVRAAM)
Air-Surface	Courte portée Tiré à distance de sécurité/sous-munitions Tiré à distance de sécurité/charge unitaire Tiré à distance de sécurité/pré-stratégique Anti-radar	Brimstone-AS 30L — AFDS — Diamond Back — Bang Apache — DWS39/AFDS Taurus ASMP — ASMP A/VESTA ALARM
Sol-Air/ATBM.....	Très courte portée Courte portée Moyenne portée	Mistral — Stinger (sous licence) VL Mica — Roland — Rapier — Spada Aster SAMP/T — (MEADS) — Patriot PAC 3 (sous licence)
Surface-air/naval.....	Courte Portée Moyenne Portée	VL Mica — VL Seaworf — Albatros — RAM Aster/SAAM — ESSM Aster / PAAMS
Anti-navire	Léger Lourd Anti-sous-marin	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) et (Polyphem S) Exocet — Kormoran 2-Otoman — (ANF/VESTA) Milas
Anti-char.....	Très courte portée Courte portée Longue portée	Eryx — Kestrel Milan — (Trigan) HOT — Trigat LR
Surface-surface/ attaque profonde	Sol-sol mer-sol	G-MLRS Polyphem Scalp Naval

Les principaux programmes actuellement en cours de production concernent les missiles Aster, Scalp EG/ Storm Shadow et Meteor, avec des livraisons qui s'étaleront, pour la plupart, entre 2001 et 2005.

En 2001, la Royal Malaysian Navy a passé commande de missiles légers Sea Skua pour équiper ses hélicoptères Super Lynx. MBDA a également remporté un premier contrat à l'export auprès d'un client, dont l'identité n'a pas été révélée, pour la version export de son système surface-air courte portée Rapier.

Par ailleurs, en 2001, le Royaume-Uni, la France, l'Italie, l'Espagne et la Suède ont signé un accord intergouvernemental, auquel l'Allemagne devrait se rallier en 2002, confirmant leur engagement à équiper leurs appareils de combat Eurofighter, Rafale ou Gripen de Meteor. La marine française a elle aussi confirmé qu'elle était intéressée par une version spécifique du missile de croisière Sculp, destiné à une attaque terrestre depuis ses plates-formes de surface et sous-marines.

MBDA a signé un accord avec Boeing pour la commercialisation, depuis les Etats Unis, de bombes JDAM guidées par GPS, y compris une version améliorée présentant un ensemble d'ailes, le *European Diamond Back*. Dans un autre domaine, MBDA a signé un accord avec Lockheed Martin et Diehl pour la prochaine génération du système de lanceurs multiples MLRS destiné aux forces européennes.

La famille de missiles anti-missiles surface-air Aster a passé avec succès les tirs de qualification et a été mise en production, y compris le système de défense navale SAAM/FR testé contre les missiles anti-navires de vol à ras des flots et anti-navires. Un programme intensif a été mené en fin d'année afin d'équiper au plus vite le porte-avions Charles de Gaulle de la version défense navale en vue de sa première mission opérationnelle. Le déploiement du missile air-air à missions multiples Mica EM a été poursuivi avec plusieurs forces aériennes et le missile est entré en service dans la marine française.

Les opérations complètes de tir de Scalp EG/Storm Shadow, couronnées de succès, et l'adaptation du Mirage 2000D et de l'avion Tornado GE4 se sont poursuivies. La phase d'industrialisation a été achevée et les premières livraisons restent prévues pour 2002 dans le cadre de contrats avec le Royaume-Uni, la France, l'Italie et la Grèce. Parallèlement, les livraisons de l'Apache — version initiale de neutralisation de pistes de décollage et d'atterrissage de ce missile — ont démarré pour l'armée de l'air française. Le missile anti-char embarqué Brimstone de MBDA, qui doit entrer en service dans la Royal Air Force, a été mis en production. Le LR Trigat a également réussi son 10^{ème} vol d'essai, nécessaire à sa qualification et à son installation sur l'hélicoptère de combat Tigre. Les programmes de coopération transatlantique portent sur les systèmes de défense aérienne. Parallèlement à la participation au programme Patriot, le missile anti-balistique germano-italo-américain MEADS a connu une avancée importante avec la signature d'un protocole d'accord tripartite en vue du pré-développement d'une réduction progressive des risques. EADS a été choisi en 2001 à titre de membre principal dans deux consortiums en compétition, mandatés par l'OTAN pour mener une étude de faisabilité sur un système de défense anti-missiles destiné aux forces déployées sur les théâtres d'opération. Par ailleurs, FLK est le maître d'œuvre du projet Eurostinger et le partenaire de Raytheon pour les systèmes navals de défense aérienne comme RAM.

EADS et MBDA mènent souvent leurs activités au travers des sociétés de programmes conjointement détenues, de sociétés communes et de consortiums, tels que EUROMEADS, RAMSYS, GLVS ou COMLOG.

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 EADS sont destinés à ses propres missiles. EADS intervient également dans d'autres sous-systèmes de missiles comme les pylônes, les interfaces mécaniques et électroniques des plate-formes de missiles et les batteries thermiques de missiles.

MBDA est également un fournisseur important de systèmes embarqués de contre-mesure d'autoprotection pour avions de combat, de transport et hélicoptères.

CLIENTS ET MARKETING

Les commandes de missiles et de systèmes de missiles émanent des ministères de la défense. Des contraintes budgétaires ont amené ces clients importants à privilégier des produits standardisés et ont abouti à l'harmonisation des achats des gouvernements européens. La Direction estime que cette tendance pourrait être favorable à EADS ainsi qu'à ses clients car elle permet l'interopérabilité, une meilleure répartition des budgets de recherche et développement, des périodes de production plus importantes et une standardisation de la ligne de produits.

ELECTRONIQUE DE DEFENSE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La supériorité sur les théâtres d'opération et la guerre réseaucentrique (*net centric warfare*) nécessitent de plus en plus des solutions robustes pour la collecte, la gestion et la distribution de l'information ainsi que pour une intégration sans heurt de la source à l'utilisateur final, qu'il se situe dans un environnement aérien, terrestre ou maritime. L'unité opérationnelle Electronique de Défense contribue à la sécurité des flux d'informations et du traitement des données provenant de capteurs, jusqu'aux systèmes de prise de décision et de gestion (commande, conduite des opérations, transmissions et renseignement — C3I). Les systèmes C3I sont proposés sous la forme d'équipements et de sous-systèmes distincts, ou encore sous la forme de systèmes opérationnels intégrés apportant des solutions clés en main. EADS maîtrise la quasi-totalité des sous-domaines et éléments que comportent ces systèmes. EADS fournit 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

EADS estime que l'activité systèmes de défense et électronique de défense va se développer à moyen et long terme, même si les budgets européens de défense sont globalement amenés à diminuer. En effet, les conflits les plus récents ont montré un besoin croissant d'interopérabilité des équipements électroniques de défense C3I entre les forces armées.

Les principaux concurrents d'EADS sur le segment de l'électronique de défense sont de grands groupes américains ou européens comme Raytheon, Lockheed Martin, Thales et BAE Systems, ainsi que certains concurrents israéliens.

PRODUITS

Systemes 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 champ 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. Ils peuvent être utilisés aussi bien en mode simulation qu'en mode formation.

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 entre les forces armées, notamment 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.

Systemes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR)

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 françaises et allemandes, en ce compris la modernisation de ce système. Le drone CL289 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.

A l'initiative des ministères de la défense allemand et américain, Northrop Grumman et EADS participent au premier vol de démonstration au monde d'un drone Hawk. D'ici la fin 2002, EADS est responsable de la phase de développement du concept, du système de capteurs et de l'intégration des capteurs sur la plate-forme Eurohawk. La coopération entre EADS et Northrop Grumman sur un système de drones à haute altitude et autonomie élevée permettra de contribuer à répondre aux besoins urgents de la clientèle européenne en termes de systèmes ISR aéroportés.

EADS est un des leaders européens dans le domaine des stations de traitement d'informations au sol et a été retenue pour fournir à l'U.S. Air Force le terminal de réception au sol d'images multi-satellites 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 ISR 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 développement par cinq nations d'un radar à ouverture synthétique destiné à la reconnaissance terrestre aéroportée de l'OTAN et de son démonstrateur SOSTAR-X, ainsi que du programme commun de station au sol. Dans ces domaines d'activité, 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.

Systemes aéroportés

EADS est le partenaire allemand de plusieurs programmes de radars aéroportés multi-fonctions, comme le radar ECR 90 de l'Eurofighter, et exerce également des activités importantes dans le domaine des services destinés aux systèmes, en ce compris leur maintenance et leur modernisation. Les systèmes d'avions de combat font généralement l'objet de plusieurs programmes de modernisation durant leur 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 du consortium germano-franco-britannique AMSAR, EADS participe au développement d'un programme technologique pour la prochaine génération de radars aéroportés destinés aux avions de combat.

EADS détient la moitié du capital de United Monolithic Semiconductors (UMS), société commune avec Thales, qui assure l'accès à la technologie utilisant l'arséniure de gallium pour des applications telles que la future génération des radars à antenne active ou à ouverture synthétique.

EADS fournit également des systèmes d'écoute électronique tels que le détecteur d'alerte radar pour les appareils Tornado et Transall et des systèmes de contre-mesure électroniques, tel que le brouilleur d'autoprotection du Tornado et les leurres remorqués. EADS fournira une solution guerre électronique au Ministère de la Défense allemand pour le premier lot d'hélicoptères de combat Tigre. EADS a également été retenue pour assurer l'intégration du système électronique d'autodéfense EURODASS sur les 180 Eurofighters allemands.

Le portefeuille EADS comprend également 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 a signé avec l'Office fédéral allemand de la technologie de défense et des achats un contrat de production d'une nouvelle génération du sous-système IFF, qui sera exécuté dans le cadre d'une société commune détenue à parité avec Thales Communications. EADS développe également des technologies d'intégration multi-capteurs et de fusion de données, qui sont des éléments clés des technologies futures dans le domaine de l'identification.

Systèmes navals et terrestres

L'unité opérationnelle Electronique de Défense fournit des équipements électroniques destinés aux vaisseaux navals 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 germano-néerlandaise LFC est développé par l'intermédiaire de ET Marinesystem GmbH, filiale commune avec Thales Pays-Bas.

En sa qualité de sous-traitant pour la construction de cinq corvettes K130 pour l'Allemagne, EADS est responsable du logiciel de déploiement du système de combat et de certaines parties du système de capteurs de bord et de communications.

La Finlande a choisi EADS comme maître d'œuvre et intégrateur de systèmes du programme Squadron 2000, qui inclut l'équipement de deux patrouilleurs à grande vitesse et de quatre aéroglisseurs avec le système de gestion de combat d'EADS qui permet la fusion, l'analyse et la transmission précises et rapides de grandes quantités de données issues des capteurs pendant les opérations navales conjointes. EADS exporte également des unités de conduite de tir (infrarouge et visible) pour systèmes de missile et canons embarqués à bord de navires.

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 radars 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.

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, au sol comme à bord d'aéronefs. 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 clés 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'autre pays membres de l'OTAN, en particulier du Royaume-Uni, de l'Espagne et de l'Italie. Les marchés à l'export présentent également des opportunités de croissance.

TELECOMMUNICATIONS

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

EADS Telecom regroupe toutes les activités d'EADS en matière de télécommunications pour les marchés de la défense et de la sécurité publique et civile.

EDSN

Afin de renforcer leur position dans le secteur des télécommunications et de tirer un meilleur profit des taux de croissance importants que connaît cette activité, EADS et Nortel Networks ont décidé de concentrer toutes leurs activités de télécommunications militaires au sein d'une société commune baptisée EDSN.

En 2001, EADS et Nortel Networks ont achevé la restructuration de leurs actifs de télécommunications militaires au sein de EDSN. Au cours de l'année, EADS a apporté son unité allemande de réseaux de communications tactiques, VEKN, tandis que Nortel Networks a cédé Cogent Defense Systems à EDSN. Par ailleurs, EDSN a acquis les activités de commutation IP de Matra Nortel Communications (MNC) ainsi qu'une participation de 19,9 % de son réseau de distribution associé, MNCD. Par conséquent, EADS détient 59,1 % de EDSN contre 40,9 % pour Nortel Networks. Le directeur de EADS Telecom est également le *Chief Executive Officer* de EDSN.

EDSN fournit des technologies de radio mobile privée sécurisée (PMR) fondées sur la norme Tetrapol et des technologies de réseau militaire basées sur les technologies commerciales développées par Nortel Networks. Au travers d'EDSN, EADS entend s'appuyer sur les technologies commerciales et Internet pour fournir des solutions économiques et innovantes répondant aux exigences des réseaux sécurisés de télécommunications militaires et de sécurité publique, notamment en termes d'interopérabilité.

Sociétés communes avec Intecom, Sycomore et Nortel

Les autres activités de télécommunications d'EADS comprennent (1) Intecom, spécialisée dans les centres d'appel, (2) Sycomore, intégrateur de systèmes d'information, et (3) Matranet, concepteur de logiciels de sécurité. Les activités de télécommunications d'EADS comprennent également ses participations dans MNC (45 %) et NNG (42 %) ; à compter du quatrième trimestre 2001, celles-ci seront consolidées selon la méthode de la mise en équivalence afin de traduire le désengagement d'EADS dans la conduite de ces activités dédiées à la distribution des produits de Nortel Networks sur les marchés commerciaux.

MARCHÉS

Les activités d'EADS Telecom s'étendent des marchés des télécommunications militaires et sécurisées aux télécommunications civiles et commerciales.

En matière de télécommunications militaires et sécurisées, EADS fournit des réseaux mobiles sécurisés et des communications militaires. Les premiers comprennent différents types de communications sans fil utilisant le cryptage pour garantir la confidentialité des transmissions : communications de groupe, communication individuelle avec niveaux de priorité différentiels, et mode talkie-walkie. Motorola est le principal concurrent d'EDSN sur ce marché, sur lequel interviennent également Thales, General Dynamics et Raytheon.

Dans le domaine des télécommunications civiles et commerciales, les principales activités d'EADS sont les suivantes : solutions opérateurs, solutions entreprises, services et applications émergents dans le domaine de l'Internet.

Les réseaux de télécommunications des grandes entreprises organisent et 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.

PRODUITS

EDSN : télécommunications militaires et sécurisées ; commutation civile

La Direction d'EADS estime que les technologies employées dans les télécommunications civiles joueront un rôle d'une importance croissante dans les réseaux mobiles sécurisés et les télécommunications militaires. EADS est bien placée pour tirer profit de cette tendance en s'appuyant sur les ressources technologiques de ses filiales et sur leurs contacts bien établis avec les clients gouvernementaux. EDSN constitue un vecteur efficace pour exploiter ces opportunités.

EADS fournit des réseaux de communications militaires, des réseaux fixes, des réseaux de théâtre d'opération et tactiques, ainsi que des équipements de communications radio. Ces réseaux permettent la transmission d'informations entre différents postes à tous les niveaux de commandement. EADS est le maître d'œuvre du réseau de théâtre d'opération britannique dénommé TWACN/Cormorant et 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 gouvernementales de la sécurité nationale, avec un accent mis sur les solutions de radiocommunication.

L'offre de produits d'EADS comprend également des applications de traitement sécurisé des messages (tels que le système français MUSE destiné à des applications militaires).

En 2001, EDSN a achevé la couverture du territoire français par le réseau Rubis qui constitue le plus vaste réseau de radiocommunications numériques professionnelles au monde, utilisé par la gendarmerie. Il s'appuie sur la technologie Tetrapol, une norme retenue par 59 réseaux dans 28 pays différents. L'Arabie Saoudite a également commandé un réseau sécurisé pour couvrir les bases aériennes du royaume dès 2003. Autre témoignage de succès, le Pentagone a commandé à SAIC, partenaire américain de EADS Telecom sur ce projet, un réseau dont sera équipé un centre d'entraînement au combat de l'armée américaine.

EADS développe la famille des PABX 6500, commercialisée sur les marchés civils, de la sécurité publique et militaires. L'évolution de ce nouveau système Succession 6500 est une solution IP complète qui constituera le noyau central de toutes les solutions de réseaux télécoms d'EADS. En 2001, l'Université de Rennes a choisi le système Succession 6500, qui constituera le plus important réseau de téléphonie fondé sur un protocole Internet jamais mis au point, pour développer sa capacité téléphonique.

Sociétés communes avec Intecom, Sycomore et Nortel : Communications Civiles et Commerciales

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 de fibres optiques. EADS, au travers de MNC et NNG, distribue les équipements de réseau fournis par Nortel mais n'exerce pas d'activité propre de fabrication dans ce domaine.

Les solutions entreprises constituent des systèmes de communications données et voix, des centres d'appel et des systèmes IP. Par l'intermédiaire de MNC et de NNG, EADS commercialise une large gamme de produits fournis par Nortel. MNC et NNG distribuent également une gamme étendue de produits 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 le biais de sa filiale Intecom (détenue à 100 %), EADS intervient également sur le marché des grands commutateurs et sur celui des centres d'appel aux Etats-Unis.

En outre, EADS offre au secteur civil des services relatifs à l'architecture et à l'administration de systèmes d'information fondés sur la technologie IP.

SERVICES

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

Sur les marchés des systèmes de défense et des systèmes civils, EADS a organisé ses activités de services autour de cinq grands domaines : (1) services externalisés, (2) tests et services connexes, (3) services d'ingénierie des systèmes, (4) services Internet et opérateurs et (5) conception et fabrication industrielles.

La complexité croissante des systèmes et des outils d'ingénierie modernes, ainsi que les exigences de productivité, poussent les clients à rechercher des solutions clés en main, au lieu du simple achat d'un équipement autonome. Grâce à ses capacités techniques et d'organisation, EADS peut regrouper les ressources techniques et les produits de ses différentes filiales pour proposer des solutions clés en main.

Pour les forces armées, l'externalisation constitue une solution efficace face à l'insuffisance des budgets publics et à la réduction des effectifs militaires qui en résulte. Afin de maintenir son rôle de maître d'œuvre auprès de ses clients militaires et de générer une croissance rentable sur des marchés stables de défense, EADS cherche à jouer un rôle clé dans ce domaine de l'externalisation des activités de défense.

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.

PRODUITS

Services externalisés

EADS prépare actuellement un programme en collaboration avec l'armée française, concernant la gestion d'une partie de son réseau de communications de défense couvrant à la fois l'opération des communications, le développement et l'entretien desdits réseaux. En 2001, EADS a remis son rapport final et une offre financière

concernant le projet ORRMA (optimisation du réapprovisionnement en pièces détachées d'avions militaires non réparables).

EADS participe également à des projets pilotes du Ministère de la Défense allemand concernant l'externalisation des opérations militaires en temps de paix dans les domaines de la logistique, de l'entraînement au combat et des télécommunications.

En 2001, EADS est devenue actionnaire majoritaire de AVDEF, qui fournit des services de formation à la marine et à l'armée de l'air françaises en matière de défense aérienne ainsi que d'autres services commerciaux en France, en Europe et en Amérique du Nord.

Tests et services connexes

Les équipements électroniques de plus en plus complexes utilisés dans les systèmes aéronautiques et dans les systèmes d'armes requièrent des tests de maintenance continus.

EADS est le leader mondial en termes 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.

En 2001, EADS a acquis TYX corporation, groupe américain doté d'une large présence internationale sur le segment des logiciels de tests automatiques et services associés.

Services d'ingénierie des systèmes

EADS fournit à des grands clients publics ou privés des services d'assistance à la conception, du support technique et du génie logiciel dans les domaines de l'ingénierie de sécurité et un management de programmes.

Services Internet et opérateurs

EADS propose des services relatifs aux applications pour Internet/ Extranet, le commerce électronique et les communications à grande vitesse reliant les réseaux de sociétés.

Conception et fabrication industrielles

EADS est un fournisseur international de premier plan en matière de solutions et de services d'ingénierie dans le domaine du passage de la conception à la fabrication, qui implique une expertise en matière de conception, de fabrication et d'ingénierie assistées par ordinateur, ainsi qu'en matière de gestion des données de produits et d'ingénierie commune.

En 2001, EADS Matra Datavision a acquis la société italienne EDIST, devenant ainsi un partenaire de premier plan d'IBM et l'une des sociétés leaders dans le domaine de l'intégration de la gestion du cycle de vie des produits (*Product Lifecycle Management — PLM*).

4.1.6 Espace

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 2001, la contribution de la division Espace (la « **Division Espace** ») au chiffre d'affaires consolidé d'EADS s'établit à 2,4 milliards d'euros, soit 8 % du total du chiffre d'affaires consolidé.

La division Espace d'EADS conçoit, développe et fabrique des satellites, des infrastructures orbitales et des lanceurs, en grande partie par l'intermédiaire de ses filiales Astrium et EADS Launch Vehicles (EADS LV), et de la Division Espace d'EADS CASA.

Par ailleurs, EADS fournit des services de lancement, par le biais de ses participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot, ainsi que des services liés aux satellites de télécommunication et d'observation de la terre, par l'intermédiaire de ses participations dans des sociétés communes dédiées. En outre, EADS intervient dans les domaines de l'optronique et de l'équipement spatial (entre autres les capteurs terrestres et stellaires) par l'intermédiaire de sa filiale SODERN et dans le domaine des technologies laser par l'intermédiaire de sa filiale 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. Ses activités de satellites fournissent (1) des satellites de télécommunication au bénéfice des grands opérateurs de services de télécommunications et (2) des satellites d'observation scientifique et de la terre pour les principales agences internationales et nationales telles que l'Agence Spatiale Européenne. EADS contrôle 75 % des droits de vote d'Astrium — par le biais d'une participation directe de 66 % et d'une participation indirecte dans DADC et Dornier GmbH (ces deux dernières étant majoritairement détenues par EADS) qui détiennent conjointement 9 % d'Astrium — tandis que les 25 % restants sont détenus par BAE Systems.

EADS LV 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, de l'organisation et de la supervision des équipes industrielles ainsi que des étages complets d'Ariane 4 et Ariane 5. Par ailleurs, EADS LV assure la fourniture de composants pour les satellites et les lanceurs. EADS LV est également le fournisseur exclusif des systèmes de missiles balistiques pour l'Etat.

La division Espace EADS CASA opère essentiellement dans les domaines de l'ingénierie, de la production, de l'assemblage et des essais portant sur des structures et équipements de pointe pour les satellites et les lanceurs.

Au cours de l'année 2001, la Division Espace a poursuivi ses activités de restructuration qui ont entraîné des réductions d'effectifs au sein d'EADS LV et d'Astrium. Parallèlement, elle a mené de nouvelles actions pour augmenter son efficacité et améliorer sa rentabilité malgré un environnement concurrentiel difficile. Ces actions se sont axées sur une plus grande attention portée à la satisfaction du client, des réductions de coûts plus radicales par le biais d'intégration et une rationalisation de la direction et des fonctions. Ayant obtenu un changement de direction au sein d'Astrium, EADS a demandé la préparation d'un important plan d'amélioration pour les activités de satellites et met largement l'accent sur la coopération entre Astrium et EADS LV pour les activités de lanceurs et d'infrastructures orbitales.

STRATÉGIE

La Division Espace est résolue à relever les défis lancés à court terme par les déséquilibres de ses marchés. A plus long terme, elle recherchera la rentabilité, l'accroissement de ses parts de marché et l'exploitation des opportunités majeures de croissance qu'offre un secteur en pleine évolution. A cette fin, elle s'appuiera sur la prééminence de ses activités commerciales de lanceurs et sur ses points forts dans le secteur des satellites. 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 menera les efforts de restructuration de l'industrie européenne du transport spatial. EADS poursuit ses efforts visant à rationaliser ses activités de fabrication de lanceurs, à perfectionner ses compétences principales afin d'accroître l'excellence d'Ariane 5. En réponse à l'initiative d'EADS d'optimiser le processus de fabrication du programme Ariane, la conférence ministérielle de l'agence spatiale européenne (ESA), tenue à Edimbourg en novembre 2001, a étendu la responsabilité d'EADS à un rôle de maître d'œuvre des

systèmes de développement et de production, jetant ainsi les bases d'une refonte de la structure de fabrication, d'une baisse des coûts et de la compétitivité d'Ariane à long terme.

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

Exploitant sa forte crédibilité, ses relations privilégiées avec ses clients gouvernementaux sur ses marchés nationaux et son expérience dans la fabrication de satellites de télécommunications, EADS poursuit des programmes nationaux et de l'OTAN, tels que le programme Paradigm Skynet 5. Elle est également bien positionnée dans les systèmes militaires de reconnaissance, tels que Helios 2, Pleiades ou Essaim, dans le sillage du succès des satellites d'observation terrestre, commerciaux et militaires (notamment avec Spot, Helios ou ERS). La Direction estime que les gouvernements européens prennent conscience de l'importance des systèmes spatiaux après les campagnes militaires d'Afghanistan et du Kosovo et seront ainsi prêts à engager des ressources plus importantes en faveur des programmes spatiaux qui constituent un tout stratégique essentiel dans le contexte des menaces asymétriques croissantes.

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

Dans le domaine des satellites commerciaux de télécommunications, l'activité d'EADS restera centrée sur le segment des satellites géostationnaires. Pour préparer la succession de sa plate-forme Eurostar 3000, Astrium développe, en collaboration avec Alcatel Space, Alphabus, plate-forme de nouvelle génération. Cette nouvelle orientation a pour but de répartir les coûts exceptionnels sur un marché potentiel plus large. En 2001, EADS a obtenu une commande ferme de la part d'Eutelsat, client récurrent important. Pour améliorer encore sa compétitivité, EADS explorera de nouvelles opportunités de consolidation dans ce secteur par le biais de sociétés communes ou d'acquisitions, comme ce fut le cas en 2001 au travers de l'acquisition de BoschSatCom, société allemande très active dans le domaine des équipements de charge des satellites de télécommunications.

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

EADS continuera à promouvoir des 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 offres. EADS estime que des solutions de service étendu de navigation et de télécommunication constituent une opportunité de développer ses activités spatiales et de tirer profit des capacités de ses autres divisions.

SATELLITES

PRÉSENTATION

Les systèmes de satellites peuvent être regroupés en quatre catégories : télécommunications, observation, science et navigation. Les satellites de télécommunications ont de multiples applications 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 des planètes et l'étude des sciences de la terre. Les systèmes de satellites de navigation émettent des signaux qui permettent aux utilisateurs de déterminer leur position géographique avec une précision extrême.

MARCHÉ

EADS est le plus grand fabricant européen de satellites et bénéficie de ses relations étroites et anciennes avec ses clients institutionnels en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni avec la possibilité d'accéder aux budgets nationaux correspondants. Le marché de la fabrication de satellites de télécommunications commerciaux est un marché fortement concurrentiel où les décisions des clients se prennent essentiellement sur la base de critères de prix, de compétence technique et d'expérience. Les principaux concurrents d'EADS dans le monde sont Boeing, Loral et Lockheed Martin aux Etats-Unis ainsi que Alcatel Space en France.

Alors que le segment des satellites de télécommunications est actuellement en repli du fait de la récession économique mondiale et des difficultés des opérateurs de satellites, la Direction estime qu'il pourrait se redresser

sous l'effet de différents facteurs : (1) la croissance de la demande de télécommunications, y compris Internet, le multimédia et les applications militaires et (2) une hausse de la demande de remplacement des satellites existants. EADS cherche à augmenter significativement sa part de marché sur ce segment en pleine croissance.

En Europe, le marché des satellites scientifiques et d'observation est organisé sur une base nationale ou 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 d'observation et scientifiques, la Direction estime qu'EADS couvre environ la moitié du marché accessible. Au-delà du marché institutionnel européen, EADS estime que se développe à l'export une demande de systèmes d'observation de la terre. Par ailleurs, le besoin de satellites d'observation terrestre devrait s'accroître pour les agences civiles nationales, y compris l'ESA, 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. Au cours des récents conflits militaires, l'insuffisance des capacités militaires européennes dans ce domaine est apparue aux yeux de tous et la nécessité de se préparer aux menaces imprévisibles qui pèsent a fait passer ces moyens à un niveau de priorité supérieur. Une caractéristique importante des marchés militaires tient à leur caractère relativement prévisible en termes de volume sur une longue période.

En Europe, le segment des satellites de navigation est en phase initiale de développement. Une décision relative au développement du système de navigation européen Galileo a été prise lors de la conférence ministérielle de l'ESA qui s'est tenue à Edimbourg en novembre 2001 et la phase initiale de développement, d'une valeur de 500 millions d'euros, a été confirmée par le conseil des ministres du transport de l'Union européenne en mars 2002. La constellation GalileoSat devrait être déployée entre 2006 et 2008, permettant à des utilisateurs tels que les conducteurs, opérateurs de téléphonie mobile, opérateurs de flottes ou de services d'urgence, de disposer de données de navigation. Le budget relatif à la phase de développement est estimé à 3,5 milliards d'euros.

Sur le marché institutionnel des satellites scientifiques et d'observation, EADS est en concurrence avec plusieurs acteurs, dont bon nombre peuvent intervenir en qualité de maître d'œuvre. Les agences spatiales et autres clients institutionnels scientifiques peuvent également choisir de conserver le contrôle de la conception de 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 des services de télécommunications fixes ou mobiles et de télédiffusion directe. Les satellites géostationnaires de télécommunications d'EADS sont construits sur la base des plates-formes de la famille EUROSTAR, dont la plus récente version est EUROSTAR 3000. En 2001, Astrium a été retenue par EUTELSAT pour la fourniture du satellite de communications W3A, avec un lancement prévu pour la mi-2003, pour la fourniture de communications professionnelles, de services basés sur Internet et de transmission de programmes télévisés sur une zone couvrant l'Europe et l'Afrique. RSCC, société de satellites russe, a également commandé cinq processeurs de satellites de communications à Astrium pour une valeur de 9 millions d'euros ; il s'agit de la première commande commerciale de cette nature.

Dans le domaine des satellites de télécommunications militaires, EADS a terminé sa mission, en qualité de maître d'œuvre pour les satellites britanniques de communications militaires Skynet, dans le cadre des opérations de post-lancement relatives au dernier vaisseau Skynet 4, lancé en février 2001. Un consortium de communications sécurisées, Paradigm, dirigé par EADS et BAE Systems, a été sélectionné par le ministère britannique de la défense pour le programme Skynet 5. L'offre dans sa globalité intègre le déploiement des infrastructures spatiales et terrestres ainsi que la fourniture des services de communications nécessaires au cours des 20 prochaines années.

Thales Communications a sélectionné Astrium pour installer trois terminaux de communications de satellite assurant des transmissions multimédias à haute capacité à bord des premiers destroyers de type 45 de la Royal Navy.

En 2001, Astrium a acquis auprès de Bosch la société Tesat Spacecom spécialisée dans la conception et la fabrication de la charge utile des satellites de communication.

Satellites scientifiques et d'observation

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

EADS est le maître d'œuvre des programmes civils d'observation terrestre suivants: (1) Envisat, satellite européen de suivi de l'environnement, (2) Metop, système de satellite météorologique à orbite polaire et (3) Spot 5, système de satellite à haute résolution avec capacité de couverture étendue. EADS fournit également des instruments de pointe à MSG, système de satellites météorologiques de seconde génération.

Par ailleurs, EADS a été choisie par le CNES en qualité de maître d'œuvre du projet Pleïades, série de deux petits satellites d'observation de la Terre offrant une grande souplesse pour des applications civiles et militaires. Alors que la première phase du programme s'est achevée début 2001 et que la seconde phase est en cours, le contrat concernant les dernières phases est attendu pour le second semestre 2002.

EADS est le maître d'œuvre du programme Helios, le seul système satellite optique européen d'observation militaire existant à ce jour. EADS fabrique actuellement des satellites et de segments sol de seconde génération, Helios 2. EADS est également le maître d'œuvre du démonstrateur, du lancement et du segment terrestre des microsattelites Essaim pour l'observation militaire de l'activité électromagnétique.

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 est le maître d'œuvre pour le développement des sondes interplanétaires Mars Express et Rosetta. En 2001, ESA a signé un contrat de 25 millions d'euros avec Astrium pour la fabrication du plus grand instrument d'imagerie spatiale, en carbure de silicium, le télescope spatial Herschel, dont le lancement est prévu pour 2007.

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. Actionnaire à 50 % de Galileo Industries S.A., Astrium jouera un rôle crucial dans le développement de Galileo, qui devrait être opérationnel d'ici 2008. Le segment spatial de Galileo se composerait alors d'une constellation de 30 satellites dont trois de réserve en orbite.

