



## EADS publie ses résultats du premier semestre 2010

Leyde, 30 juillet 2010

- À 30,8 milliards d'euros, les prises de commandes reflètent l'embellie de l'aviation commerciale
- Airbus va relever sa cadence de production à 40 avions monocouloirs par mois
- Stabilité du chiffre d'affaires à 20,3 milliards d'euros
- EBIT\* avant éléments non-récurrents à 0,6 milliard d'euros
- EBIT\* de 406 millions d'euros
- Résultat net : 185 millions d'euros
- La position de trésorerie nette à 8,9 milliards d'euros reste un atout important

L'environnement macro-économique et commercial d'EADS (symbole boursier : EAD) continue de s'améliorer malgré la persistance de certains défis, notamment dans les activités institutionnelles. Le chiffre d'affaires s'est établi à 20,3 milliards d'euros. L'EBIT\* avant éléments non-récurrents a, pour sa part, atteint 0,6 milliard d'euros grâce à la bonne performance des programmes historiques d'Airbus ainsi qu'à celle des autres activités. L'EBIT\* d'EADS s'est élevé à 406 millions d'euros après des effets de change exceptionnels. Les prises de commandes de 30,8 milliards d'euros traduisent le rebond de l'aviation commerciale. Le carnet de commandes du Groupe supérieur à 454 milliards d'euros offre une base solide pour les futures livraisons. La position de trésorerie nette d'EADS de 8,9 milliards d'euros demeure un atout important.

« Les commandes enregistrées à l'occasion des salons aéronautiques de Berlin et de Farnborough reflètent une amélioration de la situation de l'aviation commerciale. Je me réjouis tout particulièrement du retour sur le marché des sociétés de location d'avions. Les perspectives sur le segment institutionnel sont cependant plus moroses compte tenu du sévère réexamen des budgets publics actuellement en cours sur nos marchés nationaux », a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS. « Nos priorités absolues pour cette année demeurent claires : améliorer notre productivité sur l'A380, développer de l'A350 et finaliser l'amendement au contrat de l'A400M avec les États clients. Je voudrais ajouter que nous avons remis notre offre pour les ravitailleurs américains, et que nous allons nous battre pour gagner cette compétition une fois encore. »

Au premier semestre, **le chiffre d'affaires** d'EADS est resté stable à 20,3 milliards d'euros (S1 2009 : 20,2 milliards d'euros). Les livraisons chez Airbus Commercial (250 avions) et Eurocopter (249 hélicoptères) sont globalement stables mais restent à un niveau élevé. EADS a repris l'application de la méthode du pourcentage à terminaison pour le programme A400M. Sur la base d'une allocation de points d'étape internes, environ 300 millions d'euros de chiffre d'affaires ont été comptabilisés au deuxième trimestre au titre de ce programme. Les États clients et EADS continuent de travailler sur l'amendement au contrat. Le programme d'essais en vol de l'A400M se déroule mieux que prévu ; cependant le développement du Flight management system (système de gestion de vol) est sur le chemin critique, se révélant plus complexe que prévu. Des actions visant à réduire ce risque sont mises en œuvre. Les hypothèses de la Direction de mars 2010 servant de base au calcul de la provision passée au titre de l'A400M restent valables. Comme précédemment annoncé, la réévaluation de ces hypothèses serait susceptible d'avoir un effet significatif sur les résultats futurs.

L'**EBIT\* avant éléments non-récurrents** (indicateur qui reflète la marge commerciale sous-jacente en excluant les charges ou bénéfices non-récurrents induits par des variations au niveau des provisions ou des effets de change) s'est élevé à 0,6 milliard d'euros (S1 2009 : 1,3 milliard d'euros) pour EADS et aux environs de 0,3 milliard d'euros pour Airbus, profitant de la bonne performance des programmes historiques d'Airbus et des autres activités. Comme prévu, l'A380 continue toutefois de peser fortement sur la performance sous-jacente. Par rapport au S1 2009, l'EBIT\* avant éléments non-récurrents a été pénalisé par la dégradation des taux de couverture et la hausse des investissements en recherche et développement.

L'**EBIT\*** reporté d'EADS de 406 millions d'euros (S1 2009 : 888 millions d'euros) a été principalement pénalisé par des effets de change exceptionnels négatifs. EADS a affiné sa stratégie de couverture naturelle en conformité avec les normes IFRS, ce qui a un impact sur l'EBIT\* reporté et la ligne autres résultats financiers mais n'a aucun effet sur l'EBIT\* avant éléments non-récurrents et le résultat net. Les taux de change ont fait reculer l'EBIT\* reporté du S1 2010 d'environ 550 millions d'euros par rapport au S1 2009.

