



## ■ EADS publie ses résultats 2009

- Chiffre d'affaires de 42,8 milliards d'euros – avec un niveau de livraisons soutenu, toutes activités confondues
- EBIT\* avant éléments non-récurrents conforme aux perspectives : 2,2 milliards d'euros, en dépit de la détérioration du taux de couverture
- Poursuite du programme A400M – charge pour l'ensemble de l'exercice de 1,8 milliard d'euros
- EBIT\* de - 322 millions d'euros, affecté par la provision au titre du programme A400M et par des effets de change
- Perte nette de - 763 millions d'euros
- Trésorerie nette à 9,8 milliards d'euros en raison de flux de trésorerie disponible supérieurs aux prévisions, grâce notamment à des paiements anticipés sur acomptes
- Augmentation de la cadence de production d'avions monocouloirs d'Airbus en décembre 2010
- Recommandation du Conseil d'administration : pas de paiement de dividende en raison des pertes

### Leiden, le 09 mars 2010

Les résultats annuels d'EADS en 2009 (symbole boursier : EAD) attestent de la capacité du Groupe à faire face à une conjoncture macroéconomique et commerciale difficile grâce à la gestion proactive des carnets de commandes et des sources de financements-clients. Celle-ci a permis de maintenir un niveau soutenu de livraisons dans l'ensemble des activités du Groupe. Les résultats sont cependant pénalisés par des provisions au titre des retards enregistrés par les nouveaux programmes. Le chiffre d'affaires est resté stable à 42,8 milliards d'euros. L'EBIT\* avant éléments non-récurrents s'est élevé à 2,2 milliards d'euros. Les effets de change et la provision comptabilisée pour le programme A400M ont tout particulièrement pénalisé l'EBIT\* d'EADS, qui ressort à - 322 millions d'euros. Les prises de commandes, pour un montant de 45,8 milliards d'euros, reflètent un environnement commercial nettement moins porteur en 2009. Parallèlement, le Groupe a enregistré une activité soutenue dans le domaine institutionnel et défense. Le carnet de commandes d'EADS constitue, à 389 milliards d'euros, une base solide pour ses livraisons futures. La solide position de trésorerie nette qui s'établit à 9,8 milliards résulte de flux de trésorerie disponible supérieurs aux prévisions (voir précisions en page 3). Elle demeure un puissant atout pour le Groupe.

« En 2009, la conjoncture dans le secteur de l'aviation commerciale a été difficile, mais nous avons su anticiper nombre des défis qui nous attendaient et nous les avons surmontés. Ceci témoigne de la solidité de l'édifice construit ces dix dernières années», a indiqué Louis Gallois, son Président exécutif. « Au-delà d'une simple gestion de la crise économique, notre objectif en 2009 a été de maintenir le cap sur l'innovation au travers de notre portefeuille afin de jeter les fondements pour la prochaine décennie. Je suis profondément reconnaissant aux pays clients pour le soutien qu'ils ont apporté à l'A400M. Grâce à l'accord conclu entre les pays clients et EADS, le programme est désormais de nouveau sur les rails. Même si le Groupe doit assumer une importante provision supplémentaire, cet accord contribue à stabiliser le programme. En dehors de l'A400M, nous accordons toute notre attention à l'amélioration de la gestion des

programmes, et notamment à la poursuite de la montée en puissance de l'A380, au développement de l'A350 et au programme de surveillance des frontières du Royaume d'Arabie Saoudite. »

**Le chiffre d'affaires** d'EADS s'est élevé à 42,8 milliards d'euros (2008 : 43,3 milliards d'euros). Il a bénéficié de livraisons record d'avions commerciaux chez Airbus (498 appareils contre 483 en 2008), lesquelles ont été contrebalancées par une moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M, par une baisse du prix des appareils commerciaux livrés et des effets de change négatifs. En outre, le chiffre d'affaires d'Astrium a progressé de 12 %.

**L'EBIT\* avant éléments non-récurrents** est un indicateur qui illustre la marge commerciale sous-jacente en excluant les charges et bénéfiques non récurrents provoqués par des variations au niveau des provisions ou des effets de change. Il s'est élevé à 2,2 milliards d'euros (2008 : 3,3 milliards d'euros). Par rapport à 2008, la hausse en volume chez Airbus et les économies réalisées grâce à Power8 ont été plus que contrebalancées par une dégradation des taux de couverture, la détérioration du prix des avions commerciaux livrés par Airbus et des augmentations de coûts. L'A380 continue à fortement peser sur les résultats sous-jacents. En revanche, la performance des programmes d'avions monocouloirs et long-courriers chez Airbus ainsi que celle des autres Divisions reste solide.

**L'EBIT\*** d'EADS, à - 322 millions d'euros (2008 : 2 830 millions d'euros), a été lourdement pénalisé par les provisions requises au titre de l'A400M et de l'A380 et par des effets de change particulièrement défavorables. Au total, les effets de change ont pénalisé de 2,5 milliards d'euros **l'EBIT\*** 2009 par rapport à 2008.