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 inclut : (1) un module de laboratoire attaché à la SSI (*Columbus Orbital Facility*), (2) les véhicules permettant les livraisons de fret et le transport des équipages et (3) la fourniture de services logistiques et d'autres services pour la SSI.

Lorsque la SSI sera opérationnelle, une gamme de produits d'infrastructure orbitale sera mise en concurrence, notamment les équipements 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. EADS est actuellement en lice pour un contrat de douze ans portant sur la fourniture de services à la SSI dès l'entrée en service de cette dernière.

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 carburant et de fournitures à la SSI ainsi qu'à la fourniture d'une capacité de réalimentation et d'une solution de traitement des déchets. Les huit ATV prévus seront lancés par Ariane 5. Forte de son expérience avec l'ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), 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*).

LANCEURS ET SERVICES DE LANCEMENT

PRÉSENTATION

Les systèmes spatiaux (satellites et éléments d'infrastructures orbitales) dépendent de lanceurs à étages multiples propulsés par des fusées pour les placer en orbite. Le lanceur est lui-même consommé pendant le lancement. EADS développe deux types d'activités distinctes : (1) la fabrication des lanceurs à des fins civiles et militaires et (2) 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 qu'en moyenne le marché des services de lancement accessible à EADS est retombé à environ 20 à 25 satellites par an, composés pour la plupart de satellites de télécommunications géostationnaires. Cependant, ce chiffre peut varier en fonction de l'impact des cycles économiques. 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 concentration des financements des Etats sur un nombre réduit de sociétés. Toutefois, de nouveaux lanceurs arrivent sur le marché pour des raisons stratégiques nationales.

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 termes 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 à l'expérience de fabricants occidentaux en matière de commercialisation et d'accès au marché ouvert des satellites. Cette situation crée une forte concurrence sur le marché des lanceurs commerciaux.

En matière de défense, la France poursuit une politique 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 EADS LV, 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 24,5 % des droits de vote d'Arianespace et détient 22,9 % de son capital, soit 23,2 % des droits de vote et 21,7 % du capital d'Arianespace, dont elle 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 2001, avec un total de plus de 145 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 dépasse 50 %. Bénéficiant de l'expérience de longue date d'Arianespace, la gamme Ariane se distingue par sa flexibilité et sa fiabilité, deux qualités essentielles pour les clients présents sur ce marché. Ariane 5 est capable de placer en orbite de transfert géostationnaire une ou plusieurs charges utiles dont la masse totale peut atteindre

6 tonnes. Arianespace a lancé 10 fusées Ariane 4 en 1998, 9 en 1999, 8 en 2000 et 6 en 2001. Le premier lancement commercial d'Ariane 5 a eu lieu en 1999 et, depuis, quatre autres lancements en 2000 et un en 2001 ont tous été couronnés de succès. Un problème de propulsion survenu au niveau de l'étage supérieur (EPS) lors de la seconde mission d'Ariane 5 en juillet 2001 a conduit à une enquête détaillée et à ses conclusions. Les opérations de vol ont repris début 2002 avec le lancement d'Envisat.

Starsem. EADS détient directement 35 % du capital de la société de droit français Starsem aux côtés d'Arianespace (15 %), de l'agence spatiale russe (25 %) et du Bureau central russe de Conception Spécialisée « Progress » (25 %). Starsem commercialise des services de lancement assurés par des lanceurs Soyouz pour les satellites en orbites basse et moyenne.

Eurockot. Astrium (à hauteur de 51 %) et Khrunichev (à hauteur de 49 %) détiennent le contrôle conjoint d'Eurockot, société fournissant des services à faible coût de lancement de petits satellites en orbite basse, en recourant à des lanceurs Rockot, dérivés des missiles balistiques SS19. Le vol de qualification, en configuration commerciale, s'est déroulé avec succès en mai 2000. En 2001, Eurockot a remporté des contrats relatifs au lancement du télescope spatial canadien MOST et du tchèque MIMOSA. Les satellites seront lancés ensemble au moyen d'une fusée Rockot depuis la base de lancement de Plesetsk fin 2002. Ils seront placés sur deux orbites séparées. L'engin spatial japonais SERVIS-1 sera également lancé par Rockot.

Lanceurs commerciaux

EADS fabrique des lanceurs et réalise des travaux de recherche et développement dans le cadre des programmes Ariane. L'ESA finance le développement des lanceurs Ariane et des technologies associées. Une fois 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 est chargée de la conception globale des lanceurs et de l'organisation et de la supervision des équipes industrielles. En réponse à l'initiative d'EADS d'optimiser le processus de fabrication du programme Ariane, la conférence ministérielle de l'agence spatiale européenne (ESA), tenue à Edimbourg en novembre 2001, a étendu la responsabilité d'EADS à un rôle de maître d'œuvre de la production, jetant ainsi les bases d'une refonte de la structure de fabrication, d'une baisse des coûts et de la compétitivité d'Ariane à long terme.

EADS 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.

En novembre 2001, la conférence spatiale de l'Agence spatiale européenne (ESA), qui s'est tenue à Edimbourg, a confirmé son engagement dans la phase 3 du programme Ariane 5 pour le développement d'un étage supérieur cryotechnique permettant de doubler la capacité de charge utile du lanceur vers l'orbite de transfert et présentant des fonctions de réamorçage. La conférence d'Edimbourg a également été l'occasion de l'attribution de budgets importants au programme d'accompagnement technologique et de recherche (ARTA) d'Ariane 5 et au financement de l'infrastructure de Kourou. La Direction reste engagée à réduire les coûts de production et à restructurer les activités de lanceurs d'EADS au sein d'une seule et même société afin d'assumer la responsabilité de maître d'œuvre du développement et de la production d'Ariane.

Missiles balistiques

EADS assure la conception, la construction, les essais et la maintenance de missiles balistiques, dont le M4/M45, 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 liée 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.

Dans le cadre des efforts entrepris par les Etats-Unis pour développer des défenses anti-missiles, Astrium et EADS LV ont été choisis par l'OTAN pour faire partie du consortium transatlantique destiné à mener une étude de faisabilité d'une défense anti-missile (*Theatre Missile Defence*).

ACTIVITES ET SERVICES

EADS étudie la possibilité de participer dans de nouvelles sociétés visant à fournir des services à valeur ajoutée utilisant des systèmes spatiaux. La Direction estime que ces activités pourraient générer un chiffre d'affaires important et une forte rentabilité.

EADS a pour politique d'être très active sur des activités de niche, et non de chercher à entrer en concurrence avec sa clientèle existante.

EADS détient des participations dans certaines sociétés fournissant des services de télécommunications et d'observation de la terre (par exemple Spotimage).

En 2001, la division Services d'Observation Terrestre d'Astrium a fusionné avec le British National Remote Sensing Centre pour former Infoterra, société multinationale de services de géo-information dont le chiffre d'affaires annuel dépasse les 20 millions d'euros.

PRODUCTION ET FOURNISSEURS

EADS dispose actuellement de sites de production situés en France (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), en Allemagne (Brême, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Stuhmbaum, Trauen), en Espagne (Madrid), au Royaume-Uni (Portsmouth, Stevenage) et en Guyane française (Kourou).

4.1.7 Participations

DASSAULT AVIATION

EADS détient une participation de 45,94 % dans Dassault Aviation, dont les actions sont admises au Premier Marché de la Bourse de Paris, dans laquelle le Groupe Industriel Marcel Dassault (**GIMD**) détient 49,93 % et le public 4,13 %.

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 7 500 avions civils et militaires à des clients situés dans plus de 73 pays.

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.

Afin d'éviter le conflit potentiel entre les produits militaires de Dassault Aviation et d'EADS (Rafale et Eurofighter) et de favoriser une approche de type Chinese wall, la participation d'EADS dans Dassault Aviation est gérée par l'unité Coordination Stratégique, tandis que le programme Eurofighter est géré par la Division Aéronautique.

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 aux documents budgétaires 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 32,3 milliards d'euros, dont 9,5 milliards d'euros consacrés au développement. 61 avions ont déjà été commandés dont 20 en 2001 ; parmi ceux-ci, 36 sont destinés aux forces aériennes et 25 à la marine. En 2001, le premier groupe opérationnel de Navy Rafale a été envoyé en mission sur le porte-avions Charles de Gaulle. A la fin 2001, 10 Rafale ont été livrés et 13 autres appareils devraient être remis en 2002.
- *Mirage 2000.* La famille Mirage 2000 se décline en deux versions :
 - (1) Le Mirage 2000-5, la dernière version, est un avion de combat multi-rôles 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 ;
 - (2) 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. Les derniers avions commandés par l'Armée de l'air française en 1996 ont été livrés en 2001.

Plus de 600 avions Mirage 2000 ont déjà été commandés, dont près de la moitié par des pays étrangers.

Jets d'affaires

Dassault Aviation offre un vaste choix de produits dans le haut de gamme des jets d'affaires. Plus de 1 400 jets d'affaires Falcon ont été livrés depuis la première livraison d'un Falcon 20 en 1965. Les appareils de la gamme actuellement en service opèrent dans plus de 60 pays du monde, et répondent aux besoins de transport des sociétés, des VIP et des personnalités gouvernementales. La famille des jets Falcon comprend actuellement quatre tri-réacteurs: les Falcon 50EX, 900C, 900EX et 7X, le biréacteur Falcon 2000 et le Falcon 2000EX, lancé en octobre 2000. Le nouveau siècle a vu Dassault Falcon Jet clairement émerger en position de leader de sa catégorie. 119 commandes ont été conclues en 2001, contre 90 en 2000. Le nombre de commandes de 2001 inclue cependant 46 commandes de Avolar, filiale de United Airlines, qui ont été annulées début 2002 en raison de la crise affectant actuellement les compagnies aériennes américaines. Malgré un niveau moins élevé de commandes reflétant le ralentissement économique général, 75 Falcon ont été livrés en 2001. En 2001, le tout dernier modèle de la famille Falcon, le tri-réacteur long courrier Falcon 7X, a été révélé au grand public sur le site de Dassault à Teterboro, NJ, Etats-Unis.

DASA-DORNIER LUFTFAHRT

DADC, détenue à 75 % par EADS, détient une participation de 75,9 % dans Dornier GmbH, qui à son tour détient 3 % du capital de Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, actionnaire unique de Dornier Luftfahrt GmbH. Par cette participation minoritaire, EADS ne participe à aucune décision commerciale concernant Dornier Luftfahrt.

4.2 Propriété intellectuelle

Les droits de propriété intellectuelle, en ce compris les brevets, les marques et savoir-faire, jouent un rôle important dans la production et la protection des technologies et produits d'EADS. L'utilisation de droits de propriété intellectuelle permet 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 du groupe EADS sont détenus directement par EADS ou indirectement par le biais de ses filiales.

Chacune des filiales du groupe EADS bénéficie de licences de droits de propriété intellectuelle non exclusives et incessibles concédées par EADS ou par d'autres filiales au sein du groupe. Les conditions d'utilisation imposées par ces licences ont été négociées au cas par cas, dans le strict respect des droits des tiers, notamment en ce qui concerne les droits contractuels régissant les relations entre EADS et ses filiales d'une part et leurs partenaires respectifs d'autre part.

Projet d'intégration de la propriété intellectuelle dans le cadre de la fusion

Un projet d'intégration a été initié début 2001 en vue d'unifier les règles et procédures en matière de propriété intellectuelle au sein du groupe EADS. Ce projet est toujours en cours.

4.3 Faits exceptionnels et litiges

EADS est partie à un certain nombre de contentieux et d'arbitrages dans le cadre de la conduite normale de ses affaires. EADS estime avoir comptabilisé des provisions adéquates en vue de la couverture des risques de litiges en cours ou prévisibles, généraux ou spécifiques.

A la connaissance d'EADS, il n'existe pas d'autres faits exceptionnels, procédures judiciaires ou arbitrales, en cours ou futures, pouvant avoir, ou ayant eu dans un passé récent, une incidence sensible sur sa situation financière, son activité, son résultat ou son groupe, à l'exception de ce qui est indiqué ci-dessous.

EADS (ou, plus spécifiquement, DADC et Dornier GmbH) est et a été partie à plusieurs procédures contentieuses et arbitrales l'opposant aux actionnaires de la famille Dornier, actionnaires minoritaires de Dornier GmbH. Ces procédures avaient trait à la validité de différentes résolutions d'assemblées d'actionnaires de Dornier GmbH concernant principalement des apports d'activités et d'actifs de Dornier. Ces apports ont fait l'objet de deux procédures d'arbitrage qui se sont récemment terminées favorablement puisque les jugements ont été prononcés en faveur d'EADS et de Dornier GmbH. Par ailleurs, la validité de certains de ces apports a été confirmée par la cour régionale d'appel de Stuttgart. Cependant, d'autres procédures, notamment liées à l'apport par Dornier d'actions Dornier Luftfahrt GmbH à Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, sont toujours en cours.

EADS et Dornier GmbH estiment que les procédures toujours en cours seront jugées en leur faveur, à l'instar des récentes décisions de justices intervenues.

4.4 Effectif

Au 31 décembre 2001, l'effectif d'EADS s'élevait à 102 967 employés. Les tableaux ci-dessous montrent la répartition de l'effectif d'EADS par activité et par zone géographique. Les employés des sociétés consolidées par intégration proportionnelle (notamment ATR, MBDA et Astrium) y figurent sur la même base proportionnelle.

Effectif d'EADS par activités

	<u>31 décembre 2001</u>	<u>31 décembre 2000</u>	<u>31 décembre 1999</u>
Airbus	45 543(*)	33 927	31 534
Aviation Militaire de Transport	3 573	3 548	3 201
Aéronautique	24 230	23 091	22 716
Systèmes de défense et systèmes civils.....	17 650	17 485	20 085
Espace	10 414	9 400	9 545
Siège et Centre de Recherche.....	<u>1 557</u>	<u>1 428</u>	<u>1 550</u>
Total EADS	<u><u>102 967</u></u>	<u><u>88 879</u></u>	<u><u>88 631</u></u>

(*) Sur la base d'une consolidation à 100 %

Effectif d'EADS par zone géographique ()**

	31 décembre 2001		31 décembre 2000	
	Effectif	Pourcentage	Effectif	Pourcentage
France	41 550	40,4	40 123	45,1
Allemagne	38 445	37,3	36 065	40,6
Espagne	7 893	7,7	7 454	8,4
Royaume Uni	11 754	11,4	2 806	3,2
Italie	767	0,7	33	0,0
Etats Unis	2 175	2,1	2 106	2,4
Reste du monde	383	0,4	292	0,3
Total EADS	<u>102 967</u>	<u>100,0</u>	<u>88 879</u>	<u>100,0</u>

(**) En raison d'un changement de méthode de comptabilisation des effectifs, la répartition de l'effectif par zone géographique au 31 décembre 1999 n'est pas disponible.

4.5 Recherche et développement

Les programmes de recherche et de développement d'EADS sont actuellement en cours d'intégration afin d'améliorer leur efficacité dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace, des systèmes de missiles et des télécommunications.

Les activités de recherche et développement sont menées selon les principes suivants :

- accorder à chaque division une responsabilité totale pour le développement des produits afin de répondre aux besoins spécifiques des marchés et de la clientèle, et permettre une grande autonomie dans la conception de programmes de recherche ;
- coordonner les activités de recherche et de technologie au sein du groupe par l'intermédiaire d'un réseau de recherche et de technologie (le **Réseau R&T**) qui favorise la circulation d'informations et des résultats de la recherche au sein du groupe EADS ; et
- partager les ressources, les compétences et les moyens de recherche par la création d'un centre commun de recherche (le **Centre Commun de Recherche**, ou **CCR**) réparti sur trois sites (Suresnes, Ottobrunn et Getafe).

Plusieurs projets transversaux sont en cours de mise en oeuvre autour des deux axes suivants:

- Standardisation du Réseau R&T et extension à l'ensemble des entités du groupe en diffusant les meilleures pratiques existantes et en s'appuyant sur le CCR et sur des équipes de travail communes, de manière à garantir l'optimisation des potentialités dans des domaines tels que les matériaux, l'électronique, l'énergie de la propulsion, l'aérodynamique, le contrôle de vol, le traitement de l'image ou la technologie de l'information ;
- Réallocation et intégration des compétences et des activités des laboratoires existants.

Voir également 5.1 — Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités — Comptes 2001 consolidés audités et comptes 2000 consolidés pro forma non audités.

4.6 Assurances

La gestion des assurances est coordonnée par une équipe de direction au niveau d'EADS. Cette équipe est responsable de la consolidation et de l'amélioration des systèmes de gestion des assurances.

EADS met en oeuvre une politique stricte visant à obtenir une couverture externe d'assurance pour tous les risques qui peuvent être assurés à des taux raisonnables. Des polices d'assurance couvrent les risques classiques des entités industrielles ainsi que les risques classiques à l'industrie aérospatiale. Les polices d'assurance en place couvrent les biens, les pertes d'exploitation et la responsabilité civile, notamment les risques liés à l'environnement d'origine accidentelle. Des polices d'assurance spécifiques sont en place pour la couverture des risques découlant de la propriété, l'exploitation et la production de produits liés à l'industrie aérospatiale. Ces polices couvrent la responsabilité civile relative aux dommages potentiels imputables aux produits d'EADS.

La couverture d'assurance d'EADS est appuyée par une politique volontariste de gestion des risques.

Celle-ci inclut notamment des procédures opérationnelles, des programmes d'intégrité des produits dans les différentes divisions et des systèmes de suivi avancé et de protection mis en place dans chacun des sites d'EADS. Cette politique de gestion des risques d'assurance permet une identification globale des risques et la prise de décisions de couverture en connaissance de cause.

Les dispositions relatives à la garantie de responsabilité (principalement en matière de marchés militaires et publics) figurent dans les différentes polices d'assurance d'EADS.

4.7 Environnement

EADS est consciente de ses responsabilités dans le domaine de la protection de l'environnement. Le groupe a défini une politique d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement qui couvre l'ensemble des activités industrielles du groupe autour des axes suivants :

- respect des lois et réglementations spécifiques à chacun des pays où la Société opère ;
- investissement dans les programmes de recherche et de développement afin d'apporter des améliorations dans ces domaines ;
- compatibilité des procédés industriels avec les impératifs de respect de l'environnement, par le recours aux technologies les plus avancées, dans des conditions économiquement acceptables.

4.8 Facteurs de risque

Caractère cyclique du marché de l'aviation

En 2001, le chiffre d'affaires combiné des Divisions Airbus et ATR d'EADS représentait plus des deux-tiers du chiffre d'affaires consolidé 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 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 compagnies aériennes, la déréglementation et la perception par les voyageurs des facteurs de sécurité et de confort. EADS estime que les cycles continueront à caractériser le marché des avions de passagers et que les périodes de conjoncture économique difficile, telles que celles traversées à l'heure actuelle, pourraient affecter le résultat de ses activités et sa situation financière futurs.

Un marché dépendant des investissements consacrés à la défense

En 2001, 20 % du chiffre d'affaires consolidé 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 sur 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. Depuis 1998, EADS a pu constater un raffermissement du prix unitaire des avions dans les nouveaux contrats et Boeing et Airbus ont régulièrement annoncé l'augmentation de leur prix catalogue. Rien ne permet néanmoins de garantir que la vive concurrence sur les prix des années précédentes ne se reproduira pas, tout particulièrement dans le contexte d'une phase de repli prolongée.

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. Bien que le regroupement que constitue EADS confère une plus large assise au marché domestique, EADS risque de rester 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 connus 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 consolidé d'EADS est réalisée en dollars et une part importante de ses coûts et charges est encourue en euros et en livres sterling, 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, EADS gère un portefeuille de couverture à long terme, 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 de trésorerie ayant trait aux commandes fermes dans la limite des expositions nettes identifiées. 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 à la livre sterling 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 consolidés 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.

En normes IAS, les opérations de couverture qui ne sont pas adossées à des éléments d'actifs ou de passifs spécifiques ou à des commandes de clients (macro-couverture) font l'objet d'une évaluation au prix du marché et toute plus-value ou moins-value latente en résultant est comptabilisée sous la rubrique Résultat financier. EADS ne conserve qu'un niveau limité de macro-couverture. Jusqu'à ce que ces contrats de macro-couverture arrivent à maturité, la comptabilisation à valeur de marché pourrait se traduire par des variations de la rubrique Résultat financier.

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.

Financements publics

Dans le passé, EADS et ses principaux concurrents ont bénéficié de financements publics pour la recherche et le développement de leurs produits. Bien que depuis le début des années 1990, le montant de ces financements ait diminué sur les marchés d'EADS, EADS a récemment constaté des engagements de la part de certains gouvernements quant au financement du programme A380. Rien ne peut garantir que de tels financements continueront à être disponibles à l'avenir. En 1992, l'Union Européenne et les Etats-Unis ont conclu un accord fixant les modalités et conditions de l'aide financière que les gouvernements peuvent apporter aux fabricants d'avions civils.

Produits et services de haute technologie

La plupart des produits connus 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 des 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 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. Ils font 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, estime que ses alliances et partenariats représentent un atout concurrentiel majeur. Ces accords et participations comprennent notamment: (i) un consortium principal, le consortium Eurofighter dont EADS détient 46 %, (ii) quatre principales sociétés communes: Airbus, dans laquelle EADS détient une participation de 80 %, Astrium dans laquelle EADS détient une participation globale de 68,2 %, MBDA dans laquelle EADS possède une participation globale de 37,5 % et ATR dont EADS possède 50 %, (iii) des participations majoritaires: (a) Dornier GmbH: DADC, détenue à 75 % par EADS, détient une participation de 75,9 % dans Dornier GmbH, (b) EDSN dans laquelle EADS détient 59,1 % du capital, et (c) LFK, dans laquelle EADS détient 81,3 % des titres; et (iv) des participations minoritaires dans Dassault Aviation à hauteur de 45,9 %, dans MNC à hauteur de 45 %,

dans NNG, dans laquelle EADS détient, conjointement avec Dornier, 42 % du capital; et Embraer dont EADS possède 5,7 % des actions ordinaires. 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 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 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 regroupement que constitue EADS nécessite l'intégration et la rationalisation d'entités complexes et de grande taille qui 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 des activités intégrées, ainsi que pour la mise en oeuvre et l'optimisation des synergies potentielles existant entre ces activités. Rien n'assure qu'EADS n'aura pas de difficultés à intégrer ses activités ou qu'elle parviendra à améliorer ses marges et à réduire ses coûts. Le processus d'intégration et de rationalisation présente 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

60,42 % du capital d'EADS est détenu à parité par DaimlerChrysler et SOGEADE, qui assurent le contrôle conjoint d'EADS au travers d'un *Contractual Partnership* de droit néerlandais. Aux termes d'un pacte, aucune décision importante ne peut être prise sans l'accord de ces deux actionnaires. De plus, l'Etat peut bloquer toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'oeuvre, 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 peut bloquer toute décision emportant une modification significative du Plan Industriel de CASA et/ou relative à la mise en oeuvre 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 d'amortissement ou les taux de rentabilité envisagés 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 et 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 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités — Comptes 2001 consolidés audités et comptes 2000 consolidés pro forma non-audités

INTRODUCTION

L'analyse ci-dessous est fondée sur les comptes consolidés audités d'EADS pour 2001 (les "Comptes 2001") et les comptes consolidés pro forma non-audités d'EADS pour 2000 (les "Comptes pro forma 2000").

Les Comptes 2001 ont été établis selon les normes comptables émises par l'International Accounting Standards Board ("IASB") et les recommandations émises par le Standing Interpretations Committee de l'IASB. Les Comptes pro forma 2000 ont été établis sur la base des éléments suivants :

- les comptes consolidés d'EADS pour l'exercice 2000 établis suivant les normes IAS ;
- l'effet, sur une base pro forma, des opérations de rapprochement de 2000 entre Aérospatiale Matra, Dasa et CASA (ci-dessous désignées : "la Fusion EADS") ; et
- les comptes pro forma de DASA et les comptes pro forma de CASA pour la période de 2000 antérieure à la création d'EADS le 10 juillet, tels que retraités conformément aux normes IAS adoptées par EADS, et nets des montants en numéraire distribués par Dasa et CASA à leurs actionnaires respectifs avant la création d'EADS.

Le compte de résultat et le tableau de flux de trésorerie consolidés pro forma non-audités pour l'exercice 2000 figurant dans la présente section prennent en compte la Fusion EADS comme si celle-ci était intervenue au 1^{er} janvier 1999. Le bilan consolidé au 31 décembre 2000 illustre l'effet de la Fusion EADS comme si celle-ci était intervenue au 1^{er} juillet 2000.

Les informations financières consolidées pro forma non-auditées 2000 d'EADS figurant dans la présente section ne sont fournies qu'à titre d'illustration et n'entendent pas représenter ce qu'auraient été effectivement la situation financière, le résultat des activités ou les flux de trésorerie d'EADS si la Fusion EADS était intervenue aux dates indiquées, ni donner une indication quant à la situation financière consolidée, le résultat des activités ou les flux de trésorerie à toute date ou période future.

Les Comptes pro forma 2000 ont été préparés sur la base du périmètre de consolidation résultant de la Fusion EADS en 2000. En conséquence, ils ne prennent pas en compte les modifications du périmètre de consolidation ou les changements de principes comptables intervenus en 2001. Le périmètre de consolidation utilisé pour les Comptes pro forma 2000 est donc sensiblement différent de celui utilisé pour les Comptes 2001.

CONSIDÉRATIONS COMPTABLES

Modifications du périmètre de consolidation et intérêts minoritaires

Création d'Airbus S.A.S. : la nouvelle société Airbus S.A.S., qui rassemble la totalité des activités de conception, de production et de marketing d'Airbus a été créée en juillet 2001 à la suite de l'acquisition par EADS d'Airbus UK et de la participation de 20 % dans le GIE Airbus détenue par BAE Systems ("le Regroupement Airbus"). En contrepartie de cette opération et de la souscription à une augmentation de capital de 754 millions d'euros, BAE Systems a reçu 20 % du capital d'Airbus S.A.S., ramenant ainsi la participation d'EADS à 80 %. Voir "4.1.2 Airbus — Organisation d'Airbus — L'intégration des activités d'Airbus".

EADS consolide à 100 % Airbus depuis le 1^{er} janvier 2001, compte tenu du contrôle effectif qu'il détient en vertu d'un accord avec BAE Systems sur les actifs et sur la gestion d'Airbus depuis cette date.

Création de MBDA : EADS, BAE Systems et Finmeccanica ont créé MBDA le 18 décembre 2001. Cette société regroupe les activités de MBD et de AMM et les activités systèmes de missiles de AMS. EADS et BAE Systems détiennent chacun 37,5 % du capital de MBDA et Finmeccanica le solde, soit 25 %. En vertu des pactes d'actionnaires relatifs au groupe MBDA, EADS et BAE Systems exercent ensemble certains droits de contrôle sur MBDA par l'intermédiaire de MBDA Holdings, en ce compris le droit pour MBDA Holdings de nommer le *Chief Executive Officer*, le *Chief Operating Officer — Operations* et le *Chief Financial Officer* de MBDA. Voir "4.1.5 Systèmes de défense et systèmes civils — Systèmes de missiles — Introduction et présentation".

En 2001, le compte de résultat consolidé reflète une consolidation de MBD à hauteur de 50 % et de AMM à hauteur de 100 % jusqu'à la création de MBDA le 18 décembre. Le bilan consolidé 2001 d'EADS fait apparaître une intégration proportionnelle de MBDA à hauteur de 50 %, à partir du 18 décembre, au sein de sa division de Systèmes de défense et systèmes civils afin de refléter son influence sur ses activités la participation de Finmeccanica étant traitée comme un intérêt minoritaire de 12,5 %.

EDSN : EADS et Nortel Networks ont finalisé, au cours de l'exercice 2001, le regroupement de leurs activités de télécommunications militaires au sein de la société EDSN. Plus précisément : (i) EADS et Nortel Networks ont apporté le 1^{er} mai à EDSN l'activité de commutation fonctionnant sous protocole Internet IP de leur société commune MNC ; (ii) EDSN a acquis, le 30 septembre, 19,9 % de MNCD qui gère le canal de distribution des activités de commutation fonctionnant sous protocole Internet IP ; (iii) le 30 novembre, EADS a apporté VEKN une activité de réseaux de communication tactique à EDSN ; et (iv) Nortel Networks a cédé Cogent Defence Systems à EDSN le 1^{er} décembre. A l'issue de ces opérations, les intérêts minoritaires de Nortel Networks ont diminué de 45 à 40,9 % tandis qu'EADS consolide à 100 % EDSN dans sa division Systèmes de défense et systèmes civils. Voir "4.1.5 Systèmes de défense et systèmes civils — Télécommunications — Introduction et présentation".

MNC et NNG : reflétant le repositionnement des activités de télécommunications militaires au sein de EDSN et la perte de l'influence notable qu'EADS exerçait sur MNC et NNG en réponse à la diminution de l'importance stratégique des activités de télécommunications civiles pour EADS, EADS a comptabilisé MNC et NNG (dont elle détient encore 45 % et 42 %) comme des participations non consolidées depuis le 1^{er} octobre 2001. Ces deux sociétés, dont le capital social était détenu conjointement avec Nortel Networks étaient précédemment consolidées suivant la méthode de mise en équivalence.

Acquisition de Tesat Spacecom : en 2001, Astrium, qui est consolidée par intégration proportionnelle à 75 % dans EADS, a acquis Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, l'activité de satellites de télécommunications civiles de Bosch. Tesat Spacecom est maintenant consolidée à 100 % dans Astrium.

Dornier GmbH : les membres de la famille Dornier ayant exercé leur option de vente sur les actions Dornier GmbH, DADC, filiale d'EADS consolidée à 100 %, a augmenté sa participation dans Dornier GmbH de 58,4 % à 75,9 %. EADS a consolidé Dornier GmbH à 100 % au cours des deux périodes considérées tandis que les intérêts minoritaires ont diminué de 41,6 % à 24,1 %.

Résultat relatif aux opérations de dilution

Les opérations effectuées en 2001 ayant conduit à la formation d'Airbus S.A.S. et de MBDA ont dilué la participation d'EADS dans Airbus, MBD et AMM. Ces opérations ont nécessité une évaluation des activités apportées. La valeur de marché de ces activités, telle qu'estimée au cours des négociations, était supérieure à leur valeur nette comptable dans les comptes d'EADS. EADS a donc constaté un gain de dilution d'une valeur de 2 537 millions d'euros pour les 20 % de participation dans Airbus et de 257 millions d'euros, nets des charges liées à la transaction, pour les participations de 12,5 % dans MBD et de 62,5 % dans AMM. Ces gains de dilution sont comptabilisés à la rubrique "autres charges et produits" et sont considérés comme des résultats exceptionnels par EADS. Voir "Résultats des activités — Utilisation de l'EBIT et du résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels".

Réévaluations à la juste valeur

Lors du Regroupement Airbus, l'acquisition d'Airbus UK a été comptabilisée suivant la méthode du "purchase accounting". Par conséquent, la valeur nette de certains actifs — essentiellement les immobilisations et les stocks — ont été revalorisés d'un montant total de 319 millions d'euros après impôts pour tenir compte de leur juste valeur ("les Réévaluations à la Juste Valeur") et un impôt différé correspondant de 137 millions d'euros a été comptabilisé au passif du bilan. Suivant la nature des actifs, l'amortissement des Réévaluations à la Juste Valeur est soit comptabilisé lorsque les actifs sont consommés, soit étalé sur la durée de vie des actifs ; cet amortissement donne droit à une réduction correspondante d'impôt différé passif.

L'écart entre le prix d'acquisition d'Airbus UK (y compris la participation de 20 % dans le GIE Airbus) et la juste valeur de ses actifs nets a été comptabilisé comme écart d'acquisition et s'élève à 4 024 millions d'euros. L'amortissement de cet écart d'acquisition s'étale sur vingt ans et est en grande partie non déductible fiscalement.

Dépréciation des actifs

Lorsque survient, selon la Direction, un événement, tel qu'un événement significatif affectant les marchés ou une modification sensible des prévisions ou des hypothèses, EADS effectue un test de dépréciation de l'actif net de l'activité (ou des activités) susceptible(s) d'être affectées. Ces tests sont en général réalisés en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés.