Le **résultat net** s'est élevé à 185 millions d'euros (S1 2009 : 378 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 0,23 euro (bpa du S1 2009 : 0,47 euro). Le résultat financier reflète la baisse des taux d'intérêt sur les marchés financiers. Les autres éléments du résultat financier se sont considérablement améliorés, à raison de 270 millions

d'euros environ en rythme annuel. Ce poste comprend la réévaluation positive des actifs en numéraire libellés en dollars et en livres sterling du Groupe.

Les **dépenses de R&D autofinancées** ont augmenté pour atteindre 1 301 millions d'euros (S1 2009 : 1 172 millions d'euros). La hausse est liée à la montée en puissance de l'activité du programme A350 XWB ainsi qu'à l'augmentation des investissements produits chez Défense & Sécurité et chez Eurocopter.

Le **flux de trésorerie disponible** avant financement-clients s'établit à - 470 millions d'euros (S1 2009 : - 948 millions d'euros), traduisant une moindre détérioration du fonds de roulement mais un recul de l'EBIT\* avant éléments non-récurrents. La variation du fonds de roulement s'établit à - 815 millions d'euros (S1 2009 : - 1 898 millions d'euros). La variation du fonds de roulement reflète comme prévu une augmentation des stocks en particulier chez Airbus mais à un niveau nettement inférieur à celui du premier semestre de 2009. Le S1 2009 tenait compte de la montée en cadence de la production de l'A380 avec un niveau faible de livraison d'A380, ainsi que d'un écart entre les cadences de production et de livraison des monocouloirs et des long-courriers sur la période. Le flux d'avances lié à l'activité commerciale d'Airbus est plus important qu'il y a un an reflétant l'accroissement des commandes. Des retards de paiements au titre des activités de défense et institutionnelles ont été compensés par les fonds reçus des gouvernements au titre des programmes en développement. Les besoins de financement-clients pour le semestre se sont élevés à 270 millions d'euros environ. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients ressort à - 737 millions d'euros (S1 2009 : - 1 169 millions d'euros).

La **position de trésorerie nette** d'EADS de 8,9 milliards d'euros (fin 2009 : 9,8 milliards d'euros) continue d'assurer une base solide aux besoins opérationnels du Groupe ainsi qu'à sa croissance future. Elle reflète la consommation de trésorerie du premier semestre ainsi qu'une contribution de 300 millions d'euros versée aux actifs des régimes de retraite.

Les **prises de commandes** du Groupe à 30,8 milliards d'euros ont nettement progressé par rapport à la même période de l'exercice précédent (S1 2009 : 17,2 milliards d'euros), en raison de l'augmentation des commandes d'avions commerciaux. Ce chiffre ne tient pas compte des commandes passées lors du salon aéronautique de Farnborough. Fin juin 2010, le  **carnet de commandes** d'EADS s'établissait à 454,5 milliards d'euros (fin 2009 : 389,1 milliards d'euros), reflétant les hausses des commandes chez Airbus et Astrium. Le carnet de commandes d'Airbus Commercial a profité de l'appréciation du cours du dollar américain depuis la fin de l'année, avec un gain d'environ 56 milliards d'euros de revalorisation au taux de clôture. Le carnet de commandes des activités de défense a atteint 56,6 milliards d'euros (fin 2009 : 57,3 milliards d'euros).

Le raffermissement du dollar, s'il perdure, devrait améliorer la rentabilité au-delà de 2012. À court terme, l'exposition nette d'EADS est presque entièrement couverte. À fin juin 2010, la valeur au prix du marché du portefeuille de couvertures du Groupe au taux de clôture s'établit en négatif à 4,2 milliards d'euros nets d'impôts, affectant les capitaux propres. Cet impact négatif sur les capitaux propres va se résorber à mesure que les couvertures actuelles vont arriver à terme et/ou que le dollar poursuit sa dépréciation. Au deuxième trimestre 2010, EADS a investi dans des contrats à terme et des options de change. Celles-ci sont moins consommatrices en capacités de couverture, tout en ménageant un potentiel de hausse dans l'éventualité de taux plus favorables.

En cas d'appréciation très soutenue du dollar américain par rapport à l'euro, la taille du portefeuille de couverture et la volatilité des marchés financiers pourraient limiter la disponibilité de la capacité de couverture à long terme par le biais de contrats à terme et pourraient peser plus avant sur les capitaux propres.