**Le résultat net** consolidé d'EADS s'est établi à - 763 millions d'euros (2008 : 1 572 millions d'euros), soit un bénéfice par action de - 0,94 € (2008 : 1,95 €), la baisse de **l'EBIT\*** ayant pesé sur ce chiffre. Les dépenses de **R&D autofinancées** qui ont légèrement augmenté pour s'élever à 2 825 millions d'euros (2008 : 2 669 millions d'euros) ont été affectées à la promotion des nouvelles technologies et des activités futures.

De manière tout à fait exceptionnelle, compte tenu de l'importance des pertes constatées en 2009, le Conseil d'administration d'EADS propose à l'Assemblée générale des actionnaires de ne pas verser de dividende au titre de l'exercice.

**Les flux de trésorerie disponible** avant financements-clients, à 991 millions d'euros (2008 : 2 886 millions d'euros), ont dépassé les perspectives grâce à une gestion réussie des flux de trésorerie. Ils ont également bénéficié, en fin d'année, de paiements de la part des clients publics prévus en 2010. En 2009, les décaissements au titre des financements-clients, aux environs de 400 millions d'euros, ont été inférieurs à ceux prévus. Le flux de trésorerie disponible après financements-clients s'est élevé à 585 millions d'euros (2008 : 2 559 millions d'euros). EADS a refinancé son euro-obligation de 1 milliard d'euros en août. Ses activités d'investissement ont consommé quelque 1,9 milliard d'euros, reflétant une augmentation des dépenses en capital sur fond de montée en puissance des investissements liés au programme A350. **La position de trésorerie nette** du Groupe a atteint 9,8 milliards d'euros (fin 2008 : 9,2 milliards d'euros).

**Les prises de commandes** du Groupe ont diminué à 45,8 milliards d'euros (2008 : 98,6 milliards d'euros). L'objectif de prises de commandes pour les avions commerciaux a été atteint mais reste en deçà du niveau de 2008 comme prévu. Au 31 décembre 2009, le **carnet de commandes** d'EADS s'établissait à 389,1 milliards d'euros (fin 2008 : 400,2 milliards d'euros) malgré l'impact de la réévaluation au taux de change de clôture de 1,44 dollar pour un euro à fin décembre 2009 comparé à 1,39 à fin décembre 2008. Cette réévaluation a entraîné une diminution d'environ 11 milliards d'euros de la valeur du carnet de commandes. Le carnet de commandes des activités de défense a augmenté pour atteindre 57,3 milliards d'euros (fin 2008 : 54,9 milliards d'euros). Cette progression a été tirée par d'importants contrats militaires, notamment la tranche 3A de l'Eurofighter.

EADS employait 119 506 **salariés** fin décembre 2009 (fin 2008 : 118 349).

En 2009, EADS a poursuivi ses initiatives d'amélioration de **l'efficacité du Groupe**. Grâce à Power8, Airbus a ainsi dégagé 2 milliards d'euros d'économies brutes par rapport à la base de coûts projetés fin 2009 (différent de l'impact net sur l'**EBIT\***). La rationalisation des achats et de la chaîne d'approvisionnement, l'intégration logistique ainsi qu'une production plus efficiente ont fortement contribué à l'amélioration de l'efficacité chez Airbus.

Power8 Plus a démarré et toutes les Divisions vont apporter leur contribution. Chez Airbus sont également prévus des projets supplémentaires tels que la mise en œuvre d'une nouvelle définition des programmes d'avions monocouloirs et long-courriers.

S'agissant du plan d'intégration et d'économies Future EADS, le Groupe relève son objectif d'économies brutes annuelles par rapport à la base de coût projetée qui passe de 200 à 350 millions d'euros à fin 2012. Future EADS vise à simplifier, harmoniser et intégrer les fonctions de support dans tous les domaines. Les économies concernent dix groupes de projets, qui vont des Finances à l'informatique, en passant par les achats généraux ou non productifs et la gestion des sites.

Les différentes initiatives de réduction des coûts sont regroupées au niveau des Divisions au fur et à mesure de leur avancement, à l'instar de ce qui se passe chez Eurocopter où elles ont été englobées au sein du programme SHAPE.

Après évaluation du nouvel appel d'offres pour le **remplacement de l'avion ravitailleur de l'US Air Force**, Northrop Grumman a décidé de ne pas soumettre de proposition au département de la défense (DoD) américain pour le programme KC-X.

L'équipe formée par Northrop Grumman et EADS avait fait part au DoD et à l'US Air Force de ses préoccupations sérieuses sur la méthode d'acquisition retenue dans l'appel d'offres, estimant que celle-ci ferait pencher la balance du côté du ravitailleur de Boeing, plus petit et moins performant. L'analyse approfondie faite par Northrop du nouvel appel d'offres a confirmé ces craintes et motivé la décision de ne pas concourir.

Cette décision n'affecte pas l'engagement d'EADS aux Etats-Unis ni envers leurs forces armées. EADS reste également convaincu que le ravitailleur multi-rôle A330 (A330 MRTT) constituerait la meilleure solution pour les militaires et les contribuables américains en raison de ses performances supérieures, des moindres risques liés son développement et du meilleur rapport coût-performance qu'il propose. Cet appareil a été testé en vol et a prouvé ses capacités. L'A330 MRTT a remporté devant Boeing les cinq dernières compétitions et entrera prochainement en service chez plusieurs alliés des Etats-Unis.