En 2001, EADS a effectué des tests de dépréciation sur les survaleurs des activités de la division Airbus, de la division Espace, et de la division Systèmes de défense et systèmes civils. Lors de l'analyse de la division Systèmes de défense et systèmes civils, la prise en compte d'une contraction des dépenses publiques dans le domaine de la

défense a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société MS&I, qui fait partie de l'activité Electronique de Défense, pour 240 millions d'euros et de la société LFK pour 170 millions d'euros. La dégradation des perspectives de marché pour les activités de services de logiciels CAD/CAM a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société Matra Datavision pour un montant 170 millions d'euros. En ce qui concerne la division Espace, la prise en compte de la contraction du marché des télécommunications commerciales, conjuguée aux surcapacités à long terme dans le domaine des satellites et à la nécessité de réduire les coûts et d'alléger les structures, a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société Astrium pour un montant de 210 millions d'euros. Le test de dépréciation des activités d'Airbus, décidé à la suite des événements du 11 septembre et de leurs conséquences, a confirmé la valeur des écarts d'acquisition d'Airbus.

Frais de recherche et de développement

Les frais de recherche et de développement d'EADS financés en interne sont comptabilisés en charges au titre de l'exercice durant lequel ils sont encourus. Lorsque ces frais sont financés, pour tout ou partie, par un client, la partie faisant l'objet d'un financement externe est comptabilisée en chiffre d'affaires. Seuls les frais financés en interne sont comptabilisés en frais de recherche et de 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 "coûts des ventes".

Le traitement comptable des frais de recherche et de développement retenu 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. Cette dérogation aux normes IAS facilite la comparaison directe entre EADS et les sociétés américaines du même secteur, et témoigne d'une approche plus prudente du traitement comptable des frais de recherche et de développement que celles prévues par les normes IAS.

Reclassification des avances remboursables en écart d'acquisition

Préalablement à la Fusion EADS, Dasa avait effectué des versements en numéraire à la République Fédérale d'Allemagne pour solder ses engagements relatifs aux soldes restants des avances remboursables et autres avances reçues. Une partie de ces versements avait été capitalisée et comptabilisée au poste "autres actifs" et était amortie suivant le rythme de livraison des appareils Airbus. Au cours de l'exercice 2001, suite à une analyse des hypothèses ayant conduit à l'estimation d'origine, une partie du montant alloué à cet actif a été reclassifiée en écart d'acquisition. Le poste "autres créances" a été réduit de 206 millions d'euros et le poste "impôts différés passifs" de 79 millions d'euros, l'écart d'acquisition d'Airbus augmentant en conséquence de 127 millions d'euros.

Comptabilisation de la couverture du risque de change

Lorsque les instruments de couverture constituent une unité de valorisation avec les commandes des clients auxquels ils se rapportent, ils sont soumis aux règles comptables de couverture et sont désignés par le terme de "micro-couvertures". Le chiffre d'affaires résultant de ces commandes est enregistré en euros au taux de change de l'instrument de couverture associé et l'impact des couvertures est constaté dans la marge brute et le résultat d'exploitation.

Les instruments de couverture qui ne sont pas directement adossés à une commande spécifique sont désignés par le terme de "macro-couvertures" et ne sont pas éligibles aux règles de traitement comptable de couverture. À leur échéance, ils sont comptabilisés sous la rubrique "Résultat financier", et n'ont pas d'impact sur la marge brute ou sur le résultat d'exploitation, même si leur objet initial était de couvrir les flux de trésorerie provenant de livraisons.

Le chiffre d'affaires réalisé en devises autres que l'euro et qui n'est pas couvert est converti en euros au taux de change au comptant à la date à laquelle les ventes sous-jacentes interviennent.

Tous les nouveaux contrats de couverture sont éligibles aux règles de traitement comptable de couverture. De plus, depuis le 1^{er} janvier 2001, la plupart des macro-couvertures non encore arrivées à échéance ont été adossées à des commandes spécifiques et sont donc devenues éligibles aux règles de traitement comptable de couverture. Il est appliqué à ces couvertures spécifiques un taux de conversion implicite correspondant au taux de change dollar-euro à terme qui prévalait au 31 décembre 2000.

A compter du 1^{er} janvier 2001, toutes les couvertures devaient être comptabilisées au bilan, à leur valeur de marché, conformément à la norme IAS 39. Leur valeur avant impôt est comptabilisée soit en "provisions sur

instruments financiers,” sous la rubrique “autres provisions” lorsque cette valeur est négative ou sous la rubrique “autres actifs” lorsqu’elle est positive. A la fin de chaque période comptable, la valeur du portefeuille de couvertures non encore arrivées à échéance est enregistrée à la valeur de marché, sur la base du taux de change à terme du moment. En ce qui concerne les macro-couvertures, la variation de valorisation par rapport à la période comptable précédente est enregistrée dans le résultat financier. En revanche, la variation de valorisation des couvertures qui sont éligibles aux règles de traitement comptable de couverture n’est pas comptabilisée dans le résultat financier mais sous une autre rubrique de résultat global directement inscrite dans la situation nette. Cet ajustement est partiellement neutralisé par un ajustement sur les positions d’impôt différé.

Le compte “provisions sur instruments financiers” est passé de 1,1 milliards d’euros en 2000 à 3,7 milliards d’euros en 2001 avec parallèlement une diminution du résultat global dans la situation nette et une augmentation de l’impôt différé actif. Les raisons de cette évolution sont les suivantes : (i) la valorisation des micro-couvertures non comptabilisées précédemment résultant de l’application pour la première fois de la norme IAS 39 ; (ii) l’appréciation du dollar par rapport à l’euro et à la livre sterling ; et (iii) les nouvelles couvertures mises en place au cours de l’exercice, après déduction des couvertures arrivées à maturité ou annulées pendant l’exercice. De plus, les couvertures livre sterling-dollar d’Airbus UK ont été ajoutées au portefeuille de couverture d’EADS.

Les micro-couvertures associées à des commandes annulées du carnet de commandes au cours de l’exercice 2001 ont été réputées annulées d’un point de vue comptable. La somme de (i) la variation de la valeur de marché de ces couvertures depuis le 1^{er} janvier 2001 et (ii) la diminution d’autres rubriques de résultat global correspondant à ces couvertures avant le 1^{er} janvier 2001, a été comptabilisée en résultat financier avec un crédit d’impôt différé correspondant au compte de résultat.

Si un tel traitement comptable est en parfaite conformité avec la norme IAS 39, il ne reflète pas la réalité des opérations de trésorerie associées à ces couvertures, qui sont reportées. Voir “Politique de gestion de change — Reports de couvertures”. Les couvertures reportées à la suite d’une annulation de commande sont alors adossées à des commandes clients dont la livraison est prévue à une date plus éloignée et sont comptabilisées comme une nouvelle micro-couverture avec un taux de couverture correspondant au taux à terme qui prévaut à cette date.

En raison de l’utilisation de la norme IAS 39 et des micro-couvertures, EADS anticipe une réduction sensible des variations importantes du résultat financier telles que constatées au cours des années précédentes et une amélioration de la corrélation entre l’évolution du résultat net et l’évolution du résultat d’exploitation par rapport au passé.

POLITIQUE DE GESTION DE CHANGE

Le chiffre d’affaires d’EADS est principalement réalisé en dollars. Dès lors, un dollar fort par rapport à l’euro et à la livre sterling a un effet positif sur les résultats d’EADS, tandis qu’un fléchissement du taux de change du dollar par rapport à ces devises a un impact négatif.

Alors que le chiffre d’affaires d’EADS est principalement réalisé en dollars, une part importante de ses coûts est encourue en euros et, dans une moindre mesure, en livres sterling. Si EADS n’avait pas recours à des instruments financiers permettant de couvrir le risque d’évolution du taux de change entre une commande et sa livraison, ses résultats seraient affectés par l’évolution du taux de change entre le dollar et ces devises. EADS, souhaitant que ses résultats proviennent essentiellement de ses activités opérationnelles, recourt à des stratégies de couverture pour gérer et réduire au minimum l’incidence sur ses résultats d’une baisse du dollar par rapport à l’euro.

EADS gère actuellement un portefeuille de couverture de change à long terme dont les échéances s’échelonnent jusqu’en 2008, principalement au titre des activités d’Airbus. 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 par EADS 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 identique pour les deux instruments.

La mise en place de couvertures sur des échéances plus lointaines étant plus onéreuse, EADS a recours à des ratios de couverture de change décroissants en fonction de l’éloignement du risque dans le temps. Les taux de couverture peuvent être ajustés afin de prendre en compte les évolutions macro-économiques affectant les taux de change ainsi que les taux d’intérêt.

En 2001, des instruments de couverture couvrant environ 9,2 milliards de dollars de chiffre d'affaires sont arrivés à échéance. Le tableau ci-dessous indique les volumes de couverture en place au 31 janvier 2002.

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Au-delà</u>	<u>Total</u>
	(en milliards de dollars U.S.)					
Total des couvertures.....	9,7	8,0	6,4	3,5	7,7	35,3
Dollar-euro.....	8,2	6,6	5,2	3,0	6,4	29,4
Livre sterling-dollar.....	1,5	1,4	1,2	0,5	1,3	5,9

Compte-tenu des provisions constituées par suite de l'évaluation à la valeur de marché des macro-couvertures non arrivées à échéance avant l'application de l'IAS 39, la part du chiffre d'affaires à laquelle s'applique actuellement la globalité des couvertures évoquées précédemment sera convertie aux taux de conversion suivants : (i) 0,99 dollars et 1,50 livres sterling par euro pour 2002 ; (ii) 0,97 dollars et 1,51 livres sterling par euro pour 2003 ; (iii) 0,93 dollars et 1,52 livres sterling par euro pour 2004 ; (iv) 0,92 dollars et 1,46 livres sterling par euro pour 2005 et (v) 0,95 dollars et 1,45 livres sterling par euro en moyenne par la suite. En 2001, le taux de conversion auquel le chiffre d'affaires réalisé en dollars a été converti était de 0,97 dollars par euro.

Reports de couvertures

Les révisions à la baisse de livraisons d'avions commerciaux, dues aux événements du 11 septembre 2001 et à leurs conséquences, ont conduit à une situation dans laquelle les couvertures arrivant à échéance en 2002 sont supérieures de 9 % au montant à recevoir des livraisons prévues. Ces couvertures non adossées sont reportées sur les années suivantes sans coût. Ces reports ne sont pas effectués dès l'annulation ou le report de la commande sous-jacente, mais plutôt à la date de l'échéance de la couverture non adossée. Ces nouvelles couvertures ont des maturités correspondant aux nouvelles dates de livraison attendues des commandes; elles forment donc une couverture adossée.

POLITIQUE DE GESTION DES TAUX

EADS gère ses liquidités en les plaçant sur des comptes ou instruments de dépôt à court terme générant des intérêts. EADS privilégie la liquidité par rapport aux rendements plus élevés qu'il pourrait obtenir à l'aide de placements ou d'instruments financiers à plus long terme. Plus de 85 % des liquidités peuvent être mobilisées sous trois jours à un coût minimum. Cette politique permet à la Société de s'adapter aux variations à court terme du besoin en fonds de roulement et est cohérente avec sa volonté d'être en mesure de réagir rapidement aux difficultés résultant du récent ralentissement économique.

DETTE FINANCIÈRE

Le tableau ci-dessous présente la composition de la dette financière d'EADS au 31 décembre 2001, y compris la portion à moins d'un an de l'endettement à long terme :

	<u>Encours en principal</u> (en millions d'euros)
Obligations.....	621
Dettes vis-à-vis d'institutions financières.....	1 827
Dettes vis-à-vis de sociétés affiliées.....	108
Crédits.....	1 754
Dettes liée aux opérations de crédit-bail.....	1 746
Autres.....	444
Total.....	6 500

La maturité des dettes financières est indiquée dans le tableau ci-dessous (en millions d'euros) :

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>Au-delà</u>
1 462	497	319	313	427	3 482

Plus de 70 % de l'endettement financier de 6 500 millions d'euros résulte des activités de financement des ventes d'EADS et est lié à des actifs de financement des ventes à long terme dont le calendrier des paiements est prévisible. Ces actifs liés au financement des ventes comprennent essentiellement des engagements de paiement irrévocables des clients dont les échéances sont proches de celles des dettes financières auxquelles ils sont adossés.

La Direction estime que le profil des échéances de la dette est prudent et cohérent avec la structure des actifs et des flux de trésorerie d'EADS.

POLITIQUE DE FINANCEMENT DES VENTES

EADS privilégie les ventes au comptant et encourage ses clients à trouver eux-mêmes des financements, pour éviter de conserver un risque de crédit ou d'actif, une fois le produit livré.

Cependant, afin de faciliter la vente de ses produits, essentiellement pour Airbus et ATR, EADS peut participer au financement de clients au cas par cas, soit directement, soit par le biais de garanties données à des tiers. Une équipe dédiée contrôle précisément le portefeuille de clients d'EADS et son évolution en termes de volume, de qualité et d'intensité capitalistique. EADS s'efforce de faire refinancer cet encours par des tiers lorsque cela est possible.

Lors de la détermination du montant et des conditions de financement, Airbus et ATR prennent en compte la qualité de crédit de la compagnie aérienne concernée ainsi que certains facteurs de risques particuliers, liés aux conditions envisagées d'exploitation de l'appareil et sa valeur future estimée. Les taux de rendement du marché et les conditions bancaires en vigueur servent également de guide pour établir les conditions de la proposition de financement faite au client, en ce compris le prix.

L'avion vendu fait généralement l'objet d'un nantissement pour garantir l'opération de financement. En outre, Airbus et ATR bénéficient d'engagements et de garanties particulières en fonction du risque perçu et de l'environnement juridique.

COMPTABILISATION DES OPÉRATIONS DE FINANCEMENT DES VENTES

Au bilan

Lorsque, à la suite d'une opération de financement, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé sont acquis au client, l'opération est assimilée soit à un prêt, soit à une location-financement. Dans ce cas, le chiffre d'affaires résultant de la vente de l'avion est comptabilisé lors de la livraison de l'appareil et les intérêts financiers sont comptabilisés en tant que produits financiers. Le solde non amorti du prêt est comptabilisé en immobilisations financières au bilan.

Si au contraire, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé restent à la charge d'Airbus ou ATR, l'opération est assimilée à un leasing opérationnel. Ces situations peuvent se produire lorsque Airbus ou ATR accordent une garantie sur la valeur future de l'appareil ou lorsqu'un client est en droit de restituer l'avion dans des conditions déterminées à l'avance. Dans ces circonstances, la livraison de l'avion ne génère pas de chiffre d'affaires, mais un loyer est alors comptabilisé en chiffres d'affaires tout au long de la durée du contrat de leasing opérationnel. L'avion faisant l'objet de ce contrat de leasing est comptabilisé au bilan à son coût, comme actif donné en location, sous la rubrique "immobilisations corporelles".

Une vente peut comporter une garantie de valeur résiduelle ("RVG"), en vertu de laquelle Airbus ou ATR garantissent une quote-part de la valeur de l'appareil à une date spécifiée, postérieure à la livraison. Si la valeur actualisée de la RVG est supérieure à 10 % du prix de vente de l'avion, l'opération de vente de l'avion financé est comptabilisée comme un leasing opérationnel. Les paiements reçus des clients à la livraison de l'avion sont alors considérés comme des revenus différés et sont amortis linéairement jusqu'à la date d'exercice de la RVG.

Les provisions liées aux risques de financement des ventes, qu'ils soient au bilan ou hors-bilan, sont comptabilisées en autres provisions pour risques ou en dépréciation des actifs correspondants.

Engagements hors bilan

Certains engagements liés à des opérations de financement des ventes telles que les "lease in/lease out" ou certaines RVG ne sont pas comptabilisés au bilan. Suivant la nature et le niveau de risque, ces engagements sont ou non constatés comme des engagements hors bilan. Voir les notes aux états financiers consolidés audités — Note 21 : Engagements hors bilan.

Dans le cas d'opérations de type "lease in/lease out", qu'Airbus et ATR appliquaient dans le passé afin de profiter des avantages fiscaux liés aux opérations de location-financement, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé reviennent généralement à un tiers, en général qualifié de bailleur principal. Ce dernier loue l'avion à Airbus ou à ATR qui, à son tour, le sous-loue au client final. Dans la mesure du possible, les conditions de la sous-location sont alignées sur celles de la location principale, tant pour les échéances de paiement que pour les autres conditions financières. En pratique, Airbus et ATR permettent ainsi de rehausser la qualité de crédit de

l'opération, comme s'ils fournissaient au bailleur principal une garantie de paiement des loyers pour le compte du sous-locataire. De tels encours d'Airbus et d'ATR sont comptabilisés en engagements hors bilan.

A l'inverse, les RVG ne sont pas constatées en engagements hors bilan. Si la valeur actualisée d'une RVG est inférieure au seuil de 10 %, la transaction couverte par la RVG n'est pas comptabilisée au bilan. Les RVG n'ont pas pour objet d'être un outil destiné à rehausser la qualité de crédit et n'ont pas vocation à être exercées à un coût supplémentaire pour Airbus ou ATR. En outre, pour réduire les risques associés aux RVG et pour limiter la probabilité de leur exercice, Airbus et ATR les assortissent de valeurs prudentes d'actif garanties et de conditions d'exercice restrictives, notamment des fenêtres d'exercice limitées.

RISQUES RÉSULTANT DES OPÉRATIONS DE FINANCEMENT DES VENTES

EADS regroupe les risques découlant des opérations de financement des ventes en deux catégories : (i) le Risque de Financement, où la qualité de crédit du client — c'est à dire sa capacité à honorer ses obligations au titre d'un contrat de financement — est l'élément constitutif du risque, et (ii) le Risque de Valeur des Actifs, c'est à dire le risque de décote de la valeur future de l'avion financé. Ces risques sont analysés à trois niveaux : le risque brut, le risque net et le risque net résiduel.

Risque brut

Le Risque de Financement brut est la somme de (i) la valeur actualisée des flux des paiements futurs des clients au titre des contrats de leasing opérationnel, en ce compris les montages de "lease in/lease out" ; (ii) le montant principal en cours au titre de contrats de location-financement ou de prêts, qui est égal à leur valeur comptable ; (iii) les engagements de passif fiscal, dénommés "stipulated loss values", résultant de la rupture anticipée de contrats de location-financement bénéficiant de mesures fiscales favorables et (iv) le montant maximum des engagements au titre des garanties financières, telle que les garanties de non-paiement. Cependant, les opérations de financement des ventes transférées à des tiers, qui assument le risque des paiements futurs attendus des clients, sont exclues du Risque de Financement brut.

Le Risque de Financement brut au titre des contrats de leasing opérationnel, de location-financement et de prêts diffère de la valeur des actifs correspondants au bilan d'EADS pour les raisons suivantes : (i) l'actif est comptabilisé suivant les règles IAS mais est relatif à une opération au titre de laquelle il n'y a pas ou peu de recours sur Airbus et ATR ; (ii) l'actif est amorti ou fait l'objet d'une provision pour dépréciation au bilan ; (iii) le montant de l'opération de financement intègre la marge dans le prix de vente de l'avion alors qu'au bilan l'avion est comptabilisé à son coût d'acquisition ; et (iv) les engagements relatifs aux RVG dans le cadre de financements en leasing opérationnel au bilan sont comptabilisés en tant que Risques de Valeur des Actifs, et non en tant que Risques de Financement.

Le Risque de Valeur des Actifs est la somme des engagements maximum au titre des RVG et des engagements de rachat.

Risque net

Le risque net est la différence entre le risque brut et la valeur estimée des garanties reçues. Les garanties sont évaluées à l'aide d'un modèle dynamique qui se fonde sur la valeur nette actualisée des prévisions de loyers futurs de l'avion sur le marché de la location et du coût de défaut potentiel. Les résultats issus de ce modèle de valorisation sont généralement inférieurs aux valeurs résiduelles telles qu'estimées par des experts indépendants, afin de tenir compte d'une détérioration du marché telle qu'évaluée par la Direction.

Risque net résiduel

Conformément à sa politique en matière de provisions liées à l'activité de financement de ses ventes, EADS provisionne totalement son risque net de financement et de valeur des actifs. En conséquence, le risque net résiduel, qui est égal à la différence entre le risque net et le montant provisionné, est nul.

Risques liés au financement Airbus

Certaines sociétés d'EADS ou du groupe BAE Systems continuent d'assumer certaines responsabilités solidaires et indivises liées au risque de financement des ventes encouru par Airbus avant le Regroupement Airbus. Les engagements d'EADS sur les passifs supportés par Airbus après le Regroupement Airbus sont limités par son statut d'actionnaire d'Airbus S.A.S., dont EADS détient 80 %.

Au 31 décembre 2001, le Risque de Financement d'Airbus se répartit sur environ 140 appareils exploités par environ 40 compagnies aériennes. La répartition par type d'appareils est équilibrée entre l'A300/310 (44 %), l'A320 (24 %) et l'A330/340 (23 %). En outre, d'autres types d'actifs, comme les pièces détachées, servent également de garanties.

Par rapport au pic de 6 milliards de dollars en 1998, Airbus a réduit son Risque de Financement brut de 40 %, à 3,5 milliards de dollars (4,0 milliards d'euros) au 31 décembre 2001, sa flotte en service augmentant parallèlement de 40 % (de 1 838 à 2 567 avions). La Direction estime que le niveau actuel de Risque de Financement Brut améliore la capacité d'Airbus à aider ses clients dans un marché du financement d'avions tendu.

Le Risque de Financement d'Airbus au 31 décembre 2001 se décompose comme suit :

	<u>(en millions d'euros)</u>
Risque total non ajusté	4 020
Eliminations ⁽¹⁾	(515)
Risque de Financement Airbus	3 505
Au bilan ⁽²⁾	2 269
Hors bilan ⁽³⁾	<u>1 236</u>
Valeur estimée des garanties reçues.....	(1 988)
Risque net avant provisions	1 517
Provision pour risque sur financement clients.....	<u>(1 517)</u>
Risque net résiduel	<u>0</u>

(1) Incluent principalement les engagements associés à des passifs fiscaux résultant de la rupture anticipée de contrats de location principale bénéficiant de mesures fiscales avantageuses dans le cadre d'opérations de "lease-in/lease-out" ("stipulated loss values"). Le montant du risque total non-ajusté comprend également les engagements correspondant à la continuation de tels contrats jusqu'à leur terme, auquel cas les "stipulated loss values" ne seront pas appelées.

(2) Ce montant diffère de la valeur comptable des actifs correspondants dans le bilan d'EADS. La valeur comptable des actifs financiers (locations financières et prêts) dans le bilan d'EADS est de 1 746 millions d'euros, avant provisions d'un montant de 477 millions d'euros. La valeur nette comptable d'appareils faisant l'objet de leasings opérationnels dans le bilan d'EADS est de 1 279 millions d'euros, avant provisions d'un montant de 314 millions d'euros. Voir les notes aux états financiers consolidés audités — Note 10 : Immobilisations corporelles et immobilisations corporelles nettes et Note 11 : Participations et autres actifs financiers à long terme.

(3) Ce montant reflète la valeur actualisée de paiements futurs. La valeur nominale cumulée des paiements futurs correspondant aux risques hors bilan est de 1 853 millions d'euros; une provision d'un montant de 726 millions d'euros figure au bilan d'EADS. Voir les notes aux états financiers consolidés audités — Note 21 : Engagements hors bilan.

Risques de Valeur des Actifs Airbus

Une part importante du risque de valeur des actifs d'Airbus provient des RVG en cours. La direction d'Airbus considère que les risques financiers associés à ces garanties sont gérables. Cette évaluation est fondée sur trois facteurs : (i) la garantie ne couvre qu'une tranche de la valeur future estimée de l'avion et son niveau est considéré comme prudent par rapport à la valeur future estimée de chaque appareil ; (ii) le risque lié aux RVG est réparti sur un grand nombre d'avions et de clients ; et (iii) les dates d'exercice des RVG s'étalent jusqu'à 2015, soit un faible niveau de risque arrivant à échéance chaque année. A titre d'exemple, pour chacune des années 2002 à 2006, le Risque de Valeur des Actifs annuel brut provenant des RVG s'établit aux alentours de 250 millions d'euros. Au 31 décembre 2001, EADS a provisionné 559 millions d'euros pour ce risque et le risque net résiduel est nul.

Les fenêtres d'exercices des RVG intervenant au plus tôt au cours de la 8^{ème} année suivant la livraison de l'appareil, les RVG émises en 2002 ne pourront pas en général être exercées avant 2010 ; aucune hausse du risque à court terme n'est donc anticipée.

Risques d'ATR résultant des opérations de financement des ventes

EADS ne consolide que 50 % d'ATR et partage le risque avec son partenaire Alenia. Le risque clients d'ATR au 31 décembre 2001 est réparti sur plus de 270 appareils.

Par rapport à un pic de 1,8 milliards de dollars en 1997, ATR a réduit son risque brut d'environ 20 %, à moins de 1,5 milliards de dollars au 31 décembre 2001, en dépit d'un marché difficile pour les appareils à turbopropulseur.

Le détail des risques d'ATR liés au financement de ses ventes au 31 décembre 2001 est fourni dans le tableau ci-dessous :

	<u>ATR 100 %</u>	<u>ATR 50 %</u>
	(en millions d'euros)	
Risque de financement brut	1 656	828
Dont : Au bilan ⁽¹⁾	1 308	654
Hors bilan	<u>348</u>	<u>174</u>
Valeur estimée des garanties reçues	(1 420)	(710)
Risque net avant provision	236	118
Provision	<u>(236)</u>	<u>(118)</u>
Risque net résiduel	0	0

(1) Ce montant diffère de la valeur comptable des actifs correspondants dans le bilan d'EADS. La valeur comptable des actifs financiers (locations financières et prêts) dans le bilan d'EADS est de 211 millions d'euros, avant provision d'un montant de 18 millions d'euros, représentant la consolidation par EADS d'ATR à 50 %. La valeur nette comptable d'appareils faisant l'objet de leasings opérationnels dans le bilan d'EADS, en ce qui concerne ATR, est de 329 millions d'euros, représentant la consolidation par EADS d'ATR à 50 %. Voir les notes aux états financiers consolidés audités — Note 10 : Immobilisations incorporelles et immobilisations corporelles nettes et Note 11 : Participations et autres actifs financiers à long terme.

Engagements de soutien

Bien qu'Airbus et ATR s'engagent à proposer des financements pour les appareils figurant dans leur carnet de commandes, de tels engagements ne sont pas inclus dans le risque brut tant que le financement n'est pas en place, ce qui advient lorsque l'appareil est livré. Ce traitement s'explique par le fait que (i) l'expérience suggère qu'il est peu probable que la totalité de ces financements proposés soit finalement mise en place ; (ii) tant que l'appareil n'est pas livré, Airbus ou ATR conservent l'avion et n'encourent pas de risque inhabituel lié à cet avion ; et (iii) une partie du financement peut être prise en charge par des tiers. Afin de limiter les risques d'Airbus et d'ATR sur des crédits de trop faible qualité, ces engagements sont généralement assortis de conditions financières à remplir par les parties garanties pour en bénéficier.

COÛTS DE RESTRUCTURATION ET AUTRES COÛTS

En 2001, 221 millions d'euros ont été comptabilisés au titre de charges de restructuration. Ce montant comprend de nouvelles provisions ainsi que des charges de l'exercice relatives à : (i) des réductions d'effectif au Royaume-Uni et un plan de départs en retraite anticipée chez Airbus en France, faisant partie du plan d'adaptation mis en place après le 11 septembre (96 millions d'euros) ; (ii) des réductions d'effectif et un plan de départs en retraite anticipée chez CELERG, LFK, AMM et EADS Telecom, ainsi que la fermeture d'un site de l'unité Services dans la division Systèmes de défense et systèmes civils (34 millions d'euros) ; et (iii) des réductions d'effectif chez EADS Launch Vehicles et dans la division Espace (91 millions d'euros).

Au 31 décembre 2001, le solde des provisions pour restructurations était de 286 millions d'euros.

APERÇU GÉNÉRAL

EADS est le leader européen de l'industrie aéronautique, de l'espace et de la défense et occupe le deuxième rang au niveau mondial sur la base du chiffre d'affaires consolidé. En termes de parts de marché, EADS est le premier ou deuxième fabricant mondial d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs commerciaux et de missiles. EADS est également l'un des principaux fournisseurs d'avions militaires, de satellites et d'électronique militaire. Au 31 décembre 2001, l'effectif d'EADS s'élevait à 102 967 employés.

Les activités d'EADS sont organisées en cinq divisions :

- **Airbus** : avions commerciaux de plus de cent sièges ;
- **Aviation militaire de transport** : appareils de transport militaire et avions de missions ;
- **Aéronautique** : hélicoptères civils et militaires, appareils militaires de combat et d'entraînement, avions régionaux à turbopropulsion, avions commerciaux légers et services de transformation et de maintenance d'appareils civils et militaires.
- **Systèmes de défense et systèmes civils** : systèmes de missiles, électronique de défense, solutions en matière de télécommunications militaires et commerciales, services logistiques, d'entraînement, d'essais, d'ingénierie et autres activités liées ; et

- **Espace** : satellites, infrastructures orbitales et lanceurs et fourniture de services de lancement.

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 une forte dépendance à l'égard des budgets publics.

RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

La comparaison des résultats des activités des deux années s'appuie sur les comptes 2001 consolidés audités et sur les comptes 2000 consolidés pro forma non audités. Voir "Introduction".

Le tableau ci-dessous présente le compte de résultat consolidé d'EADS pour chacun des exercices indiqués :

Comptes de résultat pour les exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000

	Exercice clos le 31 décembre	
	2001	2000 (pro forma)
	(en millions d'euros)	
Produits d'exploitation	30 798	24 208
Coût des ventes.....	(25 235)	(20 072)
Marge brute	5 563	4 136
Frais commerciaux, administratifs et autres charges.....	(2 561)	(2 510)
Frais de recherche et développement	(2 046)	(1 339)
Autres produits	3 024	342
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation des survaleurs...	(1 466)	(429)
Résultat avant résultat financier et impôts.....	2 514	200
Résultat financier	(513)	(1 315)
Résultat net avant impôts	2 001	(1 115)
Impôts sur les bénéfices	(646)	220
Intérêts minoritaires.....	17	(14)
Résultat net	1 372	(909)

Utilisation de l'EBIT et du résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels

EADS utilise l'EBIT et du résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme des indicateurs clé de sa performance économique. Les "éléments exceptionnels" comprennent les produits ou charges de nature non récurrente tels que la charge d'amortissement des ajustements à la juste valeur dégagée lors de la Fusion EADS, du Regroupement Airbus et de la création de MBDA et les charges de dépréciation d'actif. En outre, les "éléments exceptionnels" associés au résultat net s'entendent nets des effets fiscaux correspondants et incluent une dotation exceptionnelle à l'impôt différé actif.

Le tableau ci-dessous fournit un rapprochement entre le résultat avant résultat financier et impôts d'EADS et son EBIT ("earnings before interest and taxes") avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

	Exercice clos le 31 décembre	
	2001	2000 (pro forma)
	(en millions d'euros)	
Résultat avant résultat financier et impôts.....	2 514	200
Gains de dilution Airbus, MBDA.....	(2 794)	—
Amortissements des écarts d'acquisition et pertes de valeur	1 466	429
Amortissement exceptionnel (immobilisations).....	260	176
Dépréciation exceptionnelle (actifs financiers).....	315	—
Dépréciation exceptionnelle (stocks).....	275	483
Résultat des participations.....	(342)	111
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 694	1 399

Le tableau ci-dessous fournit le résultat net et le résultat par action avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels pour les périodes indiquées.

	<u>2001</u>	<u>2000</u> (<i>pro forma</i>)
Résultat net disponible pour les actionnaires, avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.....	936 millions d'euros	(45) millions d'euros
Résultat de base par action, avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1,16 euros	(0,06) euros

Préalablement au changement de méthode de consolidation de la méthode de la mise en équivalence à la méthode des coûts historiques pour la consolidation de MNC et NNG, les comptes d'EADS reflétaient des écarts d'acquisition totaux concernant ces sociétés de 516 millions d'euros. Les tests de valorisation de ces écarts d'acquisition, suite à la crise du secteur des télécommunications, ont conduit à enregistrer un amortissement exceptionnel total de 315 millions d'euros pour MNC et NNG, dépréciation inférieure à la valeur des écarts d'acquisition comptabilisés pour ces activités au bilan consolidé d'ouverture 2001. Par conséquent, dans le cadre de la détermination des éléments exceptionnels de l'exercice, cet amortissement est assimilé à une révision des valeurs des écarts d'acquisition et la perte totale de 315 millions d'euros relative à MNC et NNG est donc retraitée du résultat des participations. La dépréciation des écarts acquisitions, tel qu'inscrite au compte de résultat, n'inclut pas ce montant de 315 millions d'euros.