À fin juin 2010, EADS employait 120 038 salariés (fin 2009 : 119 506).

## Perspectives

Les perspectives d'EADS reposent sur une hypothèse de 1 € pour 1,35 \$ comme taux moyen au second semestre et comme taux de clôture au 31 décembre.

Le Groupe revoit à la hausse ses prévisions de commandes, chiffre d'affaires, rentabilité sous-jacente et flux de trésorerie disponible.

Grâce aux succès obtenus récemment au salon aéronautique de Farnborough, et compte tenu des campagnes actuellement en cours, Airbus a relevé son objectif de commandes brutes pour l'exercice à plus de 400 appareils. La cadence de production des avions monocouloirs va passer à 36 unités par mois dès la fin de cette année, pour atteindre le rythme mensuel de 38 au T3 2011 et 40 au T1 2012.

En revanche, le marché des hélicoptères civils et les commandes associées devraient être moroses au second semestre 2010. En l'état actuel, les pressions qui s'exercent sur les budgets de défense et institutionnels ne devraient pas produire d'effets majeurs en 2010.

Sur l'ensemble de 2010, Airbus devrait livrer quelque 500 appareils. Chez Eurocopter, les livraisons se situeront à un niveau légèrement inférieur à celui de l'année dernière.

Sur la base des taux de change et des hypothèses de livraisons évoqués ci-dessus, le chiffre d'affaires d'EADS devrait augmenter pour dépasser 44 milliards d'euros.

Grâce à un nombre de livraisons plus élevé que prévu, et à une meilleure rentabilité sous-jacente du Groupe, l'EBIT\* avant éléments non-récurrents d'EADS devrait avoisiner 1,2 milliard d'euros en 2010. Chez Airbus, l'EBIT\* avant éléments non-récurrents du second semestre sera inférieur à celui du premier semestre. Comparé au premier semestre, l'impact favorable de la hausse des volumes et l'amélioration des prix seront plus que contrebalancés par l'augmentation des dépenses de R&D et la dégradation des taux de couverture, par rapport au premier semestre de l'exercice.

À l'avenir, la performance de l'EBIT\* d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter les programmes A400M, A380 et A350 XWB conformément aux engagements passés avec ses clients. Sur la base d'un taux de change de 1 € pour 1,35 USD, EADS maintient son objectif d'EBIT\* à 1 milliard d'euros, malgré les effets de change négatifs exceptionnels qui se sont cumulés au premier semestre.

EADS revoit également à la hausse son objectif de flux de trésorerie disponible. En effet, sous réserve de paiements soutenus en fin d'année des clients institutionnels et gouvernementaux ainsi que de l'anticipation des acomptes sur livraisons pour le programme A400M, le flux de trésorerie disponible avant financement-clients devrait être neutre. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients devrait être négatif en raison de décaissements pour financement-clients à hauteur d'environ 600 millions d'euros.

### **Divisions EADS : Redressement du marché de l'aviation commerciale, mais contexte toujours difficile sur le segment institutionnel**

Le chiffre d'affaires consolidé d'**Airbus** est resté stable par rapport au même semestre l'année dernière, pour s'élever à 13 853 millions d'euros (S1 2009 : 13 951 millions d'euros). L'EBIT\* consolidé d'Airbus s'est élevé à 104 millions d'euros (S1 2009 : 519 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a atteint 12 965 millions d'euros (S1 2009 : 13 204 millions d'euros). Les livraisons sont restées globalement stables, avec 250 appareils livrés (S1 2009 : 254 avions). En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a subi une diminution en volume que n'a pu compenser un effet de mix favorable, avec notamment un nombre plus élevé de livraisons d'A380. L'effet de change négatif est évalué aux environs de 800 millions d'euros. L'EBIT\* d'Airbus Commercial a diminué pour atteindre 241 millions d'euros, contre 737 millions d'euros au S1 2009. Cette variation inclut une modeste amélioration de la politique tarifaire, nette d'inflation au deuxième trimestre. Des effets de change négatifs ont pénalisé l'EBIT\* d'environ 500 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent alors que les dépenses de R&D ont augmenté sous l'effet de l'accélération des investissements dans le cadre du programme A350 XWB. Le développement de ce programme progresse mais reste un défi. En outre, l'A380 continue de peser significativement sur la performance sous-jacente, conformément aux prévisions.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military a augmenté à 1 007 millions d'euros (S1 2009 : 855 millions d'euros), bénéficiant de la hausse de l'activité des avions ravitailleurs et des livraisons d'avions de transport militaire moyens et légers. Une série de points d'étape internes a été définie pour le programme A400M dans le cadre du retour à la méthode du pourcentage à terminaison. Trois points d'étape liés au chiffre d'affaires ont été franchis au deuxième trimestre, ce qui a permis la comptabilisation de 300 millions d'euros de chiffre d'affaires environ. L'EBIT\* d'Airbus Military ressort à - 161 millions d'euros (S1 2009 : - 218 millions d'euros, pénalisé par la provision au titre de l'A400M). Ce chiffre comprend la revalorisation de change de la provision au titre de l'A400M et une sous-imputation de frais fixes sur le programme A400M qui s'élèvent au total à - 176 millions d'euros.