## **Perspectives**

Au moment d'aborder 2010, EADS peut compter sur ses forces pour affronter une conjoncture économique certes en voie d'amélioration, mais encore volatile.

Cette confiance se fonde sur la robustesse de son carnet de commandes géré de façon proactive, qui compte 3 488 appareils pour Airbus et 1 303 pour Eurocopter et sur un carnet de commandes bien rempli pour les activités Espace et Défense.

Le redressement progressif du trafic aérien et des revenus des compagnies aériennes, notamment sur les marchés émergents, devrait commencer par stabiliser leurs finances avant d'enclencher un mouvement de reprise des commandes d'avions.

Tenant compte des campagnes actuellement en cours qui devraient apporter 250 à 300 nouvelles commandes brutes en 2010, et de la stabilité de son carnet de commandes qui

s'affiche même en surréservation pour ses monocouloirs, Airbus a décidé d'augmenter sa cadence de production de 34 à 36 avions par mois pour ce type d'appareils à compter de décembre 2010, tout en stabilisant le taux de production des long-courriers aux environs de 8 unités par mois.

En 2010, Airbus prévoit de livrer au maximum le même nombre d'avions qu'en 2009 et les nouvelles commandes brutes devraient se situer entre 250 et 300 avions. Eurocopter devrait livrer environ 6 % d'hélicoptères en moins en 2010 par rapport à 2009.

Par conséquent, sur la base d'un taux de change au comptant moyen de 1 euro pour 1,40 dollar, le chiffre d'affaires d'EADS devrait rester globalement stable en 2010.

En 2010, l'**EBIT\*** d'EADS sera à environ 1 milliard d'euros. La dégradation des taux de couverture pèsera à hauteur de – 1 milliard d'euros par rapport à 2009. Le résultat de l'A380, qui s'améliorera légèrement, continuera néanmoins à pénaliser lourdement l'**EBIT\*** avant éléments non-récurrents, comme en 2009. Des économies et certaines améliorations dans la politique tarifaire des avions devraient apporter une contribution positive, tandis que la diminution des livraisons d'hélicoptères, une hausse de frais de Recherche & Développement (R&D) et l'inflation des coûts pèseront sur la rentabilité.

À l'avenir, la performance de l'**EBIT\*** d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter les programmes A400M, A380 et A350 conformément aux engagements passés avec ses clients.

Sous réserve de paiements solides en fin d'année provenant des clients institutionnels et gouvernementaux ainsi que de l'avancement des acomptes sur livraisons pour le programme A400M, le flux de trésorerie disponible avant financements-clients devrait être neutre. Le flux de trésorerie disponible après financements-clients devrait être négatif en raison de décaissements pour financements-clients à hauteur d'environ 1 milliard d'euros.

## ■ **Les Divisions d'EADS ont réalisé de solides performances en 2009 en nombre de livraisons**

Suite à l'intégration d'Airbus Military au sein d'Airbus, l'avionneur européen répartit désormais ses activités et ses résultats en deux segments : Airbus Commercial et Airbus Military. Le périmètre d'Airbus Commercial comprend Elbe Flugzeugwerke (EFW) et les activités d'aérostructures réorganisées, mais exclut dorénavant l'A400M. Airbus Military intègre l'ancienne division Avions de Transport Militaire ainsi que l'ensemble des activités liées à l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division. Les chiffres de 2008 ont été retraités afin de refléter ces changements, sauf en ce qui concerne le site d'Augsburg transféré de la division Défense & Sécurité vers Airbus.

**Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus** de 28 067 millions d'euros s'inscrit dans la lignée de celui de l'année précédente (2008 ajusté : 28 991 millions d'euros). L'**EBIT\*** consolidé d'Airbus s'élève - 1 371 millions d'euros (2008 ajusté : 1 815 millions d'euros).

Sur les résultats consolidés d'Airbus, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a représenté 26 370 millions d'euros (2008 : 26 524 millions d'euros). Les livraisons d'avions commerciaux ont atteint le niveau record de 498 unités (2008 : 483). Les retombées favorables de cette hausse des livraisons ont été contrebalancées par des effets de change négatifs et par une dégradation des prix du fait de conditions contractuelles antérieures, notamment pour ce qui est des livraisons d'A330. L'**EBIT\*** d'Airbus Commercial a considérablement baissé, à 386 millions d'euros contre 2 306 millions d'euros en 2008. Il a été pénalisé par la provision au titre de l'A380 (240 millions d'euros) et par des effets de change exceptionnels. Avant ces éléments non-récurrents, l'**EBIT\*** consolidé ressortait à 1,1 milliard d'euros (2008 ajusté : 2,1 milliards d'euros). L'**EBIT\*** a bénéficié de volumes plus élevés, d'une diminution de charges sur les programmes et des économies réalisées dans le cadre de Power8 qui ont été plus que