CHIFFRE D'AFFAIRES ET EBIT CONSOLIDÉS PAR DIVISION — INFORMATION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Le tableau ci-dessous indique la répartition par division du chiffre d'affaire consolidé d'EADS pour les deux derniers exercices ainsi que des dépenses d'investissement consolidées (y compris les actifs comptabilisés au titre des activités de location), des charges de recherche et développement consolidées, et de l'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

	<u>Exercice clos le 31 décembre 2001</u>				<u>Exercice clos le 31 décembre 2000</u> (<i>pro forma</i>)			
	Chiffre d'affaires	Dépenses d'investissement	R&D	EBIT ⁽¹⁾	Chiffre d'affaires	Dépenses d'investissement	R&D	EBIT ⁽¹⁾
Airbus.....	20 549	1 433	1 630	1 655	14 856	657	920	1 412
Aviation militaire de transport.....	547	63	53	1	316	55	59	(63)
Aéronautique.....	5 065	281	132	308	4 704	307	128	296
Espace	2 439	99	60	(222)	2 535	145	61	67
Systèmes de défense et systèmes civils.....	<u>3 345</u>	<u>159</u>	<u>173</u>	<u>(79)</u>	<u>2 909</u>	<u>117</u>	<u>161</u>	<u>(110)</u>
Sous-total.....	31 945	2 035	2 048	1 633	25 320	1 281	1 329	1 602
Postes éliminés et autres ajustements ⁽²⁾	<u>(1 147)</u>	<u>161</u>	<u>(2)</u>	<u>31</u>	<u>(1 112)</u>	<u>70</u>	<u>10</u>	<u>(203)</u>
EADS.....	<u><u>30 798</u></u>	<u><u>2 196</u></u>	<u><u>2 046</u></u>	<u><u>1 694</u></u>	<u><u>24 208</u></u>	<u><u>1 351</u></u>	<u><u>1 339</u></u>	<u><u>1 399</u></u>

(1) Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels. Les « postes éliminés et autres ajustements » incluent les résultats de la mise en équivalence de Dassault Aviation.

(2) Incluant notamment les ajustements et éliminations pour les opérations intra-groupe ainsi que les revenus au titre de locations de bureaux.

Airbus

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Airbus a progressé de 38,3 % et est passé de 14 856 millions d'euros en 2000 à 20 549 millions d'euros en 2001, essentiellement grâce au Regroupement Airbus, mais également grâce à l'augmentation des livraisons qui sont passées de 311 appareils en 2000 à 325 en 2001. Comme en 2000, la plus grande partie de l'augmentation des livraisons est imputable à la famille des A319/A320/A321, appareils à fuselage standard, relativement moins onéreux. Airbus a livré 257 avions de cette famille en 2001, contre 241 en 2000. Le chiffre d'affaires entre 2000 et 2001 n'a été que peu influencé par l'appréciation du dollar par rapport à l'euro. Pour une description de l'impact des fluctuations des taux de change sur le résultat des activités d'EADS et sur sa politique de couverture, voir la section "Considérations comptables — Comptabilisation de la couverture du risque de change" et "Politique de gestion de change".

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 118 %, passant de 657 millions d'euros en 2000 à 1 433 millions d'euros en 2001. Cette augmentation résulte essentiellement du Regroupement Airbus et des investissements liés au programme A380.

Les charges de recherche et développement consolidées ont progressé de 77,2 % passant de 920 millions d'euros en 2000 à 1 630 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison du lancement des phases préliminaires du programme de développement de l'A380 et de la poursuite des programmes A340-500 et A340-600.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels a connu une progression d'environ 17,2 %, passant de 1 412 millions d'euros en 2000 à 1 655 millions d'euros en 2001. Cette hausse s'explique principalement par le Regroupement Airbus, mais également par la hausse des livraisons d'appareils, par des gains de productivité et, dans une moindre mesure, par l'impact positif de la parité dollar/euro. Elle est partiellement compensée par une augmentation des charges de recherche et développement, par un complément de dotation aux provisions pour restructuration et pour risques relatifs au financement des ventes.

Aviation militaire de transport

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division AMT a progressé de 73,1 %, passant de 316 millions d'euros en 2000 à 547 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison du contrat C-295 avec les forces armées espagnoles et du contrat CN-235 avec la Turquie.

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 14,5 %, passant de 55 millions d'euros en 2000 à 63 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées ont diminué d'environ 10,2 %, passant de 59 millions d'euros en 2000 à 53 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'une perte de 63 millions d'euros en 2000 à un bénéfice de 1 million d'euros en 2001. Cette amélioration résulte essentiellement d'un mix produits plus favorable et d'une augmentation des livraisons.

Aéronautique

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Aéronautique a progressé de 7,7 %, passant de 4 704 millions d'euros en 2000 à 5 065 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison de la croissance du chiffre d'affaires d'Eurocopter et des autres programmes d'appareils militaires, en particulier la production en série d'Eurofighter et, dans une moindre mesure, l'activité d'entretien.

Les dépenses d'investissement consolidées ont diminué de 8,5 %, passant de 307 millions d'euros en 2000 à 281 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées ont progressé de 3,1 % passant de 128 millions d'euros en 2000 à 132 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels a augmenté de 4,1 %, passant de 296 millions d'euros en 2000 à 308 millions d'euros en 2001 sous l'effet de l'augmentation des livraisons d'appareils.

Systèmes de défense et systèmes civils

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Systèmes de défense et systèmes civils a progressé de 15,0 %, passant de 2 909 millions d'euros en 2000 à 3 345 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison d'un élargissement du périmètre de consolidation dans les activités de télécommunications.

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 35,9 %, passant de 117 millions d'euros en 2000 à 159 millions d'euros en 2001, en raison essentiellement de coûts d'acquisition de bureaux par MBD.

Les charges de recherche et développement consolidées ont augmenté de 7,5 %, passant de 161 millions d'euros à 173 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'une perte de 110 millions d'euros en 2000 à une perte de 79 millions d'euros en 2001, essentiellement grâce à une amélioration des ventes et des marges et à l'impact positif de la restructuration de l'activité Electronique de Défense. Cette amélioration a été partiellement compensée par une performance négative, de janvier à septembre 2001, des sociétés communes avec Nortel dans le domaine des télécommunications civiles.

Espace

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Espace a reculé de 3,8 %, passant de 2 535 millions d'euros en 2000 à 2 439 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison de la diminution des livraisons de lanceurs Ariane V et Ariane IV en 2001.

Les dépenses d'investissement consolidées ont diminué de 31,7 %, passant de 145 millions d'euros en 2000 à 99 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées sont restées stables à 61 millions d'euros en 2000 contre 60 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'un bénéfice de 67 millions d'euros en 2000 à une perte de 222 millions d'euros en 2001. Cette dégradation provient en grande partie de la dépréciation des participations dans Nahuelsat, Starsem, Arianespace et Spacelab, suite à une importante dévaluation de la valeur de ces participations. Cette dégradation s'explique également par un repli des ventes, la poursuite des coûts de restructuration des activités et de nouvelles provisions pour restructurations liées à EADS Launch Vehicles.

RÉSULTAT DES ACTIVITÉS D'EADS : COMPARAISON DES EXERCICES 2001 ET 2000 (PRO FORMA)

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires total consolidé d'EADS a progressé de 27,2 %, passant de 24 208 millions d'euros en 2000 à 30 798 millions d'euros en 2001. Sur ces 27 % de croissance, 17 % sont imputables aux effets du Regroupement Airbus. Le solde provient de l'augmentation des livraisons d'appareils commerciaux Airbus, passées de 311 appareils livrés en 2000 à 325 appareils livrés en 2001. A l'exception de la Division Espace, toutes les autres divisions ont contribué à l'augmentation du chiffre d'affaires consolidé d'EADS pour 2001.

L'appréciation du dollar par rapport à l'euro, au cours de l'année 2001, est un autre élément important qui a eu un impact positif sur le chiffre d'affaires d'EADS, compte tenu de la part importante des ventes d'EADS réalisées en dollars.

Pour une description de l'impact des fluctuations des taux de change sur le résultat opérationnel d'EADS et sur sa politique de couverture, se reporter aux sections "Politique de gestion de change" et — "Considérations comptables" — "Comptabilisation de la couverture du risque de change".

Coût des ventes

Le coût des ventes consolidé d'EADS a progressé de 25,7 %, passant de 20 072 millions d'euros en 2000 à 25 235 millions d'euros en 2001. Cette augmentation est largement due à l'impact du Regroupement Airbus. Les coûts associés à l'augmentation des livraisons d'avions Airbus et les charges liées aux restructurations dans les divisions Systèmes de Défense et Systèmes Civils et Espace ont également été des facteurs significatifs dans l'augmentation du coût des ventes consolidé.

Frais commerciaux, administratifs et autres charges

Les frais commerciaux, administratifs et autres charges consolidées d'EADS ont progressé de 2,0 %, passant de 2 510 millions d'euros en 2000 à 2 561 millions d'euros en 2001. Cette progression est imputable essentiellement à l'impact du Regroupement Airbus, qui a notamment entraîné une hausse des dépenses administratives. Elle a été compensée par la baisse des dépenses par rapport à 2000 qui avait subi les conséquences d'une perte sur cession et d'une hausse des provisions.

Recherche et développement

Les frais de recherche et développement consolidés d'EADS ont progressé de 52,8 %, passant de 1 339 millions d'euros en 2000 à 2 046 millions d'euros en 2001. Cette croissance est imputable essentiellement à la consolidation à 100 % d'Airbus et à l'accélération du programme A380. Les dépenses associées à la certification de l'A340-600 se sont maintenues à un niveau élevé tandis que les frais de recherche et développement non liés à Airbus sont restés quasiment inchangés par rapport à 2000.

Autres produits

Les autres produits consolidés représentent principalement les plus-values de cession de participations et d'immobilisations ainsi que les produits de loyers. Les autres produits d'EADS sont passés de 342 millions d'euros

en 2000 à 3 024 millions d'euros en 2001. Cette augmentation résulte essentiellement de l'effet non récurrent des gains résultant des dilutions suite au Regroupement Airbus (2 537 millions d'euros) et à l'opération MBDA (257 millions d'euros après amortissement des survaleurs de MBD). Se reporter à la section: "— Considérations comptables — Modifications du périmètre de consolidation —" et "— Considérations comptables — Bénéfice résultant de dilutions".

Dotations aux amortissements et dépréciation des survaleurs

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et les dotations pour dépréciation des écarts d'acquisition, consolidées, sont passées de 429 millions d'euros en 2000 à 1 466 millions d'euros en 2001. Cette augmentation provient essentiellement (i) d'une dotation pour dépréciation des écarts d'acquisition pour la division Systèmes de défense et systèmes civils (580 millions d'euros) et pour la division Espace (210 millions d'euros) ; et (ii) de l'amortissement annuel des écarts d'acquisition d'Airbus UK (200 millions d'euros). Se reporter à la section : "Considérations comptables — Dépréciation des actifs".

Résultat financier net

Le résultat financier net consolidé comprend principalement les produits de participations (y compris les résultats des sociétés mises en équivalence et la dépréciation des titres de participations non consolidées), les charges d'intérêt nettes et les gains ou pertes de change. Le résultat financier d'EADS s'est amélioré passant d'une perte nette de 1 315 millions d'euros en 2000 à une perte nette de 513 millions d'euros en 2001. Cette variation s'explique dans une large mesure par des résultats négatifs liés aux titres de participation (-342 millions d'euros, y compris la dépréciation de MNC et NNG d'une valeur de 315 millions) et, dans une moindre mesure, par le portefeuille résiduel de macro-couvertures d'EADS (-234 millions d'euros). En 2001, la plupart des macro-couvertures non encore arrivées à échéance ont été adossées à des commandes spécifiques dans le carnet de commandes, afin de constituer des unités de valorisation et ont été comptabilisées en tant que micro-couvertures, comme l'exige la norme IAS 39. Se reporter à la section : "— Considérations comptables — Comptabilisation de la couverture du risque de change —".

Impôt sur les bénéfices

EADS a enregistré un produit d'impôt consolidé de 220 millions d'euros en 2000 contre une charge d'impôt de 646 millions d'euros en 2001, qui résulte essentiellement d'un résultat net taxable en 2001, prenant en compte la non-déductibilité de l'amortissement des écarts d'acquisition et le fait que les gains de dilutions ne sont pour la plupart pas taxables.

Résultat net

Compte tenu des éléments analysés ci-dessus, EADS a enregistré un résultat net consolidé de 1 372 millions d'euros en 2001 contre une perte consolidée pro forma de 909 millions d'euros en 2000.

TRÉSORERIE ET LIQUIDITÉS

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos le 31 décembre 2001 et le 31 décembre 2000.

	Exercice clos le 31 décembre	
	2001	2000
	<i>(pro forma)</i>	
	(en millions d'euros)	
Flux de trésorerie liés à l'exploitation.....	2 656	3 159
<i>Y compris les variations de fonds de roulement.....</i>	2	1 460
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement ⁽¹⁾	(1 882)	(1 628)
Flux de trésorerie disponibles.....	774	1 531
Flux de trésorerie liés aux activités de financement.....	(677)	1 635
<i>Dont augmentation de capital.....</i>	21	1 540
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie.....	14	6
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie.....	<u>111</u>	<u>3 172</u>

(1) Ne prend pas en compte un investissement dans des valeurs mobilières à court terme en 2001 d'un montant de 390 millions d'euros.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation, d'un montant de 2 656 millions d'euros, proviennent essentiellement de l'amélioration des performances opérationnelles liée à l'accroissement des ventes d'appareils Airbus tandis que le fonds de roulement a été neutre pour la trésorerie du fait des stocks supplémentaires qui ont dû être constitués par suite de la hausse des volumes de production et de la diminution des avances clients reçues sur des nouvelles commandes Airbus.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement, représentant un montant de 1 882 millions d'euros, sont essentiellement dus au maintien d'un niveau élevé d'investissements dans les installations et équipements techniques et à l'acquisition de Cogent, de Tesat Spacecom et d'une participation dans Dornier GmbH, partiellement compensée par la cession d'une part des actifs liés au financement des ventes d'Airbus.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement, d'un montant de 677 millions d'euros, résultent principalement du paiement de dividendes de 404 millions d'euros.

INVESTISSEMENTS

Les investissements réalisés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 ont été financés par les flux nets de trésorerie d'exploitation et par les liquidités existant au début de l'exercice. Ces investissements concernent principalement les programmes de développement de divers appareils.

Globalement, les investissements se sont accrus de 1 351 millions d'euros en 2000 à 2 196 millions en 2001. Chez Airbus, les investissements sont passés de 657 millions d'euros en 2000 à 1 433 millions en 2001, traduisant les effets du Regroupement Airbus, l'accroissement du parc d'avions en location et les investissements initiaux liés au programme A380. Les investissements concernant le reste d'EADS, y compris le siège social, sont restés relativement stables par rapport au 2000.

Au cours de la période comprise entre 2000 et 2004, il est prévu que l'augmentation des investissements d'EADS interviendra pour l'essentiel, dans le cadre des activités d'Airbus, notamment pour la création et l'agrandissement d'installations de production d'avions Airbus. En particulier, le programme de développement du très gros porteur A380 nécessitera des investissements significatifs. Se reporter à la section : "Renseignements concernant l'activité du groupe EADS — Airbus — Produits et services —". EADS prévoit d'autres dépenses d'investissement en relation avec le financement des ventes d'appareils commerciaux sous forme de leasing opérationnel en réponse à une demande croissante de la clientèle pour ce type de financement.

RESSOURCES EN CAPITAL ET AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT

Liquidités provenant des opérations

En général, EADS finance ses activités de production et ses programmes de développement de produits, en particulier de nouveaux appareils commerciaux, par la combinaison de plusieurs sources de financement : autofinancement, acomptes versés par les clients, partenariats à risque 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.

Centralisation et gestion de la trésorerie

En 2001, l'une des avancées importantes du processus d'intégration du groupe EADS a été la mise en place d'un système de centralisation de trésorerie, permettant à la Direction de connaître instantanément et avec précision la situation de trésorerie de chaque filiale du groupe. Ce système permet à la Direction d'allouer la trésorerie au sein du groupe de façon optimale, en fonction de l'évolution des besoins à court terme. Une procédure de gestion de trésorerie est actuellement testée au sein d'EADS. L'objectif de cette procédure est de permettre à chaque filiale de fournir chaque mois à la Direction une prévision de génération et d'utilisation de trésorerie pour les douze mois suivants.

A la suite des événements du 11 septembre et de leurs conséquences, la Direction a donné à chaque filiale des objectifs précis pour gérer au mieux sa situation de trésorerie.

Financement

En juillet 2000, EADS a procédé à une augmentation de capital dont le produit a significativement contribué à l'amélioration de la situation de trésorerie de la Société. EADS continue de bénéficier d'une solide position de trésorerie et n'envisage pas d'augmenter son endettement ni d'effectuer une augmentation de capital par appel aux marchés financiers. Néanmoins, EADS explore activement différentes voies lui permettant d'accéder à de nouvelles sources de financement, parmi lesquelles une ligne de crédit syndiquée, un programme de billets de

trésorerie (*commercial paper*) et/ou un programme de billets à moyen terme. La Direction estime que la mise en place de tels moyens de financement permettrait à EADS de renforcer sa présence et sa reconnaissance sur certains segments du marché des capitaux où elle n'est pas encore active.

NOTATION PAR LES AGENCES DE NOTATION

EADS est aujourd'hui notée A3 par Moody's avec des perspectives stables et A/négatif/A-1 par Standard and Poor's.

**COMPTES 2001 CONSOLIDÉS AUDITÉS ET
COMPTES 2000 CONSOLIDÉS PRO FORMA NON-AUDITÉS**

EADS N.V.

**Compte de résultat 2001 consolidé audité
et compte de résultat 2000 consolidé pro forma non-audité**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		<i>(pro-forma non-audité)</i>
	(en millions d'euros)	
Chiffre d'affaires.....	30 798	24 208
Coût des produits vendus.....	<u>(25 235)</u>	<u>(20 072)</u>
Marge brute	<u>5 563</u>	<u>4 136</u>
Frais administratifs et commerciaux et autres charges.....	(2 561)	(2 510)
Frais de recherche et développement.....	(2 046)	(1 339)
Autres produits.....	3 024	342
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et pertes de valeur.....	<u>(1 466)</u>	<u>(429)</u>
Bénéfice avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires	<u>2 514</u>	<u>200</u>
Résultat financier, net.....	<u>(513)</u>	<u>(1 315)</u>
Bénéfice (perte) avants impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires	<u>2 001</u>	<u>(1 115)</u>
Impôts sur les bénéfices.....	(646)	220
Intérêts minoritaires.....	17	(14)
Bénéfice (perte) net	<u>1 372</u>	<u>(909)</u>

EADS N.V.

**Bilans consolidés
aux 31 décembre 2001 et 2000**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millions d'euros)	
Actif		
Immobilisations incorporelles, nettes	10 588	8 165
Immobilisations corporelles, nettes.....	10 050	8 120
Participations et autres actifs financiers à long terme	<u>4 726</u>	<u>4 609</u>
Actif immobilisé	<u>25 364</u>	<u>20 894</u>
Stocks.....	2 469	2 081
Créances clients	5 183	4 118
Autres créances.....	2 633	2 624
Valeurs mobilières de placement	5 341	4 682
Disponibilités.....	<u>2 692</u>	<u>3 240</u>
Actif circulant	<u>18 318</u>	<u>16 745</u>
Impôts différés	4 288	3 151
Charges constatées d'avance	<u>745</u>	<u>654</u>
Total de l'actif	<u>48 715</u>	<u>41 444</u>
Passif et capitaux propres		
Capital social	809	807
Réserves consolidées	10 346	9 359
Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés	<u>(1 278)</u>	<u>84</u>
Capitaux propres	<u>9 877</u>	<u>10 250</u>
Intérêts minoritaires	559	221
Provisions	11 918	8 684
Dettes financières	6 500	5 779
Dettes fournisseurs	5 466	4 268
Autres dettes.....	<u>10 631</u>	<u>8 200</u>
Dettes	<u>22 597</u>	<u>18 247</u>
Impôts différés	806	1 128
Produits constatés d'avance	<u>2 958</u>	<u>2 914</u>
Total du passif	<u>48 715</u>	<u>41 444</u>

EADS N.V.

Tableaux des flux de trésorerie 2001 consolidés audités
et 2000 consolidés pro forma non-audités

	<u>2001</u>	<u>2000</u> <i>(pro-forma non-audité)</i>
	(en millions d'euros)	
Bénéfice (perte) net	1 372	(909)
Part des intérêts minoritaires	(17)	14
<i>Retraitements pour rétablir la concordance entre le résultat net et les flux de trésorerie</i>		
<i>provenant des activités d'exploitation :</i>		
Dotations aux amortissements et aux provisions sur actif immobilisé	3 560	1 540
Dotations aux provisions pour dépréciation des stocks et en-cours	493	483
Profit de dilution Airbus/MBDA	(2 817)	0
Variation des impôts différés	109	(611)
Plus ou moins-values sur cession des immobilisations corporelles/activités	(71)	30
Variation des provisions	47	1,259
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	(22)	(107)
Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de		
Roulement :	2	1 460
— Stocks, nets	(655)	(1 201)
— Créances clients	(894)	252
— Dettes fournisseurs	766	479
— Autres actifs et passifs	785	1 930
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	<u>2 656</u>	<u>3 159</u>
Investissements :		
— Acquisition d'immobilisations corporelles et augmentation des équipements de biens loués	(2 196)	(1 351)
— Versements pour investissements en actifs financiers et acquisition de filiales	(1 096)	(600)
— Produits des cessions d'immobilisations corporelles et diminution des équipements de biens loués	402	292
— Produits des cessions d'actifs financiers et de filiales	850	187
— Variation des créances sur contrats de crédit-bail	138	(118)
Acquisition de valeurs mobilières de placement	(390)	0
Trésorerie liée aux changements de périmètre	20	(38)
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités d'investissement	<u>(2 272)</u>	<u>(1 628)</u>
Variation des dettes financières à long terme	(465)	83
Apport en espèces, minoritaires	253	0
Dividendes versés	(404)	(31)
Remboursements aux minoritaires	(52)	0
Augmentation de capital	21	1 540
Autres mouvements	(30)	43
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités de financement	<u>(677)</u>	<u>1 635</u>
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie	14	6
Augmentation (diminution) nette des comptes de trésorerie	(279)	3 172
Trésorerie		
A l'ouverture de l'exercice	<u>7 760</u>	<u>4 750</u>
A la clôture de l'exercice	<u>7 481</u>	<u>7 760</u>
Valeurs mobilières de placement à moyen terme supplémentaires	<u>552</u>	<u>162</u>
Disponibilités et valeurs mobilières de placement telles qu'indiquées au bilan	8 033	7 922

5.2 Etats financiers

5.2.1 Etats financiers consolidés

EADS N.V.

Comptes de résultat consolidés pour les exercices 2001, 2000 et 1999

	<u>Note</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		(en millions d'euros)		
Chiffre d'affaires.....	5,23	30 798	19 427	12 236
Coût des produits vendus.....	6	<u>(25 235)</u>	<u>(16 004)</u>	<u>(9 624)</u>
Marge brute		<u>5 563</u>	<u>3 423</u>	<u>2 612</u>
Frais administratifs et commerciaux et autres charges.....	6	(2 561)	(2 144)	(1 358)
Frais de recherche et développement.....		(2 046)	(1 077)	(689)
Autres produits.....	7	3 024	251	312
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et pertes de valeur.....		<u>(1 466)</u>	<u>(277)</u>	<u>(127)</u>
Bénéfice avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		<u>2 514</u>	<u>176</u>	<u>750</u>
Résultat financier, net.....	8	<u>(513)</u>	<u>(1 320)</u>	<u>(1 724)</u>
Bénéfice (perte) avants impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		<u>2 001</u>	<u>(1 144)</u>	<u>(974)</u>
Impôts sur les bénéfices.....	9	(646)	264	352
Intérêts minoritaires.....		<u>17</u>	<u>(23)</u>	<u>(22)</u>
Bénéfice (perte) net		<u>1 372</u>	<u>(903)</u>	<u>(644)</u>
Résultat par action		€	€	
De base et dilué.....	27	1,70	(2,34)	n/a
Dividende par action (2001 : proposition)	16	<u>0,50</u>	<u>0,50</u>	n/a

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

EADS N.V.

**Bilans consolidés
aux 31 décembre 2001 et 2000**

	<u>Note</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(en millions d'euros)	
Actif			
Immobilisations incorporelles, nettes	10	10 588	8 165
Immobilisations corporelles, nettes	10	10 050	8 120
Participations et autres actifs financiers à long terme	11	<u>4 726</u>	<u>4 609</u>
Actif immobilisé		<u>25 364</u>	<u>20 894</u>
Stocks	12	2 469	2 081
Créances clients	13	5 183	4 118
Autres créances	14	2 633	2 624
Valeurs mobilières de placement	15	5 341	4 682
Disponibilités		<u>2 692</u>	<u>3 240</u>
Actif circulant		<u>18 318</u>	<u>16 745</u>
Impôts différés	9	4 288	3 151
Charges constatées d'avance		<u>745</u>	<u>654</u>
Total de l'actif		<u>48 715</u>	<u>41 444</u>
Passif et capitaux propres			
Capital social		809	807
Réserves consolidées		10 346	9 359
Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés		<u>(1 278)</u>	<u>84</u>
Capitaux propres	16	<u>9 877</u>	<u>10 250</u>
Intérêts minoritaires		559	221
Provisions	17	11 918	8 684
Dettes financières	18	6 500	5 779
Dettes fournisseurs	19	5 466	4 268
Autres dettes	19	<u>10 631</u>	<u>8 200</u>
Dettes		<u>22 597</u>	<u>18 247</u>
Impôts différés	9	806	1 128
Produits constatés d'avance		<u>2 958</u>	<u>2 914</u>
Total du passif		<u>48 715</u>	<u>41 444</u>

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

EADS N.V.

**Tableaux des flux de trésorerie consolidés
pour les exercices 2001, 2000 et 1999 — Page 1**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(en millions d'euros)		
Bénéfice (perte) net	1 372	(903)	(644)
Part des intérêts minoritaires.....	(17)	23	22
<i>Retraitements pour rétablir la concordance entre le résultat net et les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :</i>			
Dotations aux amortissements et aux provisions sur actif immobilisé	3 560	1 121	523
Dotations aux provisions pour dépréciation des stocks et en-cours.....	493	483	0
Profit de dilution Airbus/MBDA.....	(2 817)	0	0
Variation des impôts différés	109	(694)	(423)
Plus ou moins-values sur cession des immobilisations corporelles/activités	(71)	48	(267)
Variation des provisions.....	47	1 019	316
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence.....	(22)	(110)	(56)
Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de			
Roulement :	2	1 594	1 309
— Stocks, nets	(655)	(574)	*
— Créances clients	(894)	53	*
— Dettes fournisseurs	766	661	*
— Autres actifs et passifs.....	<u>785</u>	<u>1 454</u>	<u>*</u>
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	<u><u>2 656</u></u>	<u><u>2 581</u></u>	<u><u>780</u></u>
Investissements :			
— Acquisition d'immobilisations corporelles et augmentation des équipements de biens loués.....	(2 196)	(879)	} (1 092)
— Versements pour investissements en actifs financiers et acquisition de filiales ..	(1 096)	(549)	
— Produits des cessions d'immobilisations corporelles et diminution des équipements de biens loués.....	402	233	} 833
— Produits des cessions d'actifs financiers et de filiales.....	850	254	
— Variation des créances sur contrats de crédit-bail	138	(118)	
Acquisition de valeurs mobilières de placement	(390)	0	} 35
Trésorerie liée aux changements de périmètre.....	20	<u>2 671</u>	
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités d'investissement	<u><u>(2 272)</u></u>	<u><u>1 612</u></u>	<u><u>(224)</u></u>
Variation des dettes financières à long terme	(465)	(103)	329
Apport en espèces, minoritaires	253	0	} (17)
Dividendes versés	(404)	(31)	
Remboursements aux minoritaires	(52)	0	
Augmentation de capital	21	1 540	
Autres mouvements.....	<u>(30)</u>	<u>(16)</u>	
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités de financement.....	<u><u>(677)</u></u>	<u><u>1 390</u></u>	<u><u>312</u></u>
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie.....	<u>14</u>	<u>6</u>	<u>(27)</u>
Augmentation (diminution) nette des comptes de trésorerie	<u><u>(279)</u></u>	<u><u>5 589</u></u>	<u><u>841</u></u>
Trésorerie			
A l'ouverture de l'exercice	<u>7 760</u>	<u>2 333</u>	<u>1 492</u>
A la clôture de l'exercice	<u><u>7 481</u></u>	<u><u>7 760</u></u>	<u><u>2 333</u></u>
Valeurs mobilières de placement à moyen terme supplémentaires.....	<u>552</u>	<u>162</u>	<u>1 574</u>
Disponibilités et valeurs mobilières de placement telles qu'indiquées au bilan.....	<u>8 033</u>	<u>7 922</u>	<u>759</u>

(*) Pour 1999, informations regroupées sur la ligne Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de Roulement.

EADS N.V.

**Tableaux des flux de trésorerie consolidés
pour les exercices 2001, 2000 et 1999 — Page 2**

La trésorerie à fin 2001 comprend M 386 euros incluse dans Airbus UK acquis auprès de BAES.

La trésorerie à fin 2001 comprend également M 414 euros incluse dans la quote part de MBDA acquise auprès de BAES.

Le tableau suivant fournit des informations complémentaires relatives aux flux de trésorerie :

	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(en millions d'euros)		
Intérêts payés.....	(335)	(239)	(121)
Impôts sur les bénéfices décaissés	(520)	(206)	(4)
Dividendes versés.....	(404)	(31)	0

Les intérêts perçus pour 2001 s'élèvent à M 506 euros, les dividendes perçus s'élèvent à M 36 euros.

Détail des acquisitions et des cessions de filiales et d'unités opérationnelles:

	<u>2001</u>
	(en millions d'euros)
Prix d'acquisition (cession) net, global.....	415
dont décaissé.....	415
Trésorerie des filiales acquises ou cédées	13

EADS N.V.

Tableaux de variation des capitaux propres consolidés
pour les exercices 1999, 2000 et 2001

	Note	Capital social	Réserves	Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés	Total
(en millions d'euros)					
Solde au 1^{er} janvier 1999		<u>703</u>	<u>(1 131)</u>	<u>82</u>	<u>(346)</u>
Distribution des actions Thomson-CSF			(203)		(203)
Apport des actions Dassault Aviation par l'Etat français		141	842		983
Apport des actions MHT par Lagardère SCA		387	2 128		2 515
Perte nette.....			(644)		(644)
Ecart de réévaluation de juste valeur("comprehensive income").....				5	5
Solde au 1^{er} janvier 2000		<u>1 231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2 310</u>
EADS N.V. (k 50 euros)		—	—	—	—
Apport d'ASM à EADS N.V. (valeur comptable).....		(827)	827		0
Apport de Dasa à EADS N.V. (valeur de marché).....		266	5 969		6 235
Apport de CASA à EADS N.V. (valeur de marché).....		45	1 002		1 047
Augmentation de capital.....		80	1 366		1 446
Augmentation de capital ESOP (Régime d'actionariat des salariés) (y compris prime d'émission).....		12	193		205
Coûts liés à l'introduction en bourse (IPO)			(56)		(56)
Perte nette.....			(903)		(903)
Dividendes versés.....			(31)		(31)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur ("comprehensive income")				(3)	(3)
Solde au 31 décembre 2000		<u>807</u>	<u>9 359</u>	<u>84</u>	<u>10 250</u>
Première application de la norme IAS 39.....	22			(337)	(337)
Solde au 1^{er} janvier 2001, retraité		<u>807</u>	<u>9 359</u>	<u>(253)</u>	<u>9 913</u>
Augmentation de capital ESOP (Régime d'actionariat des salariés)	24	2	19		21
Bénéfice net.....	23		1 372		1 372
Dividendes versés.....	16		(404)		(404)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur ("comprehensive income")				(1 025)	(1 025)
dont variation des valeurs de marché des valeurs mobilières de placement	22			(10)	
dont variation des valeurs de marché des instruments financiers de couverture.....	22			(878)	
dont gains ou pertes de change				(137)	
Solde au 31 décembre 2001		<u>809</u>	<u>10 346</u>	<u>(1 278)</u>	<u>9 877</u>

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

REGLES DE PRESENTATION

1. La société

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. ("EADS" ou le "Groupe"), société néerlandaise faisant appel public à l'épargne, dont le siège social est situé à Amsterdam, est l'un des principaux constructeurs d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs spatiaux commerciaux, de missiles, d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense. Le Groupe est né de la fusion des opérations d'Aerospatiale Matra S.A. ("ASM"), des activités aérospatiale et défense de DaimlerChrysler AG ("Dasa") et de Construcciones Aeronauticas S.A. ("Casa") en juillet 2000.