Au premier semestre, Airbus Commercial a enregistré 117 commandes fermes d'avions commerciaux. L'avionneur a également comptabilisé 14 annulations sur la période, contre 22 au premier semestre 2009. Fin juin, Airbus Commercial avait livré 250 appareils, dont sept A380 et cinq monocouloirs sous contrat de location simple. Ces cinq avions monocouloirs n'entrent pas dans la comptabilisation du chiffre d'affaires ni de la marge commerciale. Airbus Military a enregistré deux nouvelles commandes de C-295 destinés au Mexique au deuxième trimestre. Fin juin, Airbus Military en avait livré neuf exemplaires.

Lufthansa a reçu son premier A380 en mai. Lors du salon ILA de Berlin en juin, Airbus a enregistré pour 15,3 milliards de dollars d'engagements, dont une commande portant sur 32 A380 supplémentaires pour la compagnie de Dubaï, Emirates Airline.

Avec 133 commandes fermes et la signature de 122 protocoles d'accord, le salon aéronautique de Farnborough en juillet a été un immense succès pour Airbus. Les 255 engagements reçus par l'avionneur représentent une valeur totale de 28 milliards de dollars et confirment amplement la reprise de la demande d'avions, soutenue par le retour sur le marché des pays émergents et des sociétés de location. Ceci a conduit à la décision d'accroître la cadence de production des Airbus monocouloirs.

Chez Airbus Military, le programme d'essais en vol de l'A400M se déroule mieux que prévu ; cependant le développement du Flight management system (système de gestion de vol) est sur le chemin critique, se révélant plus complexe que prévu. Des actions visant à réduire ce risque sont mises en œuvre. D'un autre côté, la certification de l'avion ravitailleur multi-rôle A330 (MRTT) progresse rapidement, avec une première livraison à son client de lancement, l'Armée de l'air australienne, prévue au quatrième trimestre 2010. Deux appareils sont actuellement opérationnels ; cinq autres appareils sont en cours de conversion. La fiabilité et les performances des différents systèmes de ravitaillement en vol ont été validées au cours de plus d'un millier de contacts à sec et humides auxquels ont pris part divers appareils très différents dans le cadre d'opérations menées de jour comme de nuit.

Au 30 juin 2010, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 405 milliards d'euros (fin 2009 : 339,7 milliards d'euros). Le carnet de commandes d'Airbus Commercial s'élève à 385,7 milliards d'euros (fin 2009 : 320,3 milliards d'euros), ce qui équivaut à 3 355 appareils (fin 2009 : 3 488 avions) après un impact positif d'environ 56 millions d'euros dû à la revalorisation du carnet de commandes au taux spot du dollar qui s'est fortement apprécié depuis la fin 2009 ; celui d'Airbus Military est resté stable, à 20,8 milliards d'euros (fin 2009 : 20,7 milliards d'euros).

Au premier semestre 2010, le chiffre d'affaires de **Eurocopter** a augmenté de 11 % pour atteindre 2 109 millions d'euros (S1 2009 : 1 908 millions d'euros). Cette croissance est liée à l'accroissement des volumes, à l'effet favorable de l'échelonnement du chiffre d'affaires des activités de support, ainsi qu'au franchissement de points d'étape sur le programme coréen KUH. L'EBIT\* de la Division a reculé à 71 millions d'euros (S1 2009 : 99 millions d'euros). La contribution positive liée à la hausse du chiffre d'affaires a été pénalisée par une charge de restructuration de 40 millions d'euros comptabilisée au deuxième trimestre au titre de la mise en œuvre du programme SHAPE, par une charge et un ajustement de marge dans le cadre du programme NH90, ainsi que par l'augmentation des investissements produits.

Au deuxième trimestre, les premiers NH90 NFH (version navale) ont été livrés à la France et aux Pays-Bas. Les deux premiers NH90 TTH ont livrés à Oman