contrebalancés par des effets de change négatifs, la détérioration du prix des appareils livrés et des augmentations de coûts. Comme prévu, les frais de R&D ont augmenté en raison de la montée en puissance du programme A350. L'A380 a continué de peser nettement sur la performance sous-jacente. Au-delà de l'ajustement des provisions, des inefficacités ont eu un effet néfaste sur la performance et les capacités excédentaires dues à un recul des livraisons ont pesé sur le quatrième trimestre. Ces effets ont contrebalancé la bonne performance sous-jacente des familles d'avions long-courriers et monocouloirs.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military s'est élevé à 2 235 millions d'euros (2008 : 2 759 millions d'euros). Il a bénéficié de la hausse de l'activité des avions ravitailleurs et des avions de transport militaire moyens et légers. Cette hausse est toutefois plus que contrebalancée par la moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M alors que les chiffres de 2008 tenaient compte de l'application pour la première fois de la méthode comptable de début de contrat \*\*. L'état d'avancement actuel des négociations, et notamment les modalités précises convenues entre EADS et les pays clients de lancement depuis le quatrième trimestre 2009, ainsi que le succès du premier vol de l'A400M (et ses implications pour les jalons clés du programme telles que la livraison du premier appareil), sans oublier une visibilité nettement meilleure sur l'ensemble des coûts de production prévus, ont permis à EADS d'abandonner la méthode comptable de début de contrat pour le programme A400M à fin décembre 2009 et de réévaluer la provision pour pertes à terminaison dans le cadre des procédures de clôture de l'exercice. Cette réévaluation de la provision pour pertes à terminaison de l'A400M a été calculée à partir des meilleures estimations de la direction d'EADS, étant donné que les avenants prévus au contrat n'ont pas encore été finalisés avec les pays clients de lancement. Dans l'hypothèse où des modifications majeures seraient apportées à cette réévaluation, les résultats futurs d'EADS pourraient connaître d'importantes variations.

L'EBIT\* d'Airbus Military s'est élevé à - 1 754 millions d'euros (2008 : - 493 millions d'euros), essentiellement en raison du programme A400M (-1,8 milliard d'euros).

En 2009, Airbus a enregistré 310 nouvelles commandes pour ses avions commerciaux (271 commandes nettes) en dépit des incertitudes du marché. Les annulations se sont limitées à 39 en 2009. Grâce à une gestion proactive du carnet de commandes, les taux de production sont restés stables et la cadence se situe actuellement à 34 avions monocouloirs et 8 long-courriers environ par mois. Airbus a franchi un niveau record en 2009, avec la livraison de 140 appareils sur le seul dernier trimestre de l'année. Dix A380 ont été livrés en 2009, dont deux avions de la vague 2. Les demandes de financement ont reçu le soutien massif des Agences de crédit à l'exportation qui ont garanti environ un tiers des livraisons. En 2009, Airbus Military a enregistré 18 nouvelles commandes brutes (10 commandes nettes).

Le développement de l'A350 a poursuivi sa progression. Airbus a utilisé certaines des marges de manœuvre temporelles disponibles dans le développement de ce programme. L'avionneur garde la même date d'entrée en service.

En Chine, le premier A320 est sorti de la chaîne d'assemblage final de Tianjin en juin 2009 et 11 avions avaient été livrés à fin 2009. Cet exemple illustre l'approche stratégique d'Airbus qui vise à internationaliser son ancrage industriel et à tisser des partenariats mondiaux, hors des frontières européennes. En 2009, l'A330 dans sa version cargo a effectué son premier vol ; la famille A330 s'est donc enrichie d'un nouveau membre, aux côtés du MRTT (Multi-Role Tanker Transport). Ce nouvel avion cargo, de taille moyenne, jouera un rôle fondamental sur le marché des avions cargo, qui est en pleine reprise, et dont la demande mondiale dépassera les 1 600 appareils dans un avenir prévisible. Airbus Military a franchi une étape importante avec le vol inaugural de son avion de transport A400M. Il a en outre conforté sa position de leader mondial dans les avions ravitailleurs, en remportant des commandes supplémentaires de la part de l'Arabie Saoudite et en menant avec succès les travaux de conversion et les vols d'essai du premier A330 MRTT destiné à l'Australie.

Le carnet de commandes consolidé d'Airbus au 31 décembre 2009 était évalué à 339,7 milliards d'euros sur la base des prix catalogue après réévaluation de change négative d'environ 11 milliards d'euros (fin 2008 ajusté : 357,8 milliards d'euros).

Sur ce carnet de commandes consolidé d'Airbus, Airbus Commercial représentait 320,3 milliards d'euros (fin 2008 : 337,2 milliards d'euros), ce qui équivaut à 3 488 unités (fin 2008 : 3 715 avions). Le carnet de commandes d'Airbus Military s'élevait, pour sa part, à 20,7 milliards d'euros (fin 2008 : 22,3 milliards d'euros).