Pour les besoins comptables, le regroupement d'ASM, de Dasa et de Casa a été traité comme un regroupement d'entreprises en appliquant la méthode de l'acquisition d'entreprise, avec ASM comme acquéreur. Des retraitements ont été réalisés pour imputer la différence entre les justes valeurs de Dasa et Casa et leurs valeurs historiques comptables s'élevant respectivement à M € 5 860 et M € 1 095, sur des éléments d'actif acquis et de passif pris en charge spécifiquement identifiables. Les écarts d'acquisition résultant de ces opérations sont amortis sur 20 ans, durée jugée en ligne avec les résultats attendus.

Les comptes consolidés du Groupe ont été établis conformément aux normes comptables émises par l'International Accounting Standards Board ("IASB") et aux interprétations émises par le Comité permanent d'interprétation (Standing Interpretations Committee) de l'IASB, à l'exception des coûts de développement que le Groupe inscrit en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés (voir note 2). Le Conseil d'administration du Groupe a autorisé la publication des comptes le 15 mars 2002.

Le Groupe présente des comptes pro forma pour les exercices 2001 et 2000. Comme EADS a appliqué les normes comptables internationales (International Accounting Standards (IAS)) pour la première fois au cours de l'exercice 2000, certaines simplifications autorisées par le SIC-8 ont été utilisées en ce qui concerne les informations de l'exercice 1999 relatives au tableau de financement, aux opérations de location-financement et au développement des immobilisations corporelles. Les normes comptables internationales ("IAS") ci-après ont été adoptées dans les comptes consolidés de 1999 avant leurs dates d'entrée en vigueur effective :

- IAS 16 (révisée en 1998), immobilisations corporelles (Property, Plant and Equipment)
- IAS 22 (révisée en 1998), regroupements d'entreprises (Business Combinations)
- IAS 28 (révisée en 1998), comptabilisation des participations dans des entreprises affiliées (Accounting for Investments in Associates)
- IAS 31 (révisée en 1998), information financière relative aux participations dans des coentreprises (Financial Reporting of Interests in Joint Ventures)
- IAS 36, dévaluation d'actifs, (Impairment of Assets)
- IAS 37, provisions, passifs éventuels et actifs éventuels (Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets)
- IAS 38, immobilisations incorporelles (Intangible Assets)

Avant les opérations de regroupement qui ont donné naissance à EADS, les comptes consolidés d'ASM étaient établis conformément aux principes comptables généralement admis en France (les "PCGR français"). Dans le cadre de ce regroupement, les comptes consolidés d'ASM pour 1999 et pour la période de l'exercice 2000 antérieure à la constitution d'EADS ont été retraités afin de les adapter des normes françaises aux normes comptables internationales (IAS).

2. Principales règles et méthodes comptables

Consolidation — Les comptes consolidés incluent toutes les filiales importantes sous le contrôle d'EADS. Les participations significatives de 20 à 50 % détenues par EADS (les "participations") sont en général comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. EADS applique la méthode de la consolidation par intégration proportionnelle (voir Note 3) pour les investissements dans des coentreprises importantes. Tous les autres investissements sont classés comme des instruments financiers de placement et sont comptabilisés à leur juste valeur.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

En ce qui concerne les regroupements d'entreprises comptabilisés selon la méthode de comptabilisation de l'acquisition d'entreprise, tous les éléments d'actif acquis et éléments de passif pris en charge sont comptabilisés à leur juste valeur. La différence entre le prix d'achat et la juste valeur de l'actif net acquis est inscrite à l'actif comme écart d'acquisition et amortie sur la durée estimée de rentabilité de l'investissement, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Les incidences des opérations internes au groupe sont éliminées.

Devises étrangères

Opérations en devises étrangères — Les opérations en devises étrangères sont converties en euros au taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises étrangères à la date de clôture du bilan sont convertis en euros au taux de change en vigueur à cette date. Les gains et pertes de change résultant de la conversion sont constatés dans le compte de résultat. Les éléments d'actif et de passif non monétaires libellés en devises étrangères, qui sont inscrits au coût historique, sont convertis en euros au taux de change en vigueur à la date de l'opération.

Comptes des filiales étrangères — Les éléments d'actif et de passif des filiales étrangères où la devise locale est autre que l'euro, sont généralement convertis en utilisant les taux de change de fin d'exercice et les comptes de résultat sont convertis en utilisant les taux de change moyens de l'exercice. Les différences issues de la conversion des éléments d'actif et de passif par rapport à la conversion des exercices précédents sont incluses comme un élément séparé dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income").

Reconnaissance du chiffre d'affaires — Les produits sont comptabilisés lors du transfert du risque ou de la réalisation de la prestation de service. En ce qui concerne les contrats à long terme, les produits sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux au fur et à mesure que les étapes convenues par contrat sont atteintes ou de l'avancement des travaux. Les variations des taux de marge sont enregistrées dans les résultats de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées. Les pertes éventuelles sur contrats sont revues à chaque arrêté de comptes et des provisions pour pertes à terminaison sont comptabilisées lorsqu'elles sont identifiées.

Les primes relatives à la bonne exécution des contrats sont prises en compte dans les taux de marge estimés et sont comptabilisées lorsque la bonne exécution prévue du contrat est probable et peut être appréciée de manière fiable. Les pénalités sur contrats sont inscrites en charges au cours de l'exercice durant lequel le Groupe estime devoir être soumis à ces pénalités.

Les ventes d'avions qui comportent des engagements de garantie de valeur sont comptabilisées comme des contrats de location simple lorsque ces engagements sont jugés significatifs au regard de la juste valeur de l'avion correspondant. En conséquence, seuls les loyers de ces contrats de location simple sont repris en chiffre d'affaires.

Les produits attribuables au financement clientèle (« customer financing ») se rapportent principalement au financement d'avions commerciaux. Ces produits comprennent le chiffre d'affaires résultant des contrats de location-financement et les produits financiers correspondants.

Frais indirects de ventes — Les frais de publicité et de promotion des ventes et autres frais liés aux ventes sont inscrits en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Des provisions pour garanties sont constituées au moment de la comptabilisation de la vente correspondante.

Frais de recherche et développement — Les coûts de recherche et développement autofinancés par le Groupe sont inscrits en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Les contrats de recherche et de développement financés sont comptabilisés dans les produits d'exploitation.

Impôts sur les bénéfices — Les actifs et passifs d'impôts différés reflètent les impacts à la baisse ou à la hausse des impôts futurs à payer qui résultent pour certains éléments d'actif et de passif des différences d'évaluation temporaires entre leurs valeurs comptables et les assiettes fiscales ainsi que des déficits fiscaux et crédits d'impôts reportables. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont évalués en fonction des taux d'imposition fixés par les lois de finance applicables au revenu imposable des années au cours desquelles ces différences temporaires sont susceptibles de se renverser ou d'arriver à terme. L'effet d'un changement des taux d'imposition sur les actifs et les passifs d'impôts différés est constaté dans les résultats au cours de l'exercice qui inclut la date de promulgation de la loi fiscale.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Compte tenu du fait que les actifs d'impôts différés permettent d'anticiper des économies d'impôts futures éventuelles, ceux-ci ne sont comptabilisés dans les comptes consolidés d'EADS que si la réalisation de ces économies d'impôts futures éventuelles est probable.

Immobilisations incorporelles — Les immobilisations incorporelles acquises, autres que l'écart d'acquisition (*goodwill*), sont évaluées au coût d'acquisition et sont en général amorties sur leur durée de vie utile respective (3 à 10 ans) selon la méthode de l'amortissement linéaire. Les écarts d'acquisition résultant de la méthode de comptabilisation de l'acquisition d'entreprise sont amortis sur une période de 5 à 20 ans.

Immobilisations corporelles — Elles sont évaluées aux coûts d'acquisition ou de production, moins l'amortissement cumulé. La dotation aux amortissements est constatée principalement suivant la méthode linéaire. Les coûts des équipements et installations produits en interne englobent les coûts directs de matières premières et de main-d'œuvre et les charges indirectes de production applicables, notamment les dotations aux amortissements. Les durées de vie économique suivantes sont utilisées : constructions, de 6 à 50 ans ; agencements, de 6 à 20 ans ; matériel et outillage techniques, de 3 à 20 ans ; et les autres matériels, matériel d'usine et mobilier de bureau, de 2 à 10 ans. Le coût des outillages spécialisés destinés à la production commerciale est inscrit à l'actif et amorti sur une durée de cinq ans en appliquant la méthode de l'amortissement linéaire. Si le Groupe est tenu d'engager des frais de remise en état futurs des sites en location, il constatera les charges à payer à concurrence du montant qui n'est pas pris en charge par les assurances.

Placements immobiliers — Le Groupe comptabilise les placements immobiliers selon la méthode de la valeur d'acquisition. Les placements immobiliers sont constatés au bilan à leur valeur comptable, c'est à dire à leur coût d'acquisition diminué des amortissements pratiqués et de toute dépréciation supplémentaire correspondant à la constatation d'une perte de valeur.

Dépréciation des actifs à long terme — Le Groupe revoit la valeur des actifs à long terme détenus et utilisés dans tous les cas où des événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable de tels actifs est supérieure à leur valeur économique.

Contrats de location — Le Groupe loue des immobilisations corporelles. Tous les baux qui possèdent des caractéristiques particulières correspondant à des situations où les risques substantiels et les bénéfices de la propriété ont été transférés au locataire sont comptabilisés comme des contrats de location financement. Tous les autres baux sont comptabilisés comme des contrats de location simple.

Actifs d'exploitation — Ils représentent les stocks, les créances, les valeurs mobilières et les disponibilités du Groupe, incluant notamment les montants à recouvrer au-delà d'un cycle d'exploitation (un an). La fraction des éléments d'actif et de passif réalisables et à régler supérieure à un an est indiquée dans les notes annexes.

Stocks — Les stocks sont évalués au plus bas du prix d'acquisition ou de production ou de la valeur de réalisation nette. Les coûts de production comprennent les coûts directs de matières premières et de main-d'œuvre et les frais indirects de production applicables, notamment les dotations aux amortissements. Les coûts des emprunts ne sont pas inscrits à l'actif.

Valeurs mobilières de placement — Elles sont comptabilisées à leur valeur de marché, si elle est aisément déterminable. Les plus ou moins-values latentes sur ces placements sont présentées séparément dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income"), nettes des impôts différés applicables. Toutes les autres valeurs mobilières de placement sont comptabilisées au coût historique.

Disponibilités — Les disponibilités se composent des fonds en caisse, des fonds en banque, des chèques et des dépôts avec une échéance à court terme.

Instruments financiers — EADS utilise des instruments financiers dérivés pour couvrir ses risques de change et de taux. Les instruments financiers utilisés dans les stratégies de micro-couverture pour couvrir le risque du Groupe dans des opérations identifiables engagées, sont comptabilisés symétriquement avec les transactions commerciales sous-jacentes ("comptabilité de couverture"). Les critères selon lesquels le Groupe classe un instrument dérivé comme une opération de couverture sont les suivants : (1) l'opération de couverture est censée être très efficace pour couvrir les variations de trésorerie imputables au risque couvert, (2) l'efficacité de la couverture peut être déterminée de manière fiable, (3) l'opération de couverture est suffisamment documentée dès le début. Les instruments financiers dérivés sont initialement constatés au bilan au coût historique et sont

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

réestimés par la suite à la juste valeur. Les gains et pertes de change qui résultent des contrats à terme et les options couvrant les variations de trésorerie essentiellement fondées sur le carnet de commandes fermes sont présentés séparément dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income"), nets des impôts applicables et sont par la suite constatés au compte de résultat comme un élément des opérations s'y rapportant, lorsqu'ils sont réalisés ("méthode du report").

La juste valeur des instruments dérivés, de même que les méthodes utilisées par EADS pour déterminer les justes valeurs sont présentées en Note 22.

A l'expiration ou à la résiliation d'un instrument de couverture, tout gain ou perte cumulé alors présent dans le poste "Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" ("Accumulated other comprehensive income") y demeure et est constaté lorsque l'opération engagée sous-jacente est en dernier lieu constatée au compte de résultat. Si l'opération sous-jacente n'est plus susceptible de se produire, les gains ou pertes de change cumulés qui étaient présentés dans les autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés (Accumulated other comprehensive income) sont immédiatement comptabilisés en résultat financier.

Les instruments financiers auparavant utilisés par EADS dans le cadre de stratégies de macro-couverture et qui ne peuvent être considérés comme entrant dans une logique de comptabilité de couverture sont en conséquence classés comme étant détenus à des fins de transactions et comptabilisés à la juste valeur, dont la variation est prise en compte dans les "autres résultats financiers".

En mars 1999, l'International Accounting Standards Committee a publié la norme comptable internationale (IAS) 39, "*Financial Instruments: Recognition and Measurement*" (Instruments financiers : comptabilisation et évaluation). Cette norme est entrée en vigueur à compter des exercices commençant le 1^{er} janvier 2001. A la suite de l'introduction de la norme IAS 39, tous les instruments financiers dérivés ont été comptabilisés à l'actif ou au passif. Le solde d'ouverture des capitaux propres au 1^{er} janvier 2001 a été modifié. Les montants comparatifs de l'exercice antérieur n'ont pas été retraités. En vertu de cette nouvelle norme, le Groupe applique la comptabilité de couverture pour certains contrats dérivés en devises étrangères à des opérations de couverture de flux de trésorerie des ventes futures qualifiées ainsi que pour certains swaps de taux d'intérêt utilisés pour des raisons de flux de trésorerie et des couvertures de juste valeur des paiements d'intérêt futurs. L'impact financier de l'adoption de la norme IAS 39 est indiqué dans la Note 22.

Jusqu'au 31 décembre 2000, certains instruments de couverture du Groupe ont été comptabilisés comme des macro couvertures. Afin d'opérer le même traitement que pour les micro couvertures existantes, EADS a été en mesure de justifier que, pour la plupart de ces instruments, à compter de la date de désignation, il existait une relation de couverture entre chaque position couverte et chaque instrument financier de couverture. La provision constituée pour la réévaluation à la valeur de marché de ces macro couvertures au 31 décembre 2000 évoluera jusqu'au terme contractuel de ces instruments financiers.

Avances remboursables

Les avances remboursables obtenues des gouvernements européens sont comptabilisées au poste "Autres éléments de passif".

Charges à payer

Provisions pour pertes à terminaison — Les provisions pour pertes à terminaison sont comptabilisées lorsqu'il devient probable que le total des coûts estimés pour un contrat excédera le total des produits issus du même contrat. Ces provisions sont comptabilisées en diminution des en-cours pour la partie des travaux qui est déjà achevée, et comme provisions pour risques pour la partie restante.

Les pertes sont déterminées sur la base des résultats estimés à l'achèvement des contrats et sont régulièrement actualisées.

Provisions au titre des garanties financières correspondant à des ventes d'avions — Les contrats de vente d'avions peuvent stipuler des garanties financières pour les paiements de loyers, les valeurs résiduelles des avions, le remboursement du solde des emprunts en cours et le financement des ventes de certains avions pour le compte du Groupe. Les garanties peuvent être individuelles, solidaires (avec des fabricants de moteurs par exemple) ou

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

limitées à un plafond défini au contrat. Des provisions sont constituées pour refléter le risque sous-jacent pour le Groupe au titre des garanties données.

Indemnités de retraite — A leur retraite, les salariés du Groupe perçoivent des indemnités ainsi que stipulées dans les accords de retraite ou les accords collectifs, conformément aux réglementations et usages des pays (principalement en Allemagne et en France) dans lesquels le Groupe exerce ses activités.

Le Droit français stipule que les salariés reçoivent des indemnités de départ à la retraite basées sur leur ancienneté au sein de l'entreprise. En Allemagne, elles reposent surtout sur les salaires et l'ancienneté. Certains régimes de retraite sont basés sur le salaire gagné au cours de la dernière année ou sur la moyenne des trois dernières années de travail alors que d'autres sont des régimes fixes dépendant du rang (en termes tant de niveau de salaire, que de coefficient de la fonction occupée).

Des évaluations actuarielles sont régulièrement effectuées pour déterminer le montant des engagements du Groupe en matière d'indemnités de retraite. Elles incluent une hypothèse portant sur les évolutions des salaires, les âges de départ à la retraite et les taux d'intérêt à long terme. Elles comprennent tous les frais que le Groupe devra payer pour honorer ces engagements.

L'obligation qui en résulte est comptabilisée au passif du bilan en provision pour charges. Les gains et pertes actuariels sont différés et comptabilisés sur la durée d'activité restante des salariés.

Utilisation d'estimations — L'établissement des états financiers oblige la direction à réaliser des estimations et des hypothèses susceptibles d'avoir un impact sur les montants inscrits à l'actif et au passif, et à communiquer une information sur les montants des éventualités à la date de la clôture des comptes ainsi que sur les montants des produits et charges respectivement enregistrés au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient diverger par rapport à ces estimations.

3. Périmètre de consolidation

Périmètre de consolidation (31 décembre 2001) — Outre EADS N.V., les comptes consolidés incluent :

- 206 sociétés qui sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale,
- 33 sociétés qui sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle,
- 17 sociétés, qui sont des participations dans des entreprises associées et sont comptabilisées en utilisant la mise en équivalence.

Les filiales, les sociétés associées et les coentreprises significatives sont énumérées à l'annexe intitulée "Informations relatives aux principales entités consolidées".

4. Principaux événements

CREATION D'EADS

EADS a été créée le 10 juillet 2000. Pour les besoins comptables, le regroupement d'ASM, de Dasa et de Casa a été traité comme un regroupement d'entreprises en utilisant la méthode de l'acquisition. Les bilans de Dasa et de Casa ont donc été réévalués pour refléter la juste valeur de marché des éléments d'actif et de passif acquis et le bilan d'ASM a été inclus dans EADS au coût historique.

PREMIERE APPLICATION DE LA NORME IAS 39

Depuis le 1^{er} janvier 2001, EADS applique la norme IAS 39 "Instruments Financiers : Comptabilisation et Evaluation". Comme la grande majorité des instruments financiers dérivés sont utilisés pour couvrir des engagements fermes, EADS remplit les critères de qualification pour la comptabilité de couverture. Les provisions ont été portées de € 1,9 milliards à € 3,7 milliards au 31 décembre 2001, avec pour contrepartie (pour une valeur nette des impôts différés), une diminution des capitaux propres consolidés sous un élément distinct intitulé "Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" (Accumulated other comprehensive income).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

OPERATION AIRBUS UK

A compter du 1^{er} janvier 2001, date à laquelle EADS en a pris le contrôle économique, la nouvelle société Airbus intégrée (Airbus SAS) a été intégralement consolidée au sein d' EADS. La date de réalisation juridique de l'opération était le 11 juillet 2001. La nouvelle société Airbus est désormais détenue à 80 % par EADS et à 20 % par BAE Systems ("BAES").

Les principales incidences comptables de cette opération sont les suivantes :

- Airbus UK ainsi que sa participation de 20 % au GIE Airbus ont été transférés à EADS. En contrepartie de l'apport d'Airbus UK à Airbus SAS à la juste valeur, BAES a reçu 20 % des actions d'Airbus SAS.
- Les principales incidences financières de cette opération concernent la constatation d'un écart d'acquisition de € 4 milliards, d'ajustements de juste valeur de € 0,5 milliards et un profit de dilution de € 2,5 milliards.

CREATION DE MBDA

Le 18 décembre 2001, EADS, BAES et Finmeccanica ont conclu un accord constituant MBDA comme une entité opérationnelle juridique. MBDA est conjointement détenue par EADS et BAES avec 37,5 % des actions chacune et Finmeccanica avec 25 % des actions.

Les principales incidences comptables sont les suivantes :

- EADS a transféré ses actions dans Aerospaziale Matra Missiles et Matra BAE Dynamics à MBDA en échange de 37,5 % d'Alenia Marconi Systems ; la méthode de l'acquisition d'entreprise a été appliquée. L'opération a abouti à un profit de dilution s'élevant à € 0,3 milliards.
- Afin de mieux refléter l'essence de l'opération MBDA, EADS consolide selon la méthode proportionnelle 50 % de MBDA en déclarant une participation minoritaire de 12,5 % au lieu d'effectuer une consolidation proportionnelle de sa participation économique de 37,5 %. Cette méthode a été choisie parce qu' EADS contrôle conjointement avec BAES les opérations de MBDA.

TESAT — SPACECOM

Le 30 novembre 2001, Astrium Group, qui est consolidé proportionnellement à 75 % par EADS au sein de la Division Spatiale, a acquis Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG, Allemagne, (anciennement dénommée Bosch-Satcom GmbH), les activités Espace/Communications et activités associées du Groupe Robert Bosch. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition d'entreprise. L'écart de première consolidation a été évalué à € 0,1 milliards et sera amorti sur une durée de 20 ans. Astrium prévoit de mener à terme la répartition du prix d'acquisition TESAT-SPACECOM courant 2002.

COENTREPRISES NORTEL

Au début du 4^{ème} trimestre 2001, des modifications engagées par Nortel dans la structure de direction des coentreprises Nortel ont conduit EADS à modifier le traitement comptable concernant ses participations de 42 % dans Nortel Networks Allemagne et de 45 % dans Matra Nortel Communications. En conséquence, Nortel Networks Allemagne et Matra Nortel Communications sont maintenant présentées dans les comptes d'EADS en tant que participations non-consolidées. Avant le 1^{er} octobre 2001, la méthode de la mise en équivalence était appliquée.

DORNIER

En 2001 plusieurs membres de la famille Dornier, actionnaires de Dornier GmbH, ont exercé une option de vente et offert 17,5 % de leurs actions dans Dornier GmbH à DaimlerChrysler. En contrepartie, DaimlerChrysler avait le droit de faire acheter les actions à DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG ("DADC"), filiale d'EADS, à la valeur de marché. En conséquence, EADS détient indirectement, par l'intermédiaire de DADC, 76 % du capital social de Dornier GmbH (2000 : 58 %).

EADS N.V.**Notes annexes aux comptes consolidés****COGENT**

Le 1^{er} décembre 2001, EDSN a acquis Cogent Defence Systems. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition d'entreprise. L'écart d'acquisition est de € 0,1 milliard et sera amorti sur une période de 10 ans.

NOTES ANNEXES AUX COMPTES DE RESULTAT CONSOLIDES**5. Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires s'élève à M € 30 798 en 2001, contre M € 19 427 en 2000 et M € 12 236 en 1999. Cette augmentation en 2001 est essentiellement due à la consolidation du nouveau groupe Airbus pour la première fois et à la consolidation de Dasa/Casa au titre d'un exercice intégral. L'augmentation du chiffre d'affaires en 2000 est essentiellement due à la consolidation d'EADS pour la première fois en juillet 2000.

Le chiffre d'affaires se compose des ventes de biens et services, au titre desquels figurent principalement les ventes d'avions, les produits générés par les contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement technique, les projets de recherche et développement financés par des tiers, les produits relatifs aux opérations de location ainsi que divers autres produits d'exploitation.

6. Coûts fonctionnels et autres charges

Les coûts des produits vendus et autres coûts fonctionnels incluent le coût des matières et fournitures comme suit :

	<u>Exercices clos les 31 décembre</u>		
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(en M €)		
Coût des matières premières, fournitures et marchandises destinées à la revente	14 401	8 759	6 303
Coût des services achetés.....	<u>5 635</u>	<u>3 268</u>	<u>2 161</u>
	<u>20 036</u>	<u>12 027</u>	<u>8 464</u>

Les frais de vente, les frais administratifs et autres frais comprennent les frais de vente (M € 800 en 2001 et M € 567 en 2000), les frais administratifs (M € 1 386 en 2001 et M € 1 001 en 2000) et les autres charges (M € 375 en 2001 et M € 576 en 2000). Les autres charges intègrent les pertes sur cession d'actifs (M € 20 en 2001 et M € 49 en 2000) et diverses provisions et charges à payer (M € 34 en 2001 et M € 112 en 2000).

Les frais de personnel se composent de :

	<u>Exercices clos les 31 décembre</u>		
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(en M €)		
Traitements, salaires et cotisations sociales.....	6 606	3 971	2 769
Coût de retraite périodique net (voir Note 17 a).....	<u>257</u>	<u>144</u>	<u>46</u>
	<u>6 863</u>	<u>4 115</u>	<u>2 815</u>

7. Autres produits

Les autres produits comprennent essentiellement le profit de dilution résultant de l'opération Airbus UK (voir Note 4) ainsi qu'un profit de dilution résultant de l'opération MBDA, pour un total de M € 2 817, les produits locatifs (M € 21 en 2001 et M € 32 en 2000), et en 1999 les gains sur les cessions d'immobilisations y compris la cession de la participation dans Sextant (M € 287).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

8. Résultat financier

	Exercices clos les 31 décembre		
	2001	2000	1999
	(en M €)		
Résultats des participations.....	(342)	110	56
Produits financiers (charges financières).....	63	(42)	(96)
Autres pertes financières.....	<u>(234)</u>	<u>(1 388)</u>	<u>(1 684)</u>
	<u>(513)</u>	<u>(1 320)</u>	<u>(1 724)</u>

Les pertes liées aux investissements financiers en 2001 sont essentiellement dues à une dépréciation, suite à un test d'évaluation, des titres non consolidés de Matra Nortel Communications et de Nortel Networks Allemagne pour un total de M € (315). Les résultats des participations mises en équivalence de M € 22 sont en outre inclus dans ce montant et sont essentiellement composés de Dassault Aviation (M € 111) et Nahuelsat (M € (63)).

Le poste "Autres pertes financières" en 2001, 2000 et 1999 résulte essentiellement de la réévaluation à la valeur de marché des instruments financiers, qui ne répondaient pas aux critères de couverture (voir note 22 relative aux Instruments Financiers). En outre, en 1999, les opérations liées à la restructuration de la gestion du risque de change a donné lieu à une perte de M € (401).

9. Impôts sur les bénéfices

Les bénéfices (pertes) avant impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires s'élevaient à M € 2 001 pour l'exercice clos le 31 décembre 2001 (2000 : M € (1 144) ; 1999 : M € (974)).

La (charge) économie d'impôts se présente ainsi :

	Exercices clos les 31 décembre		
	2001	2000	1999
	(en M €)		
Charges de l'exercice.....	(549)	(430)	(55)
Economie (charge) d'impôts différée.....	<u>(97)</u>	<u>694</u>	<u>407</u>
	<u>(646)</u>	<u>264</u>	<u>352</u>

En ce qui concerne les filiales allemandes du Groupe, les impôts différés au 31 décembre 2001 sont calculés en appliquant un taux d'impôt fédéral sur les sociétés de 25 % (2000 : 25 % ; 1999 : 40 %) augmenté d'une contribution de solidarité de 5,5 % sur l'impôt fédéral sur les sociétés exigibles, plus le taux d'impôt fédéral au titre de la taxe professionnelle de 12,125 % (2000 : 12,125 % ; 1999 : 9,3 %). En incluant l'incidence de la contribution et de la taxe professionnelle, le taux d'imposition appliqué aux impôts différés allemands s'élève à 38,5 % (2000 : 38,5 % ; 1999 : 51,5 %).

En 2000, le gouvernement allemand a promulgué une nouvelle loi fiscale qui ramène le taux d'imposition statutaire sur les bénéfices du Groupe pour ses filiales allemandes de 40 % sur les bénéfices non distribués et de 30 % sur les bénéfices distribués à un taux uniforme de 25 %, avec effet à compter du 1^{er} janvier 2001.

En France, le taux d'impôt sur les sociétés en vigueur pour 2000 était de 33¹/₃ % plus une contribution additionnelle de 10 %. Le gouvernement français a décidé d'une réduction de la contribution additionnelle à 6 % en 2001 et 3 % en 2002. Les actifs et les passifs d'impôts différés pour les filiales françaises du Groupe ont donc été calculés avec le nouveau taux adopté de 35,43 % pour les différences temporaires. Les incidences de la réduction du taux d'impôt sur les actifs et passifs d'impôts différés à la clôture des exercices 2001 et 2000 sont reflétées dans le rapprochement présenté ci-dessous.

Le tableau ci-après présente une réconciliation de la charge d'impôt théorique en appliquant le taux d'impôt sur les sociétés néerlandais de 35 % (pour 1999 : taux d'impôt sur les sociétés en France de 40 %) à la charge d'impôt comptabilisée (2000 et 1999 : économie d'impôts). Les éléments en réconciliation représentent majoritairement des charges ou des produits non-taxables relatifs à des différences permanentes entre les bases fiscales et les bases comptables déterminées selon les règles IAS :

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	Exercices clos les 31 décembre		
	2001	2000	1999
	(en M €)		
Bénéfice (Perte) avant impôt et Intérêts Minoritaires.....	2,001	(1,144)	(974)
% Taux d'impôt théorique.....	35 %	35 %	40 %
Economie (charge) théorique d'impôts sur les bénéfices.....	(700)	400	390
Incidences des modifications de la législation fiscale	(1)	88	(20)
Différentiel des taux d'impôt étrangers	(4)	15	0
Profits de dilution.....	936	—	—
Amortissement des écarts d'acquisition (goodwill).....	(588)	(123)	(47)
Dépréciation des actifs d'impôts différés	(264)	(133)	27
Crédit d'impôt au titre des frais de R&D.....	48	25	0
Divers.....	(73)	(8)	2
Economie (charge) d'impôts constatée.....	(646)	264	352

En 2001, l'incidence fiscale de la dépréciation non-déductible de certains investissements est reflétée ci-dessus sous le poste Divers (M € 73).

Les montants d'impôts différés enregistrés reflètent les différences temporaires qui existent sur certains actifs et passifs entre leurs valeurs comptables telle que reflétées dans les états financiers et les bases fiscales relatives. Les impacts futurs sur la charge d'impôts liés aux déficits fiscaux reportables et aux crédits d'impôts sont également pris en compte dans la détermination des impôts différés. Les principaux postes d'actifs et de passifs consolidés qui donnent lieu à impôts différés sont les suivants :

	Exercices clos les 31 décembre	
	2001	2000
	(en M €)	
Immobilisations incorporelles	12	20
Investissements et actifs financiers à long terme	—	12
Stocks	379	193
Charges constatées d'avance.....	174	203
Déficits et crédits d'impôt reportables.....	613	343
Régimes de retraite.....	498	473
Autres charges à payer	2 239	1 059
Dettes.....	585	743
Produits constatés d'avance.....	870	594
	<u>5 370</u>	<u>3 640</u>
Dépréciation des actifs d'impôts différés.....	(625)	(360)
Actifs d'impôts différés	4 745	3 280
Immobilisations corporelles.....	1 046	975
Investissements et actifs financiers à long terme	81	—
Créances d'exploitation.....	107	259
Divers.....	29	23
Passifs d'impôts différés	1 263	1 257
Actifs d'impôts différés, nets.....	<u>3 482</u>	<u>2 023</u>

Au 31 décembre 2001, le Groupe disposait de déficits fiscaux reportables néerlandais de M € 62, de déficits fiscaux et de crédits d'impôt reportables étrangers de M € 1 568, et de déficits fiscalement reportables sur les autres impôts étrangers de M € 726. Le montant des provisions pour dépréciation des impôts différés du Groupe repose sur l'estimation par la direction du niveau de l'actif d'impôts différés qui sera réalisé. Pour les exercices futurs, en fonction des résultats financiers du Groupe, l'estimation faite par la direction du montant de l'actif d'impôts

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

différés jugé réalisable pourra changer et les provisions pour dépréciation pourront donc augmenter ou diminuer en conséquence.