En 2009, le chiffre d'affaires de la division **Eurocopter** a progressé de 2 % à 4 570 millions d'euros (2008 : 4 486 millions d'euros). Les livraisons ont atteint 558 hélicoptères contre 588 en 2008. Une répartition favorable dans les activités de série et la contribution croissante des activités de services ont été contrebalancés par la diminution du chiffre d'affaires auprès des clients gouvernementaux et dans les activités de développement. L'**EBIT\*** de la Division a baissé pour atteindre 263 millions d'euros (2008 : 293 millions d'euros). La contribution positive des services et des mesures de réduction des coûts a été compensée par une hausse des dépenses de R&D en raison d'efforts d'investissement soutenus dans l'innovation et les produits, de pressions sur les marges du programme NH90 et d'effets de change défavorables. Dans un contexte économique difficile, Eurocopter a tiré parti de sa gamme complète de produits militaires et civils en portefeuille ainsi que de sa présence mondiale. En décembre 2009, conformément au calendrier, Eurocopter a réalisé le premier vol de l'hélicoptère civil EC175. Cet hélicoptère a été développé en coopération avec des partenaires chinois. La commande de la France portant sur 22 nouveaux hélicoptères de transport tactique NH90 et la commande brésilienne concernant 50 EC725 illustrent la solidité des activités militaires d'Eurocopter. La Division a par ailleurs renforcé son activité de services en procédant à l'ouverture de nouveaux centres de services à Hong Kong et Dallas. Elle a également signé des contrats de services importants avec l'armée allemande et l'armée de l'air britannique.

Grâce à son portefeuille élargi de clients, de marchés et de services, Eurocopter a jusqu'à présent réussi à se protéger du repli du marché civil. Toutefois, en raison de la crise économique et financière actuelle, les réservations ont eu tendance à ralentir considérablement pendant l'année, avec 344 commandes nettes enregistrées contre 715 en 2008. Ce ralentissement concerne principalement les hélicoptères de petite et moyenne tailles. En 2009, les annulations se sont élevées à 105 unités, principalement sur les segments des hélicoptères privés et d'entreprise. 2009 n'en reste pas moins une année record pour les hélicoptères militaires, conduisant à un carnet de commandes largement supérieur en valeur à celle de 2008. Le carnet de commandes d'Eurocopter a atteint 15,1 milliards d'euros (fin 2008 : 13,8 milliards d'euros) pour 1 303 hélicoptères (fin 2008 : 1 515 hélicoptères). En 2009, Eurocopter a lancé un programme de restructuration interne, baptisé SHAPE, afin de mieux affronter la crise économique qui frappe son marché dans le domaine civil.

**Astrium** a enregistré, en 2009, une croissance soutenue de son chiffre d'affaires (supérieure à 12 %), toutes activités confondues. Le chiffre d'affaires s'est ainsi élevé à 4 799 millions d'euros (2008 : 4 289 millions d'euros). Il intègre l'impact positif exceptionnel dû à l'incorporation au chiffre d'affaires des revenus en orbite de satellites commerciaux de télécommunications. L'**EBIT\*** a progressé de 12 % à 261 millions d'euros (2008 : 234 millions d'euros), tiré par une montée en puissance de la productivité dans la production des satellites d'observation de la Terre et d'Ariane 5 ainsi que par une croissance rentable des services de télécommunications. Cette hausse a été toutefois en partie contrebalancée par un effet de change défavorable imputable au repli de la livre sterling par rapport à l'euro pour les services de Paradigm.

Pour Astrium, 2009 a été une année record dans tous les secteurs. Dans les satellites de télécommunications, la Division s'est arrogé un quart du marché mondial, dont une commande d'une valeur supérieure à 500 millions d'euros passée par SES Astra. L'Unité opérationnelle de la Division dédiée aux services s'est élargie et a évolué ; Skynet 5 a passé avec succès l'étape

de service opérationnel complet, le ministère de la Défense britannique ayant désigné Astrium comme son fournisseur le plus fiable. Au cours de l'année, Astrium a livré sept lanceurs Ariane 5 et entamé le développement d'Ariane 5 ME (Midlife Evolution). Le carnet de commandes de la Division s'élevait à 14,7 milliards d'euros à fin décembre 2009 (fin 2008 : 11,0 milliards d'euros).

Le chiffre d'affaires de la division **Défense & Sécurité** (DS) en 2009 a reculé à 5 363 millions d'euros (2008 : 5 668 millions d'euros) en raison de la scission des activités d'aérostructures d'Augsburg qui ont été rattachées à Airbus. Les chiffres de 2008 n'ont pas été retraités en conséquence. À périmètre constant, le chiffre d'affaires reflète la progression des activités d'Eurofighter (hausse en volume de la Tranche 2 et des livraisons à l'exportation) ainsi que du support logistique intégré.

L'**EBIT\*** a progressé de 10 % à 449 millions d'euros (2008 : 408 millions d'euros). La croissance et l'amélioration des marges pour les activités de cœur de métier comme pour les exportations dans les Systèmes aériens militaires et les programmes de missiles, conjuguées à des améliorations opérationnelles, ont compensé la montée en puissance des investissements en R&D dans des domaines tels que les radars et les drones, ainsi que la scission des activités d'aérostructures.