En tenant compte des compensations possibles entre montants d'impôts différés (au sein des mêmes groupes fiscaux et pour des échéances identiques), les soldes d'impôts différés inscrits au bilan consolidé ressortent aux montants suivants :

	31 décembre 2001		31 décembre 2000	
	Total	dont à plus d'un an	Total	dont à plus d'un an
	(en M €)			
Actif d'impôts différés.....	4 288	2 924	3 151	2 419
Passif d'impôts différés.....	(806)	(689)	(1 128)	(691)
Actif d'impôts différés, net.....	<u>3 482</u>	<u>2 235</u>	<u>2 023</u>	<u>1 728</u>

Les impôts différés constatés directement dans les capitaux propres au cours de l'exercice se présentent comme suit :

	2001 (en M €)
Effet de l'adoption de la norme IAS 39.....	222
Autres écarts d'évaluation à la juste valeur cumulés :	
Titres de placement.....	1
Couvertures de flux de trésorerie.....	606
Total.....	<u>829</u>

NOTES ANNEXES AUX BILANS CONSOLIDÉS

10. Immobilisations incorporelles et immobilisations corporelles nettes

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles correspondent principalement aux écarts d'acquisition. Les tableaux donnant le détail des valeurs brutes, des amortissements cumulés et des valeurs nettes des immobilisations incorporelles se présentent comme suit :

Valeurs brutes

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation (En M €)	Reclassements	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Autres immobilisations incorporelles....	305	2	96	(3)	—	(22)	378
Ecarts d'acquisition (Goodwill).....	8 442	2	4 453	—	(389)	(245)	12 263
Total.....	<u>8 747</u>	<u>4</u>	<u>4 549</u>	<u>(3)</u>	<u>(389)</u>	<u>(267)</u>	<u>12 641</u>

Amortissements ou dépréciations

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Gains ou pertes de change	Dotations aux amortissements	Changements du périmètre de consolidation (En M €)	Dépréciation Supplémentaire	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Autres immobilisations incorporelles.....	(189)	(1)	(61)	3	—	16	(232)
Ecarts d'acquisition (Goodwill).....	(393)	(1)	(676)	—	(790)	39	(1 821)
Total.....	<u>(582)</u>	<u>(2)</u>	<u>(737)</u>	<u>3</u>	<u>(790)</u>	<u>55</u>	<u>(2 053)</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Valeurs nettes

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Solde au 31 décembre 2001
	(En M €)	
Autres immobilisations incorporelles.....	116	146
Ecarts d'acquisition (<i>goodwill</i>).....	<u>8 049</u>	<u>10 442</u>
Total.....	<u>8 165</u>	<u>10 588</u>

L'accroissement du poste Ecarts d'acquisition (*goodwill*) correspond principalement à l'apport d'Airbus UK (y compris la participation de 20 % au sein du GIE Airbus), ce qui a permis de consolider en 2001 à 100 % le GIE Airbus, (contre 80 % en 2000).

Le reclassement figurant dans le poste Ecarts d'acquisition de M € (389) correspond au reclassement des coentreprises Nortel en immobilisations financières (M € (516), partiellement compensé par M € 127 d'autres créances et d'autres actifs reclassés en écarts d'acquisition (voir note 14). Les écarts d'acquisition relatifs à AMM constatés lors de l'opération Aérospatiale Matra ont été inclus dans le calcul du profit de dilution net lors de la création de MBDA. Ils figurent sous la rubrique Cession d'écart d'acquisition pour un montant de M € 209.

Evaluation des écarts d'acquisition

Suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 et afin de tenir compte de leurs conséquences, le Groupe a procédé en 2001 à un test d'évaluation des écarts d'acquisition constatés pour la division Airbus. Ce test a permis de montrer que la valeur recouvrable d'Airbus, qui doit être considérée comme une unité distincte générant sa propre trésorerie, excède la valeur comptable, et qu'il n'est donc pas nécessaire de procéder à une dépréciation des écarts d'acquisition (*goodwill*).

Des tests d'évaluation ont été également effectués pour les divisions Espace et Défense. Sur la base des prévisions actuelles, les tests d'évaluation ont conduit aux dépréciations supplémentaires suivantes :

- Division Espace : l'écart d'acquisition pour Astrium a été déprécié de M € 210.
- Division Défense : une dépréciation supplémentaire de l'écart d'acquisition pour Systems & Defence Electronics (S&DE) de M € 240, LFK de M € 170 et Matra Datavision de M € 170 a dû être constatée.

Les tests d'évaluation ont été effectués en appliquant la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie.

Immobilisations corporelles

Les tableaux donnant le détail des valeurs brutes, des amortissements cumulés et des valeurs nettes des immobilisations corporelles se présentent comme suit :

Valeurs brutes

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation et gains et pertes de change	Reclassements	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
	(en M €)					
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui	3 523	205	109	106	(67)	3 876
Installations, matériels et outillages techniques.....	3 295	270	770	255	(78)	4 512
Autres matériels, matériels d'usine et meublier de bureau	5 279	923	1 176	30	(189)	7 219
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	<u>443</u>	<u>701</u>	<u>111</u>	<u>(342)</u>	<u>(101)</u>	<u>812</u>
Total.....	<u>12 540</u>	<u>2 099</u>	<u>2 166</u>	<u>49</u>	<u>(435)</u>	<u>16 419</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Amortissements ou dépréciations

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Dotation aux amortissements	Changements du périmètre de consolidation et gains et pertes de change	Reclassements	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
	(en M €)					
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui	(1 038)	(183)	(32)	(17)	3	(1 267)
Installations, matériels et outillages techniques.....	(1 875)	(477)	10	21	62	(2 259)
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	(1 496)	(840)	(365)	(188)	56	(2 833)
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	<u>(11)</u>	<u>(1)</u>	<u>—</u>	<u>2</u>	<u>—</u>	<u>(10)</u>
Total.....	<u>(4 420)</u>	<u>(1 501)</u>	<u>(387)</u>	<u>(182)</u>	<u>121</u>	<u>(6 369)</u>

Valeurs nettes

	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Solde au 31 décembre 2001
	(en M €)	
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui.....	2 485	2 609
Installations, matériels et outillages techniques.....	<u>1 420</u>	<u>2 253</u>
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	<u>3 783</u>	<u>4 386</u>
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours.....	<u>432</u>	<u>802</u>
Total.....	<u>8 120</u>	<u>10 050</u>

Le reclassement figurant dans le poste autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau (M € 188) est relatif à une affectation de la provision pour risques financiers des avions loués de M € 169.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles correspondent essentiellement aux acquisitions d'avions loués dans les divisions Airbus et Aéronautique ainsi qu'à des acquisitions d'installations. Les changements de périmètre de consolidation sont essentiellement dus à l'apport d'Airbus UK.

Les avions loués aux termes de contrats de location simple sont inclus dans le poste "Autres matériels, matériel d'usine et mobilier de bureau" pour des montants bruts de M € 3 206 au 31 décembre 2001 et M € 2 816 au 31 décembre 2000 (nets des amortissements cumulés de M € 1 384 et M € 610). La dotation aux amortissements pour 2001 s'élève à M € 419 (2000 : M € 177). Parmi les avions loués aux termes de contrats de location simple figurent ceux qui ont été enregistrés ainsi à cause des engagements de garantie de valeur donnée jugés significatifs pour M € 1 912 et d'autres avions donnés en location pour M € 1 294.

Les immobilisations corporelles comprennent les bâtiments, les matériels techniques et autres matériels capitalisés aux termes de contrats de location financière pour un montant de M € 169 (net des amortissements cumulés de M € 273) au 31 décembre 2001 et de M € 195 au 31 décembre 2000.

Les montants de loyers futurs non résiliables dus par des clients, et à constater en revenus dans le futur, au titre de matériels, objets de contrats de location simple au 31 décembre 2001 sont les suivants :

2002.....	M € 195
2003.....	M € 193
2004.....	M € 191
2005.....	M € 189
2006.....	M € 178
ultérieurement	M € 443

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

11. Participations et autres actifs financiers à long terme

Le tableau ci-après indique la composition des participations et autres actifs financiers à long terme :

	31 décembre 2001	31 décembre 2000
	(en M €)	
Participations dans les sociétés affiliées.....	1 252	1 318
Autres participations.....	766	422
Autres actifs financiers.....	<u>2 708</u>	<u>2 869</u>
Total	<u>4 726</u>	<u>4 609</u>

Les participations dans les sociétés affiliées comprennent pour l'année 2001 la participation de 45,96 % (2000 : 45,76 %) dans Dassault Aviation de M € 1 252 (2000 : M € 1 164). Une liste des participations dans des entreprises affiliées figure dans l'annexe "Informations relatives aux principales entités consolidées". Toutes les participations significatives dans des entreprises affiliées ont été comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence.

Les autres participations concernent une participation de 42 % dans Nortel Networks Allemagne de M € 156 et de 45 % dans Matra Nortel Communications de M € 119. Au 31 décembre 2000, ces participations avaient été comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, respectivement à hauteur de M € 55 et de M € 70. L'augmentation en 2001 provient essentiellement de la reclassification des écarts d'acquisition correspondants. Les autres actifs financiers comprennent des prêts aux clients pour M € 949 ainsi que des créances au titre des activités de location-financement pour M € 514. Les actifs financiers résiduels représentent principalement certains dépôts pour M € 1 044 ainsi que divers prêts, pour M € 201 notamment dus par les salariés.

Le détail des éléments d'actifs à long terme dans le cadre des contrats de location financement se présente comme suit :

	Au 31 décembre 2001
	(en M €)
Paiement de loyers minimums	1 022
Produits financiers constatés d'avance.....	(222)
Dépréciation.....	<u>(286)</u>
Total	<u>514</u>

Les loyers minimums futurs et les actifs financiers à long terme à recevoir dans le cadre de contrats de location-financement sont les suivants :

2002.....	M € 128
2003.....	M € 117
2004.....	M € 121
2005.....	M € 92
2006.....	M € 90
Ultérieurement.....	M € 474

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

12. Stocks

	Aux 31 décembre	
	2001	2000
	(en M €)	
Matières premières et fournitures de production.....	929	749
En-cours de production	6 590	5 045
Produits finis, pièces et marchandises.....	3 314	2 027
Avances versées aux fournisseurs	1 230	1 125
	12 063	8 946
Moins : Acomptes reçus	(9 594)	(6 865)
	<u>2 469</u>	<u>2 081</u>

13. Créances clients

	Aux 31 décembre	
	2001	2000
	(en M €)	
Créances sur ventes de biens et de services.....	5 572	4 494
Provisions pour créances douteuses.....	(389)	(376)
	<u>5 183</u>	<u>4 118</u>

Au 31 décembre 2001, les créances clients ayant une échéance supérieure à un an s'élèvent à M € 155.

14. Autres créances et autres actifs

Les autres créances et actifs comprennent un montant de M € 454 (2000 : M € 771) correspondant à la charge constatée d'avance liée à la transaction négociée avec le Gouvernement allemand concernant les avances remboursables, qui est amortie au compte de résultat au fur et à mesure de la livraison des avions correspondants. En raison d'informations complémentaires concernant ces avances remboursables, obtenues postérieurement à la date d'acquisition (1^{er} juillet 2000) résultant d'une étude d'évaluation pour les avions long courrier d'Airbus, une partie du montant affecté à cet actif a été reclassée en écart d'acquisition. Les ajustements à la juste valeur par rapport au moment où l'acquisition a été initialement comptabilisée ont entraîné une réduction de M € 206 des autres actifs d'exploitation à la date d'acquisition de Dasa par ASM pour former EADS. En conséquence, le passif d'impôts différés a été réduit de M € 79 et les écarts d'acquisition (goodwill) augmentés de M € 127.

Les autres créances et actifs d'exploitation comprennent en outre des créances sur les filiales pour un montant de M € 189 (2000 : M € 183) et des créances sur des sociétés liées pour un montant de M € 352 (2000 : M € 398), net des provisions pour dépréciation de M € 112 (2000 : M € 25).

Au 31 décembre 2001, les "autres créances et autres actifs" ayant une échéance supérieure à un an s'élèvent à un montant de M € 1 023 (2000 : M € 681).

15. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement de M € 5 341 (2000 : M € 4 682) se composent principalement de "Titres de placement" s'élevant à M € 5 317 (2000 : M € 4 655).

16. Capitaux propres

Le capital social du Groupe consiste en 809 175 561 actions ordinaires au 31 décembre 2001 (2000 : 807 157 667). Le capital social autorisé consiste en 3 000 000 000 d'actions. Chaque action a une valeur nominale de € 1.

Dans le cadre du régime d'actionnariat des salariés (ESOP) 2001 (voir Note 24), EADS a émis 2 017 894 actions d'une valeur nominale de € 1 chacune, représentant une valeur nominale totale de € 2 017 894.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Le Conseil d'administration du Groupe a décidé les 12 juillet et 18 septembre 2001 de lancer un plan de rachat des actions sur le marché en conformité avec l'autorisation donnée par les actionnaires dans l'assemblée générale du 10 mai 2001. En conséquence, le conseil d'administration a demandé aux directeurs généraux (CEO) de mettre en place un plan de rachat sur le marché portant sur 10 500 000 actions. En 2001, le Groupe n'a rachaté aucune action sur le marché.

Le 10 mai 2001, l'assemblée générale des actionnaires a en outre décidé de payer un dividende en numéraire pour 2000 d'un montant brut de € 0,50 par action, qui a été payé le 27 juin 2001.

La variation des capitaux propres est indiquée dans les Tableaux de variation des capitaux propres consolidés.

17. Provisions

	Aux 31 décembre	
	2001	2000
	(en M €)	
Régimes de retraite (voir Note 17 a) et obligations assimilées	3 176	2 986
Autres provisions (voir Note 17 b).....	8 742	5 698
	<u>11 918</u>	<u>8 684</u>

Des régimes de retraite et obligations assimilées s'élevant à M € 3 128 (2000 : M € 2 836) et d'autres provisions s'élevant à M € 4 460 (2000 : M € 2 894) ont une date d'échéance supérieure à un an.

a) Régimes de retraite

Lorsque les salariés du Groupe partent à la retraite, ils perçoivent des indemnités qui sont stipulées dans les accords de retraite, conformément aux réglementations et usages des pays (principalement la France et l'Allemagne) où le Groupe exploite ses activités. La loi française stipule que les salariés reçoivent des indemnités de départ à la retraite calculées en fonction de leur ancienneté dans l'entreprise. En Allemagne, les indemnités de départ à la retraite sont payées sur la base du niveau de salaire et de l'ancienneté.

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les engagements du Groupe en matière de retraite.

	Aux 31 décembre	
	2001	2000
	(en M €)	
Variation des engagements de retraite à prestations définies :		
Obligations de retraite à prestations définies en début d'exercice	3 512	589
Accroissement de la période.....	84	55
Charge d'intérêts	220	114
Modifications du régime	(8)	2
Pertes (gains) actuariels	191	(10)
Acquisitions et autres.....	12	2 845
Prestations versées.....	(131)	(83)
Obligations de retraite à prestations définies en fin d'exercice.....	<u>3 880</u>	<u>3 512</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Les obligations de retraite à prestations définies en fin d'exercice ont été calculées comme étant la valeur actualisée, avant déduction de la juste valeur des fonds gérés, des décaissements futurs anticipés nécessaires pour couvrir les engagements au titre des droits acquis par les salariés au cours de l'exercice et des exercices antérieurs.

Modifications des fonds de retraite gérés :

Juste valeur des fonds gérés en début d'exercice.....	682	0
Rendement effectif des fonds gérés	(70)	29
Cotisations	1	19
Acquisitions et autres.....	0	653
Prestations versées	(42)	(19)
Juste valeur des fonds gérés à la fin de l'exercice.....	<u>571</u>	<u>682</u>

La juste valeur des fonds gérés à la fin de l'exercice représente la valeur de l'ensemble des actifs détenus par des fonds de retraite à long-terme souscrits uniquement pour la couverture et le paiement des montants dus aux salariés au titre des engagements de retraite.

Le rapprochement entre l'excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds et les montants constatés dans les bilans consolidés est donné ci-après :

	<u>Aux 31 décembre</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds ⁽¹⁾	3 309	2 830
Gains (pertes) nets actuariels non reconnus	(158)	129
Montant net reconnu.....	<u>3 151</u>	<u>2 959</u>

(1) Ecart entre les obligations de retraite à prestations définies et la valeur de marché des fonds gérés.

Le montant net reconnu représente le montant total des engagements de retraite, net des justes valeurs des actifs des fonds dédiés et des éventuels pertes ou profits non enregistrés liés à des écarts actuariels, et est inclus au sein de la provision pour Régimes de Retraite. L'écart résiduel entre le montant net reconnu au titre des engagements de retraite (M € 3 151; 2000: M € 2 959) et le montant total de la provision pour Régimes de Retraite (M € 3 176; 2000: M € 2 986) correspond principalement à divers engagements en matière de différés de salaires, qui dès leurs origines ne font pas partie des engagements de retraite.

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour calculer les valeurs actuarielles des régimes de retraite sont les suivantes :

<u>Hypothèses</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
<u>aux 31 décembre :</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
Taux d'actualisation	5,0-6,0	5,0-6,5
Taux d'augmentation des salaires	3,0-3,5	1,5-3,0
Taux d'inflation	2,0	2,0-2,5

En ce qui concerne les entités allemandes du Groupe, le taux d'intérêt appliqué pour l'estimation actuarielle est passé de 6,5 % à 6 %.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Les éléments de la charge de retraite périodique nette, comptabilisés au sein du résultat d'exploitation, se décomposent ainsi :

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Coût des droits acquis au cours de l'exercice	84	55
Charge d'intérêts	220	114
Rendement attendu des actifs gérés.....	<u>(47)</u>	<u>(25)</u>
Charge de retraite périodique nette.....	<u>257</u>	<u>144</u>

b) Autres provisions

Les autres provisions comprennent les éléments suivants :

	<u>Aux 31 décembre</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Risques financiers sur ventes d'avions	1 498	981
Prestations de services à réaliser	820	918
Provisions pour pertes à terminaison.....	450	338
Provisions pour garanties	198	263
Instruments financiers	3 673	1 140
Autres provisions pour risques et charges	<u>2 103</u>	<u>2 058</u>
	<u>8 742</u>	<u>5 698</u>

L'augmentation de la provision pour risques financiers sur vente d'avions correspond principalement à la consolidation à 100 % de l'ensemble Airbus ainsi qu'à une volonté d'adapter le niveau de la provision au risque opérationnel. L'augmentation du montant de la provision relative aux instruments financiers est due à la première application d'IAS 39, à l'augmentation du portefeuille de couvertures de change et à l'augmentation du taux du dollar US par rapport au taux de l'Euro et à celui de la livre sterling UK.

<u>Evolution des provisions en M €</u>	<u>Total</u>
au 31/12/2000.....	5 698
Changements du périmètre de consolidation.....	591
Variation des instruments financiers (provision).....	1 695
Reclassement des produits et des charges constatées d'avance vers les instruments financiers (provision).....	607
Augmentations/Utilisation.....	<u>151</u>
au 31/12/2001.....	<u>8 742</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

18. Dettes financières

	<u>Aux 31 décembre</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Obligations.....	426	270
Dettes à l'égard des établissements financiers	286	379
Dettes à l'égard des sociétés affiliées.....	90	52
Prêts.....	106	97
Dettes au titre des contrats de location financement.....	110	75
Autres.....	<u>444</u>	<u>130</u>
Dettes financières à court terme (exigibles à moins d'un an)	<u>1 462</u>	<u>1 003</u>
Obligations.....	195	599
Dettes à l'égard des établissements financiers	1 541	1 447
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 162 (2000 : 1 031)		
Dettes à l'égard des sociétés affiliées.....	18	0
dont part exigible à plus de cinq ans : 9 (2000 : 0) Prêts	1 648	1 169
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 217 (2000 : 713)		
Dettes au titre des contrats de location financement.....	1 636	1 561
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 094 (2000 : 1 150)		
Dettes financières à long terme.....	<u>5 038</u>	<u>4 776</u>
	<u>6 500</u>	<u>5 779</u>

L'augmentation des engagements financiers de M € 721 (M € 6 500 en 2001 contre M € 5 779 en 2000) est due à l'apport d' Airbus UK, qui a permis la consolidation de 100 % du GIE Airbus, contre 80 % en 2000. Sont incluses sous le poste "Autres" les dettes financières à l'égard des partenaires aux coentreprises (joint ventures).

Les montants totaux d'engagements financiers qui viendront à échéance au cours des cinq prochaines années et ultérieurement sont les suivants :

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>par la suite</u>
	(en M €)					
Engagements financiers	1 462	497	319	313	427	3 482

19. Dettes fournisseurs et autres dettes

	<u>Aux 31 décembre</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Dettes fournisseurs.....	5 466	4 268
Autres dettes	<u>10 631</u>	<u>8 200</u>
	<u>16 097</u>	<u>12 468</u>

Les dettes fournisseurs au 31 décembre 2001 comprennent des échéances à plus d'un an pour un montant de M € 173 (2000 : M € 202). Les "autres dettes" comprennent des échéances à plus de cinq ans pour un montant de M € 2 024 (2000 : M € 1 136).

Au 31 décembre 2001, les autres dettes comprennent essentiellement des avances et acomptes reçus des clients pour M € 4 509 (2000 : M € 3 811), ainsi que des avances remboursables obtenues des gouvernements européens pour M € 3 469 (2000 : M € 2 088). Ils incluent également d'autres dettes à l'égard de sociétés liées pour M € 68 (2000 : M € 103) et des filiales pour M € 85 (2000 : M € 39). L'augmentation des avances remboursables obtenues des gouvernements européens résulte principalement de la première consolidation d'Airbus UK.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

AUTRES INFORMATIONS

20. Litiges et réclamations

Diverses actions en justice, enquêtes gouvernementales, procédures contentieuses et autres réclamations sont en instance ou susceptibles d'être intentées à l'avenir contre le Groupe. Les litiges sont soumis à beaucoup d'aléas et l'issue de chaque affaire ne peut être prévue de manière certaine. Il est raisonnablement possible que la résolution finale de certaines de ces affaires puisse conduire le Groupe à engager des charges supérieures aux provisions constituées, et ce sur une durée assez longue et pour des montants qui ne peuvent être raisonnablement estimés. L'expression "raisonnablement possible" est utilisée pour signifier qu'il y a peu de chances qu'une transaction ou un événement futur se produise. La résolution finale de ces réclamations pourrait avoir une incidence significative sur les résultats d'exploitation consolidés du Groupe de l'exercice au cours duquel la provision initialement estimée serait ajustée. Le Groupe estime cependant que ces ajustements ne devraient pas affecter de manière significative sa situation financière consolidée.

21. Engagements hors bilan

Au 31 décembre 2001, et en regard des activités d'Airbus et d'ATR, EADS est solidairement responsable au titre des garanties d'octroi de crédit et de participations au financement des ventes d'avions. Tous ces engagements sont généralement contre garantis par une sécurité prise sur l'avion objet des financements. EADS estime que la valeur de marché des avions pris en garantie couvre largement les éventuelles pertes correspondant aux appels en garantie. Des provisions sont toutefois constituées pour couvrir l'écart entre le montant des engagements de financement donnés et la juste valeur de marché de l'avion objet du financement. En outre, le Groupe a contracté des engagements pour le financement d'avions actuellement en commande et ceux faisant l'objet d'options de livraison dans le futur. Il est jugé peu probable que ces engagements soient mis en œuvre. Le risque n'est en fait constaté que lorsque le financement est effectivement mis en place, ce qui se produit à la livraison de l'avion.

En dépit de la garantie prise sur les biens loués, si Airbus se trouvait dans l'impossibilité d'honorer ses engagements, certaines sociétés du groupe EADS et BAE SYSTEMS seraient conjointement et solidairement tenus de compenser cette défaillance, pour les engagements pris par Airbus avant le 1^{er} janvier 2001. Les risques pour EADS au regard des engagements souscrits par Airbus depuis le 1^{er} janvier 2001 sont limités aux risques induits par son statut d'actionnaire d'Airbus S.A.S. En ce qui concerne ATR, chaque actionnaire est conjointement et solidairement responsable à l'égard des tiers sans limitation. Entre les associés, il a été convenu que chacun limite son engagement réciproque proportionnellement à la part détenue.

Les autres engagements (M € 245 ; 2000 : M € 299) incluent des engagements qui représentent pour l'essentiel des garanties de dettes, des garanties contractuelles et engagements relatifs à des prestations contractuelles.

En outre, le Groupe a accordé à certains gouvernements européens et à d'autres clients des garanties de bonne fin associées à des commandes.

Engagements en vertu de contrats de location simple

Les paiements en valeur nominale de loyers futurs au titre de contrats de location et de location-financement, dont les durées initiales ou restantes excèdent un an au 31 décembre 2001 sont les suivantes :

	<u>Contrats de location simple</u> (en M €)
2002	416
2003	400
2004	416
2005	391
2006	395
ultérieurement	2 866

Les engagements futurs ci-dessus d'un montant total de M € 4 884 comprennent des engagements d'EADS au titre des locations d'avions (principalement pour Airbus pour M € 3 945) ainsi que d'autres engagements liés aux achats (baux de bureaux, véhicules de sociétés...) pour un montant de M € 839. Les engagements relatifs aux avions

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

proviennent de baux principaux généralement compensés par des contrats de sous-location signés avec les compagnies aériennes. Une part significative (€ 2 092) des engagements d'Airbus au titre de ces locations d'avions est relative à des transactions qui ont été titrisées auprès de tiers, ces derniers assumant le risque de recouvrement. La valeur nominale des autres engagements d'Airbus pour lesquels EADS supporte le risque de contrepartie s'élève à M € 1 853, correspondant à 100 % d'Airbus. EADS détermine son exposition au risque en matière de contrats de location-exploitation sur la base de la valeur actualisée des flux de loyers à venir.

22. Informations relatives aux instruments financiers

a) Gestion des risques financiers

En raison de la nature des activités qu'il exerce, le Groupe EADS est exposé à une diversité de risques financiers, notamment des risques de taux de change et des risques de taux d'intérêt, tels qu'il sont développés ci-après. La gestion de ces risques financiers chez EADS est réalisée par le service de trésorerie centrale conformément aux directives arrêtées par le conseil d'administration. La responsabilité de l'identification, de l'évaluation et de la couverture des risques financiers appartient aux sociétés opérationnelles.

Risques de change — Les produits d'EADS sont exprimés principalement en dollars américains bien que la majeure partie de ses coûts soient engagés en euros. Par conséquent, dès lors qu'EADS n'utilise pas d'instruments financiers pour se couvrir d'un risque de change à partir de la commande d'un client jusqu'au moment de sa livraison, ses bénéfices seront affectés par les fluctuations du taux de change euro-dollar américain. L'intention du Groupe étant de générer des résultats seulement au travers de son exploitation et non en spéculant sur des mouvements de taux des devises étrangères, EADS utilise des stratégies de couverture pour gérer et minimiser l'impact des fluctuations des taux de change sur ces résultats. La position de change d'EADS à la création du Groupe résultait du regroupement du portefeuille de couverture en cours d'ASM, de Dasa et de CASA.

EADS gère un portefeuille de couverture à long terme avec une échéance de plusieurs années couvrant des ventes en dollars américains, provenant principalement des activités d'Airbus. EADS couvre son risque en dollars américains en utilisant essentiellement des contrats de devises à terme et des contrats d'option. En dehors des contrats à terme simples, la principale stratégie en place pour les devises au 31 décembre 2001 consiste en des contrats à terme synthétiques qui combinent des achats de "puts" en dollars américains et des ventes de "calls" en dollars américains, chacun avec le même montant notionnel et la même échéance.

EADS s'efforce de couvrir la majorité de son risque de change dès que des engagements fermes de commandes sont reconnus, mais avec une réduction proportionnelle de la couverture en fonction du temps. EADS couvre entre 50 % et 100 % des ventes fermes en dollars américains de tous les exercices à venir jusqu'à 2008. Le ratio de couverture peut être ajusté pour prendre en compte les mouvements macro-économiques affectant les cours au comptant (spot) et les taux d'intérêts, le cas échéant.

Risque de taux d'intérêt — Le Groupe utilise plusieurs types d'instruments pour gérer le risque de taux d'intérêt et minimiser ainsi ses charges financières et parvenir à un meilleur équilibre entre la dette et les placements à taux fixe et à taux variable.

Les instruments de couverture qui sont affectés spécifiquement pour les instruments de dettes ont au maximum les mêmes montants nominaux ainsi que les mêmes dates d'échéance que l'élément couvert, à l'exception de quelques positions résiduelles avec des incidences de réévaluation en valeur de marché positives non significatives. En règle générale, EADS n'investit que dans des instruments à court terme et/ou des instruments qui sont liés à un indice d'intérêts variable afin de minimiser davantage tout risque de taux d'intérêt dans sa trésorerie et son portefeuille de valeurs.

Risque de liquidité — Le Groupe a pour politique de maintenir suffisamment de disponibilités ou de disposer d'un financement suffisant grâce aux lignes de crédit négociées pour lui permettre de répondre à ses engagements futurs. Toute trésorerie excédentaire est investie dans des instruments financiers non spéculatifs, essentiellement des valeurs mobilières cotées en bourse négociées activement sur le marché.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

b) Montants notionnels et risques de crédit

Les montants contractuels ou notionnels des instruments financiers dérivés indiqués ci-dessous ne représentent pas toujours les montants échangés par les parties et donc, ne sont pas obligatoirement une évaluation de l'exposition du Groupe à travers son utilisation de produits dérivés.

Les montants notionnels des instruments financiers dérivés sont les suivants, indiqués selon leur année prévisible d'échéance :

	Durée restante				
	Jusqu'à 1 An	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	2001	2000
	(en M €)				
Contrats de change Contrats de vente à terme nets.....	6 160	19 094	4 800	30 054	16 705
Achats d'options de vente "put", nets	3 290	1 507	0	4 797	4 807
Ventes d'options d'achat "call", nettes.....	4 184	1 507	0	5 691	9 236
Contrats de taux d'intérêt :					
Swaps de taux d'intérêts.....	287	715	0	1 002	963
Achats de garanties de taux plafond (caps).....	16	45	0	61	144
Ventes de taux plancher (floors).....	16	45	0	61	69

EADS peut être exposée à des pertes liées aux crédits dans les limites de la non-performance des contreparties aux instruments financiers souscrits. EADS a créé toutefois un système de ligne de crédit au terme duquel chaque contrepartie autorisée (choisie parmi des sociétés et établissements financiers internationaux) bénéficie d'un plafond au titre des opérations de marché en cours. Les plafonds sont basés sur les notations attribuées par des agences de notation reconnues et sur les données de capitaux et de bénéfices nets de chaque contrepartie. Les responsables concernés vérifient régulièrement les risques encourus au regard des lignes de crédit. En raison de la qualité des contreparties sélectionnées, EADS estime que le risque de crédit global associé aux instruments financiers est approprié.

c) Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur d'un instrument financier est le prix auquel une partie pourrait prendre en charge les droits et/ou obligations d'une autre partie. Les justes valeurs des instruments financiers ont été déterminées en se référant aux informations du marché disponibles à la date du bilan et aux méthodologies d'évaluation décrites ci-dessous. En tenant compte du caractère variable des facteurs de détermination de leur valeur et du volume des instruments financiers, il se peut que les justes valeurs présentées ici ne soient pas forcément une bonne indication des montants que le Groupe pourrait réaliser sur le marché des changes.

Les montants comptables et les justes valeurs des instruments financiers du Groupe sont les suivants :

	Au 31 décembre 2001		Au 31 décembre 2000	
	Montant comptable	Juste valeur	Montant comptable	Juste valeur
	(en M €)			
Instruments de trésorerie au bilan				
Actif :				
Eléments d'actif financiers	4 726	4 726	4 609	4 609
Valeurs mobilières de placement.....	5 341	5 341	4 682	4 682
Trésorerie	2 692	2 692	3 240	3 240
Passif :				
Eléments de passif financier	6 500	6 500	5 779	5 779
Instruments financiers dérivés				
Contrats de devises avec des justes valeurs positives	54	54	0	80
Contrats de devises avec des justes valeurs négatives	(3 673)	(3 673)	(1 746)	(2,432)
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs positives	38	38	0	0
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs négatives	(29)	(29)	0	0

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Les gains et pertes de juste valeur au 31 décembre 2001 sur les contrats de devises ouverts qui couvrent des ventes futures de devises seront transférées des “autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés” (accumulated other comprehensive income) au compte de résultat lorsque les opérations correspondantes se produiront, au cours des exercices 2002 à 2008.

Eléments d'actif et de passif financier — Les justes valeurs sont basées sur des estimations en utilisant diverses techniques d'évaluation, telles que la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs. Toutefois, les méthodes et les hypothèses suivies pour présenter les informations apparaissant dans ces notes annexes sont fondamentalement discrétionnaires et comportent diverses limitations, dont :

- les justes valeurs présentées ne prennent pas en compte les incidences des fluctuations futures des taux d'intérêts et des devises,
- les estimations au 31 décembre 2001 et 2000 ne sont pas obligatoirement une indication des montants que la Société comptabiliserait à la cession/résiliation ultérieure des instruments financiers.