En 2009, la division Défense & Sécurité a dégagé de la croissance dans les programmes clés et franchi des étapes majeures dans des futurs domaines à forte croissance : les pays partenaires d'Eurofighter lui ont attribué le contrat de tranche 3A portant sur la production de 112 avions. DS a conservé sa position de leader dans les systèmes de sécurité nationale en remportant le contrat de sécurité pour l'ensemble des frontières de l'Arabie Saoudite. Elle a développé ses activités dans les drones en soutenant le déploiement au sein de l'armée française du système de drones Harfang en Afghanistan, en achevant l'étude de réduction des risques pour le drone européen Talarion et en faisant passer des essais avec succès au démonstrateur de drone Barracuda. Des contributions supplémentaires ont été apportées par l'amélioration du portefeuille de radars de la Division et la conclusion de plusieurs nouveaux contrats dans l'activité de radiocommunication numérique (PMR). Fin 2009, le carnet de commandes de la Division s'élevait à 18,8 milliards d'euros (fin 2008 : 17,0 milliards d'euros).

### ■ **Sièges et Autres activités (n'étant rattachées à aucune Division)**

En 2009, la composition des Autres activités a été différente de celle de 2008. En effet, comme EADS ne détient plus qu'une participation minoritaire de 30 % dans DAHER Socata, cette entité est consolidée selon la méthode de mise en équivalence dans le poste Autres activités. De même, à partir de 2009, la société EADS EFW est consolidée dans les comptes d'Airbus. Par conséquent, les Autres activités se composent à présent d'ATR, EADS Sogerma, EADS North America et 30 % de DAHER Socata selon la méthode de mise en équivalence.

Le chiffre d'affaires des Autres activités s'inscrit en baisse à 1 096 millions d'euros (2008 ajusté : 1 338 millions d'euros). Ce recul reflète pour l'essentiel le changement de périmètre de consolidation. L'**EBIT\*** des Autres activités a reculé à 21 millions d'euros (2008 ajusté : 43 millions d'euros). Les gains de productivité découlant de nouveaux progrès réalisés lors du redressement de Sogerma ont été contrebalancés par des effets de change défavorables chez ATR et par un **EBIT\*** moins élevé chez EADS North America.

Dans un contexte de fléchissement des financements-clients, la gestion proactive du carnet de commandes d'ATR a permis d'assurer 53 livraisons d'appareils en 2009. Les commandes nettes ont atteint 26 unités en 2009, en hausse par rapport aux 20 comptabilisées en 2008, alors que les annulations s'élèvent à 10 sur l'année. Les cadences de production de 2010 ont été revues à la baisse d'environ 10 % afin de refléter la conjoncture actuelle. Fin 2009, le carnet de commandes d'ATR comptait 133 appareils. En décembre 2009, l'armée américaine a octroyé le cinquième contrat annuel concernant l'hélicoptère polyvalent léger à EADS North America. Ce contrat porte la commande contractuelle totale à 178 appareils. Au 31 décembre 2009, le carnet de commandes des Autres activités s'élevait à 2,0 milliards d'euros (fin 2008 ajusté : 3,2 milliards

d'euros). Ce tassement s'explique principalement par le changement de périmètre de consolidation de DAHER Socata.

\*

EADS utilise l'**EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels** comme indicateur-clé de ses performances économiques. L'expression « éléments exceptionnels » se réfère aux éléments, tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion EADS, à la création de la société Airbus intégrée et à la création de MBDA, ainsi que les dépréciations constatées en résultat sur les écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces transactions.

\*\*

EADS a employé cette méthode comptable entre septembre 2008 et décembre 2009 faute de parvenir à une entente finale avec l'OCCAR sur un contrat mis à jour pour le programme A400M et faute de pouvoir estimer de manière fiable les conséquences financières découlant du retard pris par le programme A400M. (Pour de plus amples renseignements à ce sujet, prière de se reporter au « Rapport annuel 2009 et aux Informations financières consolidées non révisées d'EADS N.V. pour l'exercice clos le 31 décembre 2009 »).

EADS est un leader mondial de l'aéronautique, de l'espace, de la défense et des services associés. En 2009, le Groupe – comprenant Airbus, Eurocopter, EADS Astrium et EADS Défense & Sécurité – a dégagé un chiffre d'affaires de 42,8 milliards d'euros et employé plus de 119 000 personnes.

Contacts :	
<b>Pierre Bayle</b>	Tel.: +33 1 42 24 20 63
<b>Alexander Reinhardt</b>	Tel.: +49 171 765 0320
<b>Martin Agüera</b>	Tel.: +49 175 227 4369
<b>Philipp Lehmann</b>	Tel.: +49 151 151 42921
<b>Jaime Pérez-Guerra</b>	Tel.: +34 91 585 77 89

## ■ EADS – Résultats de l'exercice financier complet 2009

(montants en euros)

Groupe EADS	2009	2008	Variation
<b>Chiffre d'affaires , en millions</b>	<b>42 822</b>	43 265	- 1%
<b>dont activités Défense, en millions</b>	<b>10 767</b>	11 018	- 2%
<b>EBITDA <sup>(1)</sup> , en millions</b>	<b>1 446</b>	4 439	- 67%
<b>EBIT <sup>(2)</sup> , en millions</b>	<b>- 322</b>	2 830	-
<b>Frais de Recherche et Développement ,en millions</b>	<b>2 825</b>	2 669	+ 6%
<b>Résultat net <sup>(3)</sup> , en millions</b>	<b>- 763</b>	1 572	-
<b>Bénéfice par action (BPA) <sup>(3)</sup></b>	<b>- 0,94</b>	1,95	- 2.89 €
<b>Flux de trésorerie disponible , en millions</b>	<b>585</b>	2 559	- 77%
<b>Flux de trésorerie disponible avant financements-clients , en millions</b>	<b>991</b>	2 886	- 66%
<b>Dividende par action</b>	<b>N/A <sup>(6)</sup></b>	0,20	-
<b>Prises de commandes <sup>(4)</sup> , en millions</b>	<b>45 847</b>	98 648	- 54%



Groupe EADS	31 déc. 2009	31 déc. 2008	Variation
Carnet de commandes <sup>(4)</sup> , en millions	<b>389 067</b>	400 248	- 3%
dont activités Défense, en millions	57 306	54 884	+ 4%
Position de trésorerie nette, en millions	<b>9 797</b>	9 193	+ 7%
Effectif	<b>119 506</b>	118 349	+ 1%

par Division (Montants en millions d'euros)	Chiffre d'affaires			EBIT <sup>(2)</sup>		
	2009	2008	Variation	2009	2008	Variation
<b>Division Airbus <sup>(5)</sup></b>	<b>28 067</b>	28 991	- 3%	<b>- 1 371</b>	1 815	-
Airbus Commercial	26 370	26 524	- 1%	386	2 306	- 83%
Airbus Military	2 235	2 759	- 19%	- 1 754	- 493	-
Eurocopter	<b>4 570</b>	4 486	+ 2%	<b>263</b>	293	- 10%
Astrium	<b>4 799</b>	4 289	+ 12%	<b>261</b>	234	+ 12%
Défense & Sécurité	<b>5 363</b>	5 668 <sup>(7)</sup>	- 5%	<b>449</b>	408	+ 10%
Siège social/Consolidation	<b>- 1 073</b>	- 1 507	-	<b>55</b>	37	-
Autres activités <sup>(6)</sup>	<b>1 096</b>	1 338	- 18%	<b>21</b>	43	- 51%
<b>Total</b>	<b>42 822</b>	43 265	- 1%	<b>- 322</b>	2 830	-

par Division (Montants en millions d'euros)	Prises de commandes <sup>(4)</sup>			Carnet de commandes <sup>(4)</sup>		
	2009	2008	Variation	31 déc. 2009	31 déc. 2008	Variation
<b>Division Airbus <sup>(5)</sup></b>	<b>23 904</b>	85 493	- 72%	<b>339 722</b>	357 824	- 5%
Airbus Commercial	23 461	82 108	- 71%	320 321	337 193	- 5%
Airbus Military	637	5 083	- 87%	20 686	22 269	- 7%
Eurocopter	<b>5 810</b>	4 855	+ 20%	<b>15 064</b>	13 824	+ 9%
Astrium	<b>8 285</b>	3 294	+ 152%	<b>14 653</b>	11 035	+ 33%
Défense & Sécurité	<b>7 959</b>	5 287	+ 51%	<b>18 796</b>	17 032	+ 10%
Siège social/Consolidation	<b>- 1 080</b>	- 1 993	-	<b>- 1 120</b>	- 2 636	-
Autres activités <sup>(6)</sup>	<b>969</b>	1 712	- 43%	<b>1 952</b>	3 169	- 38%
<b>Total</b>	<b>45 847</b>	98 648	- 54%	<b>389 067</b>	400 248	- 3%

## ■ EADS – Résultats du quatrième trimestre (T4) 2009

(montants en euros)

Groupe EADS	T4 2009	T4 2008	Variation
Chiffre d'affaires, en millions	<b>13 099</b>	13 825	- 5%
EBIT <sup>(1)</sup> , en millions	<b>- 1 411</b>	812	-
Résultat net <sup>(3)</sup> , en millions	<b>- 1 054</b>	490	-
Bénéfice par action (BPA) <sup>(3)</sup>	<b>- 1,30</b>	0,61	- 1,91 €

par Division (Montants en millions d'euros)	Chiffre d'affaires			EBIT <sup>(1)</sup>		
	T4 2009	T4 2008	Variation	T4 2009	T4 2008	Variation
<b>Division Airbus <sup>(5)</sup></b>	<b>7 874</b>	8 426	- 7%	<b>- 1 894</b>	351	-
<b>Airbus Commercial</b>	7 421	7 742	- 4%	- 357	537	-
<b>Airbus Military</b>	598	810	- 26%	- 1 538	- 187	-
<b>Eurocopter</b>	<b>1 531</b>	1 705	- 10%	<b>98</b>	129	- 24%
<b>Astrium</b>	<b>1 571</b>	1 540	+ 2%	<b>106</b>	94	+ 13%
<b>Défense &amp; Sécurité</b>	<b>2 067</b>	2 178 <sup>(7)</sup>	- 5%	<b>229</b>	189	+ 21%
<b>Siège social/Consolidation</b>	<b>- 317</b>	- 404	-	<b>32</b>	39	-
<b>Autres activités <sup>(6)</sup></b>	<b>373</b>	380	-2%	<b>18</b>	10	+ 80%
<b>Total</b>	<b>13 099</b>	13 825	- 5%	<b>- 1 411</b>	812	-

L'**EBIT\*** au quatrième trimestre 2009 a subi les conséquences négatives des provisions au titre de l'A400M et de l'A380 (qui ont respectivement pesé sur l'**EBIT** d'Airbus Military et celui d'Airbus Commercial) en plus d'effets de change défavorables. Par rapport au quatrième trimestre 2008, la baisse des livraisons, la hausse des dépenses de R&D et le fléchissement du mix produits ont pesé sur l'**EBIT\*** d'Eurocopter. Le chiffre d'affaires de la division Défense & Sécurité a reculé en raison de la scission des activités d'Augsburg, mais l'**EBIT\*** du quatrième trimestre 2009 a été dopé par des améliorations opérationnelles et la croissance des programmes clés et des exportations.