Les méthodologies utilisées sont les suivantes :

Placements à court terme, trésorerie, prêts à court terme, fournisseurs — Les montants comptables reflétés dans les comptes annuels sont des estimations raisonnables de la juste valeur en raison de la durée relativement courte entre la création de l'instrument et sa réalisation prévue.

Dettes à long terme ; dettes à court terme — Les dettes à long et à court terme ne sont pas classées comme des dettes détenues à des fins de transaction, par conséquent il n'y a pas de calcul de la juste valeur.

Titres de placement — La juste valeur des titres de placement figurant dans les valeurs mobilières de placement est estimée en fonction de leur cours de marché à la date du bilan.

Contrats de devises et de taux d'intérêt — La juste valeur de ces instruments est le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour régler les contrats associés aux 31 décembre 2001 et 2000.

d) Impact de l'adoption de la norme IAS 39 sur les capitaux propres et les postes individuels du bilan

Le Groupe a adopté la norme IAS 39 au 1^{er} janvier 2001. Conformément à cette norme, les états financiers comparatifs pour les exercices antérieurs à la date d'entrée en vigueur de cette norme n'ont pas été retraités. L'impact sur les “autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés” (accumulated other comprehensive income), représentant un poste des capitaux propres, et sur les postes correspondants du bilan est présenté dans les tableaux ci-après.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Récapitulatif des impacts sur les “autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés” (accumulated other comprehensive income).

	<u>Titres de placement</u>	<u>Instruments de couverture</u> (en M €)	<u>Total</u>
Solde des autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés au 31 décembre 2000	84	—	84
Adoption de la norme IAS 39 au 1 ^{er} janvier 2001:			
Gains/pertes sur les réévaluations à la juste valeur	—	(606)	(606)
Impôts différés.....	—	222	222
Solde au 1 ^{er} janvier 2001	—	(384)	(384)
Mouvements au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 :			
Gains/pertes sur les variations de la juste valeur.....	(11)	(1 964)	(1 975)
Impôts différés.....	1	720	721
	<u>(10)</u>	<u>(1 244)</u>	<u>(1 254)</u>
Montants transférés au compte de résultat.....	—	311	311
Impôts différés.....	—	(114)	(114)
	<u>—</u>	<u>197</u>	<u>197</u>
Solde au 31 décembre 2001 :			
Montant brut des gains et pertes.....	73	(2 259)	(2 186)
Impôts différés.....	1	828	829
	<u>74</u>	<u>(1 431)</u>	<u>(1 357)</u>
Intérêts minoritaires.....	—	216	—
		(1 215)	

Le montant de M € (1 215) correspond à la variation totale des autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés relatifs aux instruments financiers en part du groupe (après déduction des intérêts minoritaires). Le lien avec le montant inscrit au tableau de variation des capitaux propres est le suivant : M € (1 215) intègre M € (337) relatifs à la première application d'IAS 39 et M € (878) correspondant à la variation sur l'exercice de ces écarts de réévaluation au titre des instruments financiers. Le montant de M € 74 se rapportant au solde final de l'écart de réévaluation à la juste valeur cumulé relatif aux valeurs mobilières de placement après un mouvement de l'exercice de M € (10) est reporté comme tel au tableau de variation de la situation nette consolidée.

Récapitulatif des impacts sur les postes individuels du bilan au 1^{er} janvier 2001

	<u>Titres de placement</u>	<u>Contrats de change</u> (en M €)	<u>Contrats de taux d'intérêts</u>	<u>Total</u>
Autres actifs circulants	—	80	—	80
Provisions (Dettes financières).....	—	(686)	—	(686)
Sous-total.....	—	(606)	—	(606)
Impôts différés.....	—	222	—	222
Total, net des impôts différés.....	<u>—</u>	<u>(384)</u>	<u>—</u>	<u>(384)</u>

23. Informations sectorielles

Le Groupe gère ses activités en 5 divisions ; une description des produits et services de chaque secteur générant des revenus est donnée ci-dessous :

- *Airbus* — Développement, production, commercialisation et vente d'avions commerciaux de ligne de plus de 100 sièges.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

- *Transport militaire* — Développement, production, commercialisation et vente d'avions de transport militaires légers et moyens et d'avions de mission spéciaux.
- *Aéronautique* — Développement, production, commercialisation et vente d'hélicoptères civils et militaires, d'avions militaires de combat et d'entraînement, d'avions à hélices et d'avions commerciaux légers régionaux ; et de services de conversion et de maintenance d'avions civils et militaires.
- *Défense et systèmes civils* — Développement, production, commercialisation et vente de systèmes de missiles ; et fourniture de solutions d'électronique de défense, de télécommunications militaires et commerciales ; et services logistiques, de formation, d'essais, d'ingénierie et autres services associés.
- *Espace* — Développement, production, commercialisation et vente de satellites, d'infrastructures et de lanceurs orbitaux ; et prestations de services de lancement.

Les chiffres d'affaires sont répartis en fonction du lieu d'établissement du client. Les actifs des secteurs sont répartis en fonction du lieu où se trouvent les unités opérationnelles respectives. Les dépenses d'investissement correspondent essentiellement à l'achat d'immobilisations corporelles et à l'augmentation du parc d'appareils donnés en location.

Les informations relatives aux secteurs d'activités du Groupe sont les suivantes :

	Airbus	Transport militaire	Aéronautique	Défense et Systèmes Civils	Espace	Siège/ Elimin.	Consolidés
	(en M €)						
2001							
Total, chiffres d'affaires	20 549	547	5 065	3 345	2 439	(1 147)	30 798
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence.....	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
EBIT excluant les amortissements d'écarts d'acquisition et les éléments non-récurrents.....	1 655	1	308	(79)	(222)	31	1 694
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris les écarts d'acquisition (<i>goodwill</i>)).....	27 264	568	7 187	5 583	3 462	4 651	48 715
Participations mises en équivalence.....	0	0	0	0	0	1 252	1 252
Total des dettes des unités opérationnelles.....	25 532	365	5 869	3 545	2 601	367	38 279
Dépenses d'investissement.....	1 433	63	281	159	99	161	2 196
Dotations aux amortissements et dépréciations, y compris dépréciations pour perte de valeur.....	1 625	21	278	1 147	331	158	3 560
Écarts d'acquisition (<i>goodwill</i>).....	7 089	0	1 005	1 464	736	148	10 442
2000							
Total des chiffres d'affaires	11 398	249	4 254	2 463	2 183	(1 120)	19 427
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence.....	0	0	0	45	(1)	48	92
EBIT excluant les amortissements des écarts d'acquisition et les éléments non récurrents.....	1 173	(28)	238	(79)	64	(230)	1 138
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris les écarts d'acquisition (<i>goodwill</i>))	21 352	435	6 548	5 857	3 233	4 019	41 444
Participations mises en équivalence.....	0	0	0	125	29	1 164	1 318
Total des dettes des unités opérationnelles.....	19 094	269	5 176	2 983	1 951	1 500	30 973
Dépenses d'investissement.....	378	35	247	78	94	47	879
Dotations aux amortissements et dépréciations, y compris dépréciations pour perte de valeur.....	474	12	176	199	153	107	1 121
Écarts d'acquisition (<i>goodwill</i>).....	3 310	0	1 056	2 675	915	93	8 049

Les ventes internes entre les unités opérationnelles se concluent principalement à des conditions de marché et concernent principalement les divisions Aéronautique et Airbus.

La plupart des actifs du Groupe sont situés dans l'Union européenne.

EADS utilise la notion "d'EBIT excluant les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et les éléments non-récurrents" comme un indicateur clé de sa performance économique. L'expression "éléments non-récurrents" se réfère aux produits ou dépenses de nature non-récurrente, tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion EADS, au Regroupement Airbus et à la création de MBDA, ainsi que les charges liées aux dévaluations d'actifs. L'EBIT excluant les dotations aux amortissements des écarts

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

d'acquisition et les éléments non-récurrents est considéré par le management d'EADS comme l'élément de mesure le plus précis de la performance économique du secteur d'activité.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Bénéfices avant éléments financiers, impôts et intérêts minoritaires.....	2 514	176
Profit de dilution Airbus UK, MBDA.....	(2 794)	—
Amortissement des écarts d'acquisition et dépréciations correspondantes.....	1 466	277
Amortissement exceptionnel (immobilisations).....	260	92
Amortissement exceptionnel (actifs financiers).....	315	—
Amortissement exceptionnel (stocks).....	275	483
Produits des investissements.....	(342)	110
EBIT excluant l'amortissement des écarts d'acquisition et les éléments non-récurrents.....	<u>1 694</u>	<u>1 138</u>

Chiffre d'affaires: (par destination)	France	Allemagne	Autres Pays Européens	Amérique du Nord	Amérique Latine	Asie	Autres Pays	Consolidé
2001.....	3 521	3 588	6 728	10 394	1 749	3 138	1 680	30 798

Par comparaison, le chiffre d'affaires du Groupe en 2000 suivant la destination était essentiellement réalisé en Europe (M € 10 275), dont M € 2 778 en Allemagne et M € 2 735 en France. La contribution de l'Amérique du Nord au chiffre d'affaires s'élevait à M € 5 339 et celle de l'Amérique Latine à M € 798.

24. Rémunérations en actions

Plans d'options de souscription d'actions

Le Conseil d'administration d'EADS a approuvé la création d'un plan d'options de souscription d'actions pour les 11 membres du Comité Exécutif et cadres dirigeants du Groupe. Des options pour la souscription de 8 524 250 actions d'EADS ont été attribuées le 12 juillet 2001 dont 780 000 ont été attribuées aux membres du Comité Exécutif. Environ 1 600 salariés du Groupe ont bénéficié d'options, qui ne peuvent être levées qu'après une période d'acquisition des droits (vesting period). Cette période d'acquisition des droits est de deux ans et quatre semaines à partir de la date d'attribution pour 50 % des options et elle est de trois ans pour les options restantes. Les options expirent dix ans après leur attribution.

Le prix de levée est égal à € 24,66 représentant 110 % de la valeur de marché des actions à la date d'attribution. Les options ne peuvent être levées pendant les trois semaines précédant soit l'assemblée générale annuelle des actionnaires, soit l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou la communication des éléments trimestriels.

Le tableau ci-après résume l'évolution du plan d'options de souscriptions d'actions :

	Nombre d'options	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Solde au 1 ^{er} janvier.....	5 375 400	
Attribuées.....	8 524 250	5 564 884
Exercées.....	—	
Déchues.....	(597 825)	(189 484)
Solde au 31 décembre.....	<u>13 301 825</u>	<u>5 375 400</u>

Aucune charge relative au plan de stock option n'a été constatée au cours de l'exercice 2001.

Plan d'actionnariat des salariés (ESOP) 2001

En 2001, chaque salarié éligible a pu acquérir un nombre maximum de 500 actions à émettre dans le cadre du plan ESOP 2001. L'offre a été fractionnée en deux tranches entre lesquelles les salariés ont pu choisir. Le prix de souscription pour la tranche A était de € 10,70, calculé avec une décote de € 1 par rapport au prix du marché le plus faible à la bourse de Paris le 12 octobre 2001 (fixé à € 11,70), jour fixé par le Conseil d'administration pour

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

l'achat des actions. Le prix de souscription pour la tranche B correspondait au prix le plus élevé entre le prix de souscription de la tranche A ou 80 % du cours moyen du marché à l'ouverture des actions EADS à la bourse de Paris au cours des vingt jours de bourse précédant le 12 octobre 2001, soit € 10,70.

Pendant la période d'acquisition des droits d'un an au moins dans le cadre de la tranche A et de cinq ans dans le cadre de la tranche B, les salariés ne peuvent vendre les actions, mais ils ont le droit de percevoir tous les dividendes versés et ont également la possibilité de voter aux assemblées générales annuelles des actionnaires. EADS a vendu 2 017 894 actions ordinaires d'une valeur nominale de 1 € dans le cadre des deux tranches. Aucune charge relative au plan ESOP 2001 n'a été constatée au cours de l'exercice 2001.

25. Opérations entre sociétés liées

Sociétés liées — Le Groupe a conclu diverses opérations avec des sociétés liées en 2001 et 2000 qui ont toutes été réalisées dans l'exercice normal des activités à des conditions de marché. Les opérations avec des parties liées incluent l'Etat français, DaimlerChrysler, Lagardère, et SEPI (Etat espagnol). A l'exception des opérations avec l'Etat français, les opérations ne sont pas jugées significatives pour le Groupe, sur le plan individuel ou prises globalement. Les opérations avec l'Etat français incluent essentiellement les ventes réalisées par les divisions Aéronautique, Défense et Espace.

Rémunération — La rémunération des membres du Conseil d'Administration et les pensions et autres contributions versées aux anciens mandataires dirigeants à la retraite s'élèvent à M € 5,60 (2000 : M € 2,41). Des provisions sont en outre enregistrées au titre des régimes de retraite à hauteur de M € 1,87 (2000 : M € 1,52). Aucune rémunération n'a été versée aux membres du Conseil de surveillance et aucune pension, ni autre cotisation n'ont été versées aux mandataires non dirigeants à la retraite (2000 : M € 0,16). Depuis la création d'EADS, il n'existe plus de membres du Conseil de Surveillance. Les montants de rémunération des membres du Conseil de Surveillance en 2000 sont relatifs à la société AerospatialeMatra. La rémunération précitée n'inclut pas la valeur des options de souscription d'actions ordinaires d'EADS accordées ou détenues par les membres du Conseil d'Administration. Pour plus d'informations à ce sujet, se reporter à la Note 24.

EADS n'a accordé aucun prêt, ni avances, ni garanties pour le compte de membres du Conseil d'Administration en exercice ou à la retraite.

26. Placements immobiliers

Le Groupe détient des placements immobiliers, provenant essentiellement des apports de Dasa à EADS. Les placements immobiliers qui sont loués à des tiers ont été comptabilisés à leur juste valeur au 1^{er} juillet 2000, conformément à la norme IAS 40.

Les indices légaux pour les terrains et valeurs d'assurance, de même que les revenus locatifs, ont été utilisés pour déterminer la juste valeur des placements immobiliers. Les justes valeurs retenues dans les états financiers d'EADS résultent principalement d'une expertise des placements immobiliers réalisée par un expert reconnu en date du 1 juillet 2000. Cette expertise n'a pas été actualisée, compte tenu des changements mineurs intervenus sur le marché depuis juillet 2000. Les bâtiments détenus en tant que placements immobiliers sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile qui est de l'ordre de 40 à 50 ans. Les valeurs attribuées aux biens immobiliers sont les suivantes :

	Net, au 31 décembre 2000	Acquisitions	Cessions	Dotation aux amortissements	Changements du périmètre de consolidation/ gains ou pertes de change	Net au 31 décembre 2001
	(en M €)					
Valeur comptable des placements immobiliers.....	87	11	0	1	0	97

La juste valeur des placements immobiliers du groupe s'élève à M € 98 (2000 : M € 87). Les loyers s'élèvent à M € 12 (2000 : M € 12) et les charges d'exploitation afférentes à M € 7 (2000 : M € 7).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

27. Bénéfices par action

Bénéfices par action non dilués — Ils se calculent en divisant le résultat net distribuable aux actionnaires par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires émises au cours de l'exercice.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Résultat net distribuable aux actionnaires	M € 1 372	M € (903)
		100 actions d'une valeur nominale de
Solde des actions ordinaires émises au début de l'exercice.....	807 157 667	NLG 1 000 par action
5 décembre 2001 — Emission de nouvelles actions en numéraire (ESOP 2001).....	2 017 894	
3 avril 2000 — Conversion en € — valeur nominale par action € 1		50 000
8 juillet 2000 — Emission d'actions en échange des apports de ASM, Dasa et Casa.....		715 003 828
13 juillet 2000 — Emission de nouvelles actions — Introduction en bourse.....		80 334 580
21 septembre 2000 — Emission de nouvelles actions contre des espèces (ESOP 2000).....		11 769 259
Solde des actions ordinaires émises à la fin de l'exercice.....	<u>809 175 561</u>	<u>807 157 667</u>
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires émises.....	<u>807 295 879</u>	<u>385 661 919</u>
Bénéfices par action	<u>€1,70</u>	<u>€(2,34)</u>

Bénéfices dilués par action — Pour leur calcul, le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires est ajusté pour tenir compte de la conversion de toutes les actions ordinaires potentielles. La seule catégorie d'actions ordinaires potentielles dilutives du Groupe est constituée par les options de souscription d'actions. Dans la mesure où le prix de levée des options de souscription d'actions en vertu des plans de souscription d'actions initiés par le Groupe en 2001 et 2000 excède le prix des actions d'EADS, la prise en compte de ces actions ordinaires potentielles serait antidilutive. En conséquence, le résultat net ainsi que le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires à émettre est le même pour les bénéfices dilués et non dilués, par action.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Résultat net distribuable aux actionnaires.....	M € 1 372	M € (903)
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires émises.....	<u>807 295 879</u>	<u>385 661 919</u>
Bénéfices dilués par action	<u>€1,70</u>	<u>€(2,34)</u>

28. Effectif

L'effectif du groupe au 31 décembre 2001 était de 102 967 personnes contre à 88 879 au 31 décembre 2000.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Annexe "Informations relatives aux principales sociétés consolidées" — Périmètre de consolidation

	1999	2000	2001	Société	Siège
<i>Airbus</i>		F	F	Airbus S.A.S	Toulouse (France)
	F	F	F	Airbus France S.A.S	Toulouse (France)
Acquisition		F	F	Airbus Holding SA	France
		F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Espagne)
	P	F	F	SATIC G.I.E.	Colomiers (France)
	E	F	F	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Pays-Bas)
	E	F	F	Airbus Finance Company Ltd.	Dublin (Irlande)
		F	F	EADS Airbus Deutschland GmbH	Hambourg (Allemagne)
		F	F	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Allemagne)
		F	F	Aircabin GmbH	Laupheim (Allemagne)
		F	F	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
		F	F	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Allemagne)
		F	F	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
	P	P	F	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (France)
	P	P	F	AVSA SARL	Blagnac (France)
	P	P	F	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (France)
	P	P	F	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (France)
	P	P	F	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (France)
	P	P	F	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (France)
	P	P	F	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (France)
	P	P	P	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	France
	P	P	F	Airbus Mauritius limited	Ile Maurcie
	E	E	E	Alexandra Bail G.I.E	France
	P	P	F	Airbus China limited	Hong-Kong
	P	P	F	Aircelle S.A.S	France
	P	P	F	Airbus Ré S.A.	Luxembourg
	P	P	F	AVSA Canada Inc	Canada
	P	P	F	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	Etats-Unis
	P	P	F	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	Etats-Unis
	P	P	F	AI leasing Inc.	Etats-Unis
	P	P	F	Norbus	Etats-Unis
	P	P	F	AINA Inc.	Etats-Unis
	P	P	F	128829 Canada Inc.	Canada
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Pays-Bas
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings ltd.(AIFS)	Irlande
	P	P	F	Airbus Industrie Financial Service ltd. (AIFS)	Irlande
	P	P	F	AIFS (Cayman) ltd.	Iles Caïmans
	P	P	F	AIFS Cayman Liquidity ltd.	Iles Caïmans
	P	P	F	A 320 Financing limited	Irlande
	P	P	F	AIFI LLC	Ile de Man
	P			Frusco limited	Irlande
	P			Shadyac Limited	Irlande
Acquisition			F	Airbus Royaume-Uni Limited	Royaume-Uni
Acquisition			F	Airbus Invest	Toulouse (France)
Acquisition			F	EADS Aéro	Toulouse (France)
Acquisition			F	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (France)
Acquisition			E	Tenzing commucation inc	Etats-Unis
		P	F	Airbus industrie Asia SAS	France

Sont en outre consolidées 29 entités ad hoc

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	1999	2000	2001	Société	Siège
<i>Défense & Systèmes civils</i>					
	F	—	—	EADS Deutschland GmbH Verkehrsleittechnik TB67	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	F	F	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	F	HagenRoyaume-Uni Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Allemagne)
	F	F	F	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	F	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Allemagne)
	F	F	F	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	F	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	F	Ewation GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	F	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick, Maryland (Etats-Unis)
	F	F	F	Fairchild Controls Corporation	Frederick, Maryland (Etats-Unis)
Cession	F	F	F	Germantown Holding Company	Frederick, Maryland (Etats-Unis)
	F	F	F	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick, Maryland (Etats-Unis)
	F	F	F	Matra Systemes & Information	Vélizy (France)
	F	F	F	APIC	Arcueil (France)
Cession	F	F	F	G 2 I	Vélizy (France)
	F	F	F	EADS Services	Boulogne (France)
Acquisition			F	Pentastar Holding	Paris (France)
Acquisition			F	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (France)
	F	F	F	M.C.N. SAT HOLDING	Vélizy (France)
	F	F	F	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (France)
Cession	F	F		Matra Global Netservices (Grolier Network)	Boulogne (France)
	F	F	F	International Test & Services	Vélizy (France)
Acquisition			F	TYX Corp.	Reston, Virginie, Etats-Unis
Acquisition			F	ARC	Californie, Etats-Unis
Acquisition			F	ARC-IAI	San Antonio, Texas, Etats-Unis
	F	F	F	M.P. 13	Paris (France)
	F	F	F	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (France)
	F	F	F	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (France)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Ltd	CovAcquisition (Royaume-Uni)
	F	F	F	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suisse)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Benelux	Bruxelles (Belgique)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong-Kong)
	F	F	F	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Pays-Bas)
	F	F	F	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Espagne)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (Etats-Unis)
	F	F	F	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japon)
	F	F	F	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italie)
	F	F	F	Open Cas Cade	Paris (France)
Acquisition			F	ETP SPA	Turin (Italie)
	F	F	F	Matra Defense	Vélizy (France)
	F	F	F	Matra Holding GmbH	Francfort (Allemagne)
	P	P	P	MBDA SAS	Vélizy (France)
	P	P	P	MBDA Man. S.A	Vélizy (France)
	P	P	P	ALKAN	Valenton (France)
	P	P	P	MBDA France	Vélizy (France)
	P	P	P	MBDA Royaume-Uni Ltd.	Stevenage, Herts (Royaume-Uni)
	P	P	P	Matra Electronique	La Croix-Saint-Ouen (France)
	F	F	P	MBDA Missiles S.A.	Chatillon-sur-Bagneux (France)
	P	P	P	MBDA Inc	Westlack, Californie (Etats-Unis)
Acquisition			P	MBDA Italie SpA	Rome (Italie)
Acquisition			P	MBDA Treasury	Jersey (Royaume-Uni)
Acquisition			P	Marconi Overside Ltd.	Chelmsford (Royaume-Uni)
Acquisition			P	AMS Dynamics Ltd:	Guernesey (Royaume-Uni)
	P	P	P	Celerg	Le Plessis-Robinson (France)
	F	F	F	Celerg international	Le Plessis-Robinson (France)
	F	F	F	International de systemes propulsifs	Paris (France)
	F	F	F	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Allemagne)

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	1999	2000	2001	Société	Siège
	F	F	F	TDW- Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	F	F	F	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	F	F	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	P	P	P	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
	P	P	P	Propulsion Tactique S.A.	La Ferté-Saint-Aubin (France)
	P	P	P	TDA — Armements S.A.S.	La Ferté-Saint-Aubin (France)
	P	P	P	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liège (Belgique)
	P	F	F	EADS Defence & Security Networks	Bois d'Arcy (France)
	P	F	F	Matra Radio Systems	Madrid (Espagne)
	P	F	F	AEG Mobile Communication	Ulm (Allemagne)
	P	F	F	Matra Communications Mexico	Mexico DF (Mexique)
	P	F	F	EGT	Bruxelles (Belgique)
	P	F	F	MC Denmark	Copenhague (Danemark)
	P	F	F	MC Italie	Milan (Italie)
Acquisition	P	F	F	Matra Comunicaciones de Espana	Barcelone (Espagne)
A la juste valeur de marché	P	E		Nortel Networks Allemagne GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	F	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (France)
	F	F	F	MATRAnet	Vélizy (France)
Cession		F		MATRAnet Inc.	Redwood Shores, Californie (Etats-Unis)
		F	F	Matra Communication Etats-Unis Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
		F	F	Intecom Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
		F	F	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (Etats-Unis)
		F	F	Intecom Canada Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
		F	F	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (Etats-Unis)
Acquisition		F	F	Cogent	Royaume-Uni
A la juste valeur de marché	E	E		Matra Nortel Communications	Quimper (France)
Espace					
	F			Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégiques et Spatiaux	Paris (France)
		F	F	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Pays-Bas)
		P	P	ASTRIUM GmbH	Munich (Allemagne)
		P	P	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (Royaume-Uni)
	P	P	P	ASTRIUM N.V.	La Haye (Pays-Bas)
	P	P	P	ASTRIUM SAS	Toulouse (France)
Acquisition			P	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Espagne)
		F	F	EADS CASA S.A. (Division: EADS CASA Aéropatiale)	Madrid (Espagne)
		F	F	EADS Deutschland GmbH — Space Services	Munich (Allemagne)
		F	F	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	F	EADS Launch Vehicles	Vélizy (France)
		F	F	Global DASA LLC	New-York (Etats-Unis)
		E	E	Loral Dasa Globalstar L.P.	New-York (Etats-Unis)
		P	P	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (Royaume-Uni)
	P			Matra Space Systems Participations BV	La Haye (Pays-Bas)
	P	P	P	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Pays-Bas)
	P	P	P	MMS Systems Ltd.	Stevenage (Royaume-Uni)
		E	E	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentine)
		F	P	NRSCL Infoterra Ltd.	Southwood (Royaume-Uni)
	F			Sodern	Limeil-Brevannes (France)
	E			Spot Image	Toulouse (France)
Acquisition			P	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Allemagne)
Avions de transport militaire					
		F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Espagne)

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Société</u>	<u>Siège</u>
Aéronautique					
Acquisition		F	F	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresde (Allemagne)
		F	F	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	F	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (France)
	F	F	F	EADS Seca S.A.	Le Bourget (France)
	F	F	F	Barfield B.C.	Miami, Floride (Etats-Unis)
	F	F	F	EADS Revima S.A.	Tremblay-en-France (France)
	F	F	F	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (France)
	F	F	F	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Maroc)
	F	F	F	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (Etats-Unis)
		F	F	Aerobail GIE	Paris (France)
Acquisition		F	F	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiane (Etats-Unis)
		F	F	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunisie)
	F	F	F	Eurocopter Holding S.A.	Paris (France)
	F	F	F	Eurocopter S.A.	Marignane (France)
	F	F	F	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	F	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (Etats-Unis)
	F	F	F	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)
	F	F	F	Eurocopter South East Asia	Singapour
	F	F	F	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brésil)
	F	F	F	EADS Socata S.A.	Le Bourget (France)
		F	F	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	Munich (Allemagne)
		F	F	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Allemagne)
		F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Espagne)
F	F	F	EADS ATR S.A.	Toulouse (France)	
P	P	P	ATR GIE	Toulouse (France)	
		E	Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Allemagne)	
Sont en outre consolidées 45 entités ad hoc					
Siège					
	F	F	F	EADS France	Paris (France)
		F	F	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	Munich (Allemagne)
		F	F	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	Munich (Allemagne)
		F	F	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	Munich (Allemagne)
	F	F	F	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
	F	F	F	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Allemagne)
		F	F	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Allemagne)
		F	F	EADS CASA S.A. (Siège)	Madrid (Espagne)
P	E	E	E	Dassault Aviation	Paris (France)
P	E	E	E	Dassault International France	Vaucresson (France)
P	E	E	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (Etats-Unis)
P	E	E	E	Sogitec Industries	Suresnes (France)
P	E	E	E	Dassault Falcon Service	
P	E	E	E	IPS	
E	E	E	E	Dassault Aero Service	
E	E	E	E	Dassault Assurances Courtage	
E	E	E	E	Dassault International Inc.	Paramus, New-Jersey (Etats-Unis)
E	E	E	E	Société Toulouse Colomiers	
			F	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irlande)
Cession	F	F		S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (France)

F : Consolidation par intégration globale

P : Consolidation par intégration proportionnelle

E : Méthode de la mise en équivalence

5.2.2 Comptes statutaires

Comptes sociaux d'EADS N.V.

Bilans

	Note	au 31 décembre	
		2001	2000
(en millions d'euros)			
Actif			
Ecarts d'acquisition	3	5 068	5 695
Actifs financiers	3	2 232	3 130
Actif immobilisé		<u>7 300</u>	<u>8 825</u>
Créances d'exploitation.....	4	2 825	254
Valeurs mobilières de placement.....	5	5 047	2 482
Disponibilités.....		828	2 081
Actif circulant		<u>8 700</u>	<u>4 817</u>
Impôts différés		22	32
Total Actif		<u>16 022</u>	<u>13 674</u>
Passif et capitaux propres			
Capital social.....		809	807
Réserves		9 068	9 443
Capitaux propres	6	<u>9 877</u>	<u>10 250</u>
Autres dettes d'exploitation.....	7	6 145	3 424
Dettes		<u>6 145</u>	<u>3 424</u>
Total Passif		<u>16 022</u>	<u>13 674</u>

Comptes de résultat

	au 31 décembre	
	2001	2000
(en millions d'euros)		
Résultat des participations	1 807	(401)
Autres charges.....	(435)	(149)
Résultat net de l'exercice	<u>1 372</u>	<u>(550)</u>

EADS N.V.

Annexes aux comptes sociaux d'EADS N.V.

1. Généralités

EADS N.V. a son siège social à Amsterdam (Pays-Bas) et a pour objet de détenir, de coordonner et de gérer des participations ou d'autres intérêts, de financer et d'assumer les obligations financières, de se porter caution et/ou de garantir les dettes d'entités juridiques, de groupements, d'associations à but commercial et d'entreprises qui interviennent dans l'industrie aéronautique, de la défense, de l'espace ou des communications, ou des activités qui sont complémentaires, accessoires ou contribuent aux dites industries.

La description des activités de la société et de la structure du groupe, telle qu'elle est donnée dans les notes annexes des comptes consolidés, s'applique aussi aux comptes sociaux de la société. Conformément à l'article 402 Livre 2 du Code civil néerlandais, le compte de résultat est présenté sous forme abrégée.

2. Principes comptables

Sauf mention particulière, les principes comptables décrits dans les notes annexes des comptes consolidés s'appliquent également aux comptes sociaux de la société.

3. Immobilisations

Les variations des immobilisations s'analysent comme suit :

	Ecarts d'acquisition (Goodwill)	Actifs financiers Participations (en M €)	Total
Solde au 31 décembre 2000	5 695	3 130	8,825
Acquisitions	—	498	498
Amortissement des écarts d'acquisition	(462)	—	(462)
Reclassements	(165)	165	0
Produits nets des participations	—	1 807	1 807
Ajustements à la juste valeur des instruments financiers/autres	—	(1 362)	(1 362)
Profits de dilution	—	(2 006)	(2 006)
Solde au 31 décembre 2001	<u>5 068</u>	<u>2 232</u>	<u>7 300</u>

Des informations complémentaires relatives aux écarts d'acquisition (goodwill) sont incluses dans la note annexe des comptes consolidés intitulée "Formation d'EADS en 2000".

Le reclassement des écarts d'acquisition (M € 165) dans les actifs financiers est lié à Nortel Networks Allemagne.

Les ajustements à la juste valeur des instruments financiers/ autres reflètent l'impact sur les autres écarts de réévaluation à la juste valeur (other comprehensive income) de l'application de la norme IAS 39 (voir note 4 de l'annexe aux comptes consolidés).

Le profit de dilution est lié à l'opération Airbus UK. Le montant de M € 2 006 reflète la quote-part de EADS N.V. (80 %) dans Airbus. Pour de plus amples détails, se reporter à la note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

4. Créances clients et autres créances

	2001	2000
	(en M €)	
Créances sur les filiales	2 675	159
Créances sur les sociétés liées	47	21
Autres actifs	<u>103</u>	<u>74</u>
Total créances clients et autres créances	<u>2 825</u>	<u>254</u>

L'augmentation des créances sur les filiales est la conséquence du transfert des activités de gestion centralisée de la trésorerie des sociétés d'Aérospatiale Matra d'EADS France à EADS N.V.

Les créances clients et autres créances sont toutes à échéance de moins d'un an.

EADS N.V.**Annexes aux comptes sociaux d'EADS N.V.****5. Valeurs mobilières**

Les valeurs mobilières se composent principalement de "Titres de placement".