Note en bas de page

1. Résultat opérationnel avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et éléments exceptionnels.
2. Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.
3. EADS continue d'employer le terme « Résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société mère, selon les normes IFRS.
4. Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.
5. Suite à l'intégration d'Airbus Military au sein d'Airbus, Airbus répartit désormais ses activités et ses résultats en deux pôles : Airbus Commercial et Airbus Military. Le périmètre d'Airbus Commercial comprend EFW et les activités d'aérostructures, une fois leur réorganisation achevée, mais exclut l'A400M. Airbus Military intègre l'ancienne division Avions de Transport Militaire ainsi que l'ensemble des activités liées à l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division. Les chiffres de 2008 ainsi que ceux des trois premiers trimestres de 2009 ont été retraités afin de refléter ces changements, sauf en ce qui concerne Augsburg transféré de la division Défense & Sécurité vers Airbus.
6. À partir de 2009, la composition des « Autres activités » est différente de celle de 2008. En effet, comme EADS ne détient plus qu'une participation minoritaire dans DAHER Socata, cette entité est consolidée selon la méthode de mise en équivalence dans les comptes d'EADS. De même, à partir de 2009, la société EADS EFW est consolidée dans les comptes d'Airbus. Par conséquent, les Autres activités se composent à présent des entités suivantes : ATR, EADS Sogerma et EADS North America et 30 % de participation dans le capital de DAHER Socata. Les « Autres activités » ne constituent pas une Division EADS indépendante. Les comptes de 2008 des Autres activités ont été ajustés du fait du transfert de EADS EFW au segment Airbus.

7. Le chiffre d'affaires du site d'Augsburg intégré dans les comptes de la division Défense & Sécurité pour l'exercice 2008 s'est élevé à 438 millions d'euros. Pour le T4 2008, le chiffre d'affaires respectif s'élève à 157 millions d'euros. L'usine d'Augsburg est intégrée dans Premium AEROTEC à compter de 2009.
8. Projet de résolution à soumettre à l'Assemblée générale annuelle d'EADS.

#### **Mentions de préservation :**

Certaines des déclarations contenues dans le présent communiqué de presse ne correspondent pas à des faits mais à des prévisions ou à des estimations fondées sur l'opinion des dirigeants. Ces déclarations prévisionnelles reflètent les points de vue et les hypothèses d'EADS à la date de ce document. Ces points de vue et ces hypothèses sont sujets à des risques et incertitudes, connus ou inconnus.

Dans le cadre du présent communiqué, les termes « anticiper », « estimer », « prévoir », « pouvoir », « projeter » et autres expressions similaires ne sont employés que pour formuler des prévisions.

Ces informations prévisionnelles reposent sur un certain nombre d'hypothèses, concernant notamment, à titre non limitatif, la demande de produits et services d'EADS, la taille des marchés actuels et futurs desdits produits et services, les performances internes, le financement clients, les performances des clients, fournisseurs et sous-traitants, les négociations de contrats ou le succès de certaines campagnes de vente en cours.

Les résultats et tendances effectifs futurs sont susceptibles de varier de manière significative par rapport à ces prévisions, en fonction de nombreux facteurs y compris, à titre non limitatif, les facteurs suivants : conditions macroéconomiques, conditions de travail et ce notamment en Europe, en Amérique du Nord et en Asie ; risques juridiques, financiers et gouvernementaux inhérents aux transactions internationales ; caractère cyclique de certaines activités d'EADS ; volatilité du marché de certains produits et services ; risques liés aux performances des produits ; conflits du travail ; facteurs susceptibles de conduire à des perturbations importantes et durables dans le secteur du transport aérien mondial ; résultats des processus politiques et juridiques engagés, et notamment des incertitudes entourant le financement de certains programmes par les Etats ; consolidation industrielle des concurrents dans le secteur aérospatial ; coût de développement et succès commercial des nouveaux produits ; fluctuation des taux de change et des taux d'intérêt ; fluctuations entre l'euro et le dollar américain et d'autres devises ; litiges en justice et autres risques et incertitudes économiques, politiques et technologiques. Le « Document d'enregistrement » de la Société daté du 22 avril 2009 contient des informations complémentaires relatives à ces différents facteurs.

[top](#) 

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.  
Mendelweg 30 · 2333 CS Leiden · Pays-Bas

EADS Deutschland GmbH · 81663 Munich · Allemagne

EADS France S.A.S. · 37, boulevard de Montmorency · 75781 Paris Cedex 16 · France

EADS CASA · Ava. de Aragón, 404, 28022 Madrid · Espagne