6. Capitaux propres

	<u>Capital social</u>	<u>Réserves provenant des apports</u>	<u>Autres réserves</u>	<u>Total</u>
	(en M €)			
Solde au 31 décembre 2000	807	8 459	984	10 250
Augmentation de capital.....	2	—	19	21
Résultat net	—	—	1 372	1 372
Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés.....	—	—	(1 362)	(1 362)
Dividendes versés.....	—	—	(404)	(404)
Solde au 31 décembre 2001.....	<u>809</u>	<u>8 459</u>	<u>609</u>	<u>9 877</u>

Se reporter à la note 16 de l'annexe aux comptes consolidés pour des informations détaillées concernant l'évolution des capitaux propres.

Les réserves comprennent un montant de réserves non distribuables de M € 240, au titre des intérêts minoritaires.

Les différences de conversion cumulées dégagées lors de la conversion des états financiers des sociétés étrangères sont incluses dans les postes "autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" et "autres réserves".

Les autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés correspondent principalement aux ajustements à la juste valeur des instruments financiers des filiales.

7. Autres dettes

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en M €)	
Dettes à l'égard des filiales	5 829	3 399
Dettes à l'égard des sociétés liées	214	0
Autres dettes	<u>102</u>	<u>25</u>
Total	<u>6 145</u>	<u>3 424</u>

Les dettes à l'égard des filiales comprennent principalement des dettes liées à la gestion centralisée de la trésorerie au sein d'EADS N.V.

L'augmentation est la conséquence du transfert des activités de gestion centralisée de la trésorerie des anciennes sociétés d'Aerospatiale Matra d'EADS France à EADS N.V.

8. Engagements hors bilan

Des garanties ont été données au nom d'autres sociétés du Groupe pour un montant total de M € 879 (2000 : M € 789).

9. Rémunérations

Se reporter à la note 25 de l'annexe aux comptes consolidés d'EADS.

EADS N.V.

Annexes aux comptes sociaux d'EADS N.V.

INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

1. Rapport des auditeurs

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

Nous avons audité les états financiers d'EADS N.V., Amsterdam pour l'exercice clos le 31 décembre 2001. Ces états financiers relèvent de la responsabilité de la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers sur la base de notre audit.

A l'exception de la question évoquée dans le paragraphe suivant, nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit applicables aux Pays Bas et selon les normes internationales d'audit. Ces normes requièrent que l'audit soit planifié et réalisé en vue d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments justifiant les données contenues dans les états financiers. Un audit consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues par la direction, ainsi que la présentation des états financiers pris dans leur ensemble. Nous estimons que notre audit constitue une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

Pour des raisons commerciales propres à la direction de Dassault Aviation, nous n'avons pas eu accès aux informations contenues dans les dossiers des auditeurs de cette société. De ce fait, nous n'avons pas été en mesure d'effectuer les procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants relatifs à cette société, participation qui est comptabilisée par mise en équivalence. La quote-part du résultat net et des capitaux propres de Dassault Aviation résultant de la mise en équivalence comptabilisée par EADS au titre de l'exercice 2001 et au 31 décembre 2001 s'élèvent respectivement à € 111 millions nets d'impôts et € 1 252 millions.

Les états financiers d'EADS ont été préparés conformément aux principes comptables applicables aux Pays Bas. Ces états financiers ont également été préparés conformément aux normes comptables internationales (IFRS), à l'exception de la comptabilisation en charges des frais de développement au cours de l'exercice durant lequel ils sont engagés. Lorsque certains critères de capitalisation sont remplis, les principes comptables applicables aux Pays Bas et les normes IFRS requièrent que les frais de développement soient inscrits en immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont engagés.

De plus, KPMG Accountants N.V. estime que la méthode de comptabilisation de l'intérêt de 37,5 % d'EADS N.V. dans MBDA constitue également une exception aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes comptables internationales (IFRS). EADS N.V. comptabilise cette participation selon la méthode de l'intégration proportionnelle à un taux de 50 % avec constatation d'intérêts minoritaires de 12,5 %. Les principes comptables applicables aux Pays Bas et les normes comptables internationales (IFRS) requièrent d'un partenaire à une joint venture qu'il consolide sa participation dans cette dernière au taux effectif de détention. Au 31 décembre 2001, les principaux effets d'une intégration proportionnelle à un taux supérieur à celui effectif de la détention dans MBDA sont de surévaluer les soldes de disponibilités et d'intérêts minoritaires au bilan consolidé d'EADS N.V. de 6 % et de 11 % respectivement, et de surévaluer la trésorerie d'EADS N.V. (y compris les valeurs mobilières de placement) dans le tableau des flux de trésorerie consolidés de 2 %.

EADS N.V.

Annexes aux comptes sociaux d'EADS N.V.

Selon KPMG Accountants N.V. et Andersen, à l'exception de l'incidence des redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires si nous avions été en mesure d'effectuer les procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation en raison de la limitation de nos procédures de vérification, et à l'exception de l'incidence de la divergence par rapport aux normes IFRS indiquée ci-avant relatives à la comptabilisation des charges de développement, et selon KPMG Accountants N.V., à l'exception de l'incidence de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays Bas et aux normes comptables internationales (IFRS) relative à l'intégration proportionnelle de MBDA, les états financiers donnent une image sincère et fidèle de la situation financière d'EADS N.V. au 31 décembre 2001, ainsi que du résultat de ses opérations et de ses flux financiers pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement admis aux Pays Bas et aux normes comptables internationales (IFRS) et respectent dans tous les autres domaines les dispositions statutaires applicables reprises au Chapitre 9 du 2^{ème} Tome du Code Civil Néerlandais.

La Haye, le 15 mars 2002

Rotterdam, le 15 mars 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

2. Affectation du résultat

Les articles 30 et 31 des Statuts stipulent que le Conseil d'administration détermine la part du résultat qui sera affectée aux réserves. L'assemblée générale des actionnaires ne peut décider d'une distribution des réserves que sur proposition du Conseil d'administration et dans la mesure où cela est en accord avec la loi et les Statuts. Les dividendes ne doivent être versés qu'après l'approbation des comptes annuels et dans la mesure où ceux-ci font apparaître que les capitaux propres de la société sont supérieurs au capital souscrit appelé versé augmenté des réserves légales.

Il sera proposé à l'assemblée générale annuelle des actionnaires que, sur les bénéfices nets de M € 1 372 figurant dans le compte de résultat de l'exercice 2001, un montant de M € 967 soit affecté aux autres réserves et que le reliquat de M € 405 soit distribué aux actionnaires à titre de dividende, soit un montant brut de € 0,50 par action.

3. Evénements postérieurs à la clôture

Aucun événement susceptible de figurer en annexe des comptes ne s'est produit après le 31 décembre 2001. Le Conseil d'administration a arrêté les états financiers le 15 mars 2002.

CHAPITRE 6 — DIRECTION DE LA SOCIETE

6.1 Direction et contrôle

6.1.1 Conseil d'administration, Chairmen (Présidents) et Chief Executive Officers

En vertu de ses Statuts, les affaires de la Société sont gérées par le conseil d'administration.

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 d'ordre intérieur. Celui-ci (le « **Règlement Intérieur** ») a été adopté dans sa rédaction actuelle lors d'une réunion du conseil d'administration qui s'est tenue le 7 juillet 2000. Les parties au *Participation Agreement* sont convenues que les droits de vote 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 aux groupes DaimlerChrysler, SOGEPA, ou Lagardère ou encore à l'Etat. En vertu du *Participation Agreement*, le premier conseil d'administration comprend onze membres dont :

- quatre désignés par DaimlerChrysler ;
- quatre désignés par SOGEADE ;
- un désigné par SEPI ;
- deux administrateurs indépendants, dont l'un désigné par DaimlerChrysler et l'autre par SOGEADE.

Conformément aux Statuts, le mandat des membres du premier conseil d'administration expirera lors de l'assemblée générale annuelle de la Société qui se déroulera en 2005. Les membres du conseil d'administration seront élus lors de cette assemblée générale, puis tous les cinq ans, lors de l'assemblée générale.

L'assemblée générale des actionnaires peut décider à tout moment de suspendre ou de révoquer un 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 nomme deux *Chairmen* (« **Présidents** »), l'un étant choisi par les administrateurs désignés par DaimlerChrysler, l'autre étant choisi par les administrateurs désignés par SOGEADE.

Les Présidents assurent 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 nomme également deux *Chief Executive Officers* qui sont responsables de la direction générale de la société, et dont l'un est choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler, l'autre étant choisi parmi les administrateurs désignés par SOGEADE.

La Société est représentée par le conseil d'administration ou par les deux *Chief Executive Officers* agissant conjointement. En outre, la Société a donné à chacun des deux *Chief Executive Officers* un pouvoir général pour pouvoir représenter chacun individuellement la Société.

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 sans que ces opérations n'aient été approuvées par ce dernier.

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.

Le conseil d'administration s'est réuni six fois en 2001. Parmi les sujets abordés et les activités autorisées dans le cadre de ces réunions figurent la stratégie d'EADS, le processus d'intégration, les principaux points liés à l'activité, les grands projets d'investissements tels que la création de la société intégrée Airbus, la constitution de MBDA, la phase de développement et de production du programme A400M, ainsi que les résultats financiers et prévisions du groupe.

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 nommés en qualité de *Chief Executive Officers* lors de la réunion du conseil d'administration qui s'est tenue le même jour. Messieurs Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère ont été nommés administrateurs par l'assemblée générale d'EADS et leur nomination a pris effet le 7 juillet 2000 ; ils ont été nommés Présidents lors de la réunion du conseil d'administration du 7 juillet 2000.

Chaque administrateur dispose 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 SOGEADE, 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 SOGEADE 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 est d'au moins un administrateur désigné par SOGEADE 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 SOGEADE (voir paragraphe 3.3.2 ci-dessus), il en sera référé à Jean-Luc Lagardère (ou toute autre personne désignée par Lagardère) et au président de DaimlerChrysler. 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, SOGEADE 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, le conseil d'administration a 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 SOGEADE 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 est 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. Le Comité d'Audit est présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère et comprend, en

outre, Eckhard Cordes et Louis Gallois. Il s'est réuni deux fois en 2001 pour revoir les résultats pro forma 2000 et les résultats semestriels 2001 de la Société.

6.1.3 Comité du Personnel

Le Comité du Personnel est 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 d'approuver les contrats de travail et autres questions contractuelles intéressant les membres du conseil d'administration et du comité exécutif. Le Comité du Personnel est présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère et comprend, en outre, Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes et Louis Gallois. Il s'est réuni deux fois en 2001 pour revoir les versements de primes au titre de l'exercice 2000, la politique de rémunération et le plan d'options de souscription d'actions pour 2001.

Composition du conseil d'administration

<u>Nom</u>	<u>Age</u>	<u>Début de mandat</u>	<u>Fin de mandat</u>	<u>Fonction principale</u>
Manfred Bischoff.....	60	2000	2005	Membre du Directoire de DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère.....	74	2000	2005	Gérant-Commandité de Lagardère
Philippe Camus.....	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> d'EADS
Rainer Hertrich.....	52	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> d'EADS
Axel Arendt.....	52	2000	2005	Directeur Financier d'EADS
Eckhard Cordes.....	51	2000	2005	Membre du Directoire de DaimlerChrysler
Pedro Ferreras.....	47	2000	2005	Représentant de SEPI
Noël Forgeard.....	55	2000	2005	Président et <i>Chief Executive Officer</i> d'Airbus
Louis Gallois.....	58	2000	2005	Président de la SNCF
Jean-René Fourtou.....	62	2000	2005	Vice-Président d'Aventis
Michael Rogowski.....	63	2000	2005	Président du Conseil de Surveillance de J.M. Voith AG.

6.1.4 Comité Exécutif

Les *Chief Executive Officers*, assistés par un Comité Exécutif (le « **Comité Exécutif** »), sont chargés d'assurer la gestion quotidienne de la Société. Le Comité Exécutif, présidé par les *Chief Executive Officers*, comprend également les dirigeants des grandes divisions et unités fonctionnelles du groupe EADS. Le comité exécutif s'est réuni quatorze fois en 2001.

Il est débattu au Comité Exécutif notamment des questions suivantes :

- la définition et le contrôle de la mise en oeuvre 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 est 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'efforcent 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.

La durée du mandat des membres du Comité Exécutif est de cinq ans.

Composition du Comité Exécutif

<u>Nom</u>	<u>Age</u>	<u>Début de mandat</u>	<u>Expiration du mandat</u>	<u>Fonction principale</u>
Philippe Camus.....	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Rainer Hertrich.....	52	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Axel Arendt.....	52	2000	2005	Directeur financier
François Auque.....	45	2000	2005	Directeur de la division Espace
Thomas Enders.....	43	2000	2005	Directeur de la division Systèmes de défense et systèmes civils
Alberto Fernández.....	53	2000	2005	Directeur de la division Aviation de Transport Militaire
Noël Forgeard.....	55	2000	2005	Directeur de la division Airbus d'EADS, Président et <i>Chief Executive Officer</i> d'Airbus
Jean-Louis Gergorin.....	55	2000	2005	Directeur de la coordination stratégique
Jean-Paul Gut.....	50	2000	2005	Directeur d'EADS International
Gustav Humbert.....	52	2000	2005	<i>Chief Operating Officer</i> Airbus
Dietrich Russell.....	60	2000	2005	Directeur de la division Aéronautique

Philippe CAMUS a été nommé *Chief Executive Officer* d'EADS le 10 mai 2000. Ancien Président du Directoire d'Aérospatiale Matra. Entre dans le groupe Lagardère en 1982 en tant que directeur à la Direction Générale et président du Comité Financier du groupe Matra. En mai 1998, il est nommé co-gérant de Lagardère. M. Camus est diplômé de l'Ecole Normale Supérieure ainsi que de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, Section économie et finance. Il est aussi agrégé de Physique et agrégé en Sciences actuarielles.

Rainer HERTRICH a été nommé *Chief Executive Officer* d'EADS le 10 mai 2000. Depuis mars 2000, M. Hertrich est *Chief Executive Officer* de Dasa AG. Antérieurement nommé Directeur de la division moteurs aéronautiques de Dasa AG et *Chief Executive Officer* de MTU depuis janvier 1996 et membre du Comité Exécutif de Dasa AG depuis avril 1996. Entre chez Messerschmitt-Böolkow-Blohm GmbH (MBB) en 1977. Après avoir exercé les fonctions de Directeur du Contrôle de Gestion et *Chief Financial Officer* dans différentes divisions de MBB, il est nommé directeur du Contrôle de Gestion de Dasa AG en 1990. M. Hertrich a étudié l'économie à l'Université technique de Berlin et à l'Université de Nuremberg et est titulaire d'un diplôme d'économie.

Axel ARENDT, *Chief Financial Officer* d'EADS. Ancien *Chief Financial Officer* de Dasa AG. Entre dans le groupe Daimler-Benz en 1979 en tant que Coordinateur au département Ressources Humaines. Après avoir exercé plusieurs fonctions, il est nommé Président de Mercedes-Benz en Argentine en 1994 et est Président de Mercedes-Benz en Turquie depuis 1998. M. Arendt est diplômé de l'Université technique de Hanovre en ingénierie mécanique. Il a effectué des études supérieures en économie à l'Université technique de Munich.

François AUQUE, Directeur de la Division Espace. Ancien Directeur Délégué du groupe Aérospatiale Matra en charge des activités Espace. Entre dans le groupe en 1991 en tant que Directeur Délégué chargé des affaires économiques et financières. Nommé Directeur Financier d'Aérospatiale Matra ainsi que Directeur Délégué en charge des Satellites en juin 1999 et membre du Directoire d'Aérospatiale Matra en décembre 1999. M. Auque est diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et est ancien élève de l'école Nationale d'Administration (ENA).

Thomas ENDERS, directeur de la Division Systèmes de défense et systèmes civils. Ancien Senior Vice-Président Corporate en charge du Développement et de la Technologie de Dasa AG. Entre chez Dasa AG en 1991 en tant que membre du groupe central Concept et Etudes. De 1992 à 1995, il est assistant du Directeur marketing et occupe la fonction de Vice-Président de la Stratégie Marketing Europe. Il est alors devenu Secrétaire Général de Dasa AG. M. Enders est diplômé de l'Université de Bonn en économie, histoire et politique, ainsi que de l'Université UCLA de Californie. Il est titulaire d'un Doctorat.

Alberto FERNÁNDEZ, directeur de la Division Aviation Militaire de Transport. Président du conseil d'administration et *Chief Executive Officer* de EADS CASA depuis juillet 1997. Entre chez CASA en 1973, où il a occupé les fonctions de Directeur de la Production, Directeur de la Division Aéronautique et Directeur des Programmes. De 1989 à 1997, il exerce les fonctions de Senior Vice-Président Administration, Finances et Achats au sein de Airbus Industrie. Membre du Conseil de Surveillance d'Airbus Industrie depuis juillet 1997. M. Fernández est diplômé de l'Ecole Officielle Espagnole d'Ingénieurs en Aéronautique (ETSIA).

Noël FORGEARD, Directeur de la Division Airbus. Président et *Chief Executive Officer* d'Airbus. Ancien Administrateur-Gérant de GIE Airbus Industrie. Entre dans le groupe Matra en 1987 en tant que Directeur des activités Défense et Espace. En 1992, il est nommé Directeur Général de Lagardère puis Président Directeur Général de Matra Hautes Technologies. M. Forgeard est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole des Mines de Paris.

Jean-Louis GERGORIN, directeur de la Coordination Stratégique. Ancien Directeur Délégué, en charge de la Coordination Stratégique d'Aérospatiale Matra. Entre dans le groupe Matra en 1984 en tant que Directeur de la Stratégie Industrielle et Internationale. En 1998, il devient Directeur Délégué de la Gérance de Lagardère pour la Coordination Stratégique et pour le secteur Hautes Technologies. Avant de rejoindre Matra, M. Gergorin a été Directeur Adjoint puis Directeur du Centre d'Analyse et de Prévision au Ministère des Affaires Etrangères et membre du Conseil d'Etat. Il est diplômé de l'Ecole Polytechnique (Paris) et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA).

Jean-Paul GUT, directeur d'EADS International. Président d'EADS International et ancien Directeur Délégué d'Aérospatiale Matra en charge de la Défense et du Transport Spatial. Entre en 1983 au sein de Matra Défense en qualité de responsable zone à l'Export. En 1998, il devient Directeur Délégué pour les Affaires Internationales et le Secteur Hautes Technologies au sein du groupe Lagardère. Ancien Directeur Délégué en charge du secteur Défense, Avions Militaires et Transport Spatial au sein d'Aérospatiale Matra. M. Gut est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et détient un diplôme de *Bachelor of Arts* en économie.

Gustav HUMBERT, *Chief Operating Officer* de la Division Airbus. Ancien membre du Directoire en charge de la division Avions Commerciaux de Dasa AG. M. Humbert est entré chez Messerschmidt Bölkow Blohm en 1980. Après avoir occupé diverses fonctions de direction, il a été nommé Président directeur général de Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH en 1994. M. Humbert détient un diplôme de l'Université technique de Hanovre en mécanique et technique de production, ainsi qu'un doctorat en ingénierie du Département d'ingénierie mécanique de l'Université de Hanovre.

Dietrich RUSSELL, Directeur de la Division Aéronautique. Ancien *Chief Operating Officer* d'Airbus Industrie. Entre chez Dasa AG en octobre 1995 en tant que membre du Conseil, responsable de la division Avions. M. Russel est diplômé du Département d'ingénierie économique et civile et détient un doctorat d'ingénieur de l'Université technique RWTH d'Aix-la-Chapelle.

6.2 Intérêts des administrateurs et dirigeants

6.2.1 Rémunération et avantages en nature accordés aux administrateurs et principaux dirigeants

Rémunération des administrateurs

Les administrateurs non membres du Comité Exécutif reçoivent une rémunération totale sur objectifs de 900 000 EUR sur la base d'une année pleine. Cette rémunération sur objectif se compose d'une partie fixe ainsi que de jetons de présence pour la participation aux réunions du conseil d'administration (sur une base de 4 réunions par an), et d'un bonus calculé en fonction du résultat d'exploitation avant impôts et charges d'intérêt (EBIT) du groupe EADS.

Les administrateurs qui sont également membres du Comité Exécutif ne reçoivent pas de rémunération en tant qu'administrateurs en sus de leur rémunération à titre de membres du Comité Exécutif.

Rémunération des membres du Comité Exécutif

Les membres du Comité Exécutif perçoivent une rémunération sur objectifs d'un montant total de 9 183 000 EUR sur la base d'une année pleine. Cette rémunération comprend une partie fixe ainsi qu'un bonus calculé sur la base de réalisations d'objectifs personnels et du résultat d'exploitation avant impôts et charges d'intérêt (EBIT) du groupe EADS.

Au 31 mars 2002, les membres du conseil d'administration (y compris ceux également membres du Comité Exécutif) détenaient un total de 43 008 actions EADS, et les membres du Comité Exécutif (à l'exclusion de ceux également membres du conseil d'administration) détenaient un total de 16 275 actions EADS.

Le montant total des rémunérations versées de manière directe ou indirecte par EADS et toutes les sociétés du groupe aux deux *Chief Executive Officers* de la Société, M. Philippe Camus et M. Rainer Hertrich, s'élève respectivement à 1 331 999 EUR et 1 293 332 EUR pour l'exercice 2001.

6.2.2 Options accordées aux deux Chief Executive Officers

Voir ci-dessous 6.3.3.

6.2.3 Conventions réglementées

EADS étant une société de droit néerlandais, les articles L.225-38 à L-225-43 et L.225-86 à L-225.91 du Code de commerce français relatifs aux conventions réglementées ne lui sont pas applicables.

L'Article 2:146 du code civil néerlandais prévoit les dispositions suivantes : « Sauf stipulation contraire des statuts, une société sera représentée par les membres de son conseil de surveillance pour toutes les questions donnant lieu à un conflit d'intérêt entre la société et un ou plusieurs des membres de son conseil d'administration. L'assemblée générale des actionnaires aura à tout moment pouvoir de désigner une ou plusieurs personnes à ces fins ». Dans le cas d'EADS, les statuts prévoient des dispositions différentes puisqu'ils autorisent le conseil d'administration à représenter la Société pour toutes les questions où elle se trouve en conflit d'intérêts avec un ou plusieurs membres du conseil d'administration.

Au cours de l'exercice 2001, aucune convention n'a été conclue entre la Société et l'un des membres de son conseil d'administration ou de ses principaux dirigeants ou encore avec un actionnaire, détenant plus de 5 % des droits de vote de la Société, autres que des conventions courantes et conclues à des conditions normales.

Pour une description des relations entre la Société et ses principaux actionnaires, se reporter au paragraphe 3.3.2. ci-dessus

6.2.4 Prêts et garanties

Sans objet.

6.3 Participation et intéressement

6.3.1 Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés

La politique de rémunération d'EADS est étroitement liée à la réalisation des objectifs des employés individuellement et de l'entreprise, tant au niveau des divisions qu'au niveau du groupe. Un plan d'options de souscription d'actions pour les dirigeants du groupe EADS a été mis en place (voir paragraphe 6.3.3 ci-dessous) et les employés se sont vus offrir des actions à des conditions favorables au moment de l'introduction en bourse de la Société (voir paragraphe 6.3.2).

Conformément au droit français, EADS France met en oeuvre 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.

La politique salariale d'EADS Deutschland GmbH 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.

Il n'existe actuellement aucune disposition légale ou aucun accord de participation en faveur des employés d'EADS CASA. 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.

6.3.2 Offre d'actions aux salariés

Dans le cadre de son introduction en bourse, EADS a offert à ses salariés éligibles environ 1,5 % de son capital social après introduction en bourse. Cette offre aux salariés portant sur un maximum de 12 222 385 actions comprenait une formule permettant aux salariés éligibles de bénéficier d'un effet de levier. Dans le cadre de cette formule, l'investissement était constitué par l'apport personnel payé par le salarié plus un montant résultant d'un contrat de swap de la société gestionnaire des fonds pour cette formule égal à 9 fois le montant payé. Les salariés éligibles se sont vus offrir des actions au prix de 15,30 EUR, soit le prix de l'offre au public, moins une décote de 15 %.

L'offre réservée aux salariés était ouverte aux salariés qui :

- avaient un minimum de trois mois d'ancienneté ;
- étaient titulaires de contrats de travail français, allemand ou espagnol ; et

- étaient salariés de sociétés de droit français, allemand ou espagnol dans lesquelles EADS détenait (i) la majorité du capital, ou (ii) au moins 10 % du capital social, pour autant qu'EADS ait désigné ces sociétés à participation minoritaire comme éligibles.

Suivant que le salarié a acquis les actions par le biais d'un plan français, allemand ou espagnol, directement ou par le biais d'un FCPE, le salarié n'a pas le droit de vendre ses actions pour une des périodes de blocage suivantes: 18 mois, 3 ans, 5 ans ou 6 ans.

Les salariés ont souscrit un nombre total de 11 769 259 actions dans le cadre de l'offre qui leur était réservée. Les actions ont été livrées le 21 septembre 2000.

En octobre 2001, EADS a offert à ses salariés éligibles un maximum de 0,25 % de son capital social avant ladite offre. Cette offre aux salariés portait sur un montant maximum de 2 017 894 actions d'une valeur nominale de 1 EUR.

L'offre aux salariés (note d'opération préliminaire visée par la COB, le 8 octobre 2001, sous le numéro 01-1200 et note d'opération définitive visée par la COB, le 13 octobre 2001, sous le numéro 01-1209) était réservée aux salariés qui :

- avaient un minimum de trois mois d'ancienneté ;
- étaient employés par (i) EADS ou (ii) l'une de ses filiales ou (iii) une société dans laquelle EADS détient au moins 10 % du capital social, dans laquelle elle exerce une influence déterminante sur la gestion et dont le siège social se situe en Afrique du Sud, en Allemagne, au Brésil, au Canada, en Espagne, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en France, en Italie, au Maroc, au Mexique et à Singapour.

L'offre a été divisée en deux tranches :

- les actions souscrites par les salariés éligibles dans le cadre du Plan d'Epargne Groupe EADS ont été offertes au prix de 10,70 EUR par action.
- Les actions souscrites directement par les salariés éligibles ont été offertes au prix de 10,70 EUR par action.

En général, les salariés ne sont pas autorisés à vendre les actions offertes dans cette offre aux salariés avant un délai d'un an et parfois plus dans certains pays.

Les salariés ont souscrit un nombre total de 2 017 894 actions dans le cadre de l'offre qui leur était réservée. Les actions ont été livrées le 5 décembre 2001.

6.3.3 Options consenties aux salariés

Lors de ses réunions du 26 mai 2000, du 20 octobre 2000 et du 12 juillet 2001, le conseil d'administration de la Société, faisant usage de l'habilitation qui lui a été donnée par les assemblées générales du 24 mai 2000 et du 10 mai 2001, a approuvé l'octroi d'options de souscriptions d'actions de la Société. Les principales caractéristiques de ces options sont résumées dans le tableau ci-dessous :

	<u>Première tranche</u>	<u>Deuxième tranche</u>
Date de l'assemblée générale	24 mai 2000	24 mai 2000
Date de la réunion du conseil d'administration	26 mai 2000	20 octobre 2000
Nombre d'actions susceptibles d'être souscrites	5 135 400	240 000
dont: dirigeants	720 000	60 000
Nombre total de salariés éligibles ...	Environ 850	34
Date à partir de laquelle les options peuvent être exercées.....	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.
Date d'expiration	Le dixième anniversaire de la date d'attribution des options	Le dixième anniversaire de d'attribution des options
Prix d'exercice	20,90 euros	20,90 euros
Nombre d'options exercées	0	0

Troisième tranche

Date de l'assemblée générale	10 mai 2001
Date de la réunion du conseil	12 juillet 2001
Nombre d'actions susceptibles d'être souscrites	7 926 425
dont actions pouvant être souscrites par :	
— M. Philippe Camus.....	135 000
— M. Rainer Hertrich.....	135 000
— les dix salariés auxquels il a été attribué le plus grand nombre d'options au cours de l'exercice 2001	738 000
Nombre total de bénéficiaires éligibles.....	Environ 1 650
Date à partir de laquelle les options peuvent être exercées : ...	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.
Date d'expiration	Le dixième anniversaire de la date d'attribution des options
Prix d'exercice	24,66 euros
Nombre d'options exercées	0

CHAPITRE 7 — EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

En 2002, la Direction prévoit que les prises de commandes, en ce compris celles liées au projet A400M dont les commandes devraient être définitivement enregistrées au cours de l'exercice, vont, une nouvelle fois, dépasser largement le chiffre d'affaires. Le carnet de commandes d'EADS devrait être supérieur à 190 milliards d'euros en 2002, la part des activités de défense étant multipliée par deux, pour s'établir à 40 milliards d'euros environ.

La poursuite de la croissance des activités de défense d'EADS figure toujours parmi les plus hautes priorités de la Direction, qui s'est fixée comme objectif un chiffre d'affaires de 9 milliards d'euros pour ces activités à l'horizon 2004. Une grande partie de cette croissance est déjà reflétée dans le carnet de commandes d'EADS, notamment dans le cadre des programmes militaires tels que l'Eurofighter, les hélicoptères NH90 et Tigre et la nouvelle génération de systèmes de missiles. La Direction prévoit que le contrat portant sur l'A400M, signé en décembre 2001, d'un montant de 18 milliards d'euros, entrera en vigueur courant 2002. Plusieurs programmes entrent actuellement en phase de livraison, ce qui accélère la croissance de l'EBIT affichée par les activités de défense d'EADS.

Malgré une conjoncture commerciale difficile, EADS prévoit le maintien de son chiffre d'affaires à un niveau relativement stable en 2002 par rapport à 2001. La Direction prévoit un recul de 2 % environ à taux de change constants avec le dollar. Ce recul, essentiellement dû à une diminution du nombre de livraisons prévues par Airbus en raison du ralentissement économique actuel, devrait être en partie compensée par la plus grande contribution des activités autres qu'Airbus.

La Direction estime que la marge d'environ 12 % d'EBIT avant R&D de 2001 devrait se maintenir en 2002. Cet objectif, compte tenu des incertitudes actuelles qui pèsent sur les marchés et malgré le ralentissement prévu du rythme des livraisons chez Airbus, devrait être atteint notamment grâce à l'impact initial de réductions de coûts supplémentaires mises en place principalement chez Airbus au lendemain des événements du 11 septembre 2001 et à la poursuite des efforts de restructuration engagés dans les divisions Espace et Systèmes de défense et systèmes civils et au siège. Les mesures d'économies mises en oeuvre fin 2001, surtout chez Airbus, comprennent des réductions des dépenses de R&D affectées à des projets jugés moins prioritaires, ainsi que des économies récurrentes réalisées sur les frais administratifs et commerciaux et grâce à des mesures de flexibilité des effectifs.

L'objectif de marge d'EBIT d'EADS, avant R&D, pour 2002 prend également en compte les prévisions de 300 millions d'euros de création de valeur, résultant des synergies tirées de la Fusion EADS, par rapport au chiffre de 100 millions d'euros enregistré en 2001.

EADS prévoit une hausse de ses coûts de R&D de l'ordre de 0,4 milliards d'euros en 2002, essentiellement associée au programme A380. Après prise en compte de cette hausse, EADS prévoit de ramener son EBIT (avant amortissements des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) en 2002 à 1,2 milliard d'euros, contre 1,7 milliards d'euros en 2001.

Dans l'ensemble, la Direction maintient ses objectifs d'EBIT (avant amortissements des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels), net des coûts liés au développement de l'A380, à 10 % du chiffre d'affaires consolidé d'ici 2004.

Cet objectif intègre l'objectif d'EBIT supplémentaire récurrent de 600 millions d'euros à l'horizon 2004, qui doit résulter de la Fusion EADS et du Regroupement Airbus. Les premières synergies dégagées en 2001, d'un montant supérieur à 100 millions d'euros, qui dépassent largement l'objectif de 60 millions d'euros initialement fixé pour cet exercice, renforcent la confiance de la Direction dans le succès de l'intégration. Alors qu'en 2001, la Division Airbus et les fonctions d'approvisionnement ont été les premières sources de création de valeur, celle-ci devrait désormais provenir des autres divisions et fonctions.

La trésorerie disponible, avant impact sur la trésorerie du financement des ventes, devrait rester positive en 2002. La Direction a mis en place un contrôle rigoureux des risques associés aux opérations de financement des ventes permettant à Airbus d'apporter un soutien prudent à ses clients, au cas par cas, sans risquer de compromettre la solidité financière d'EADS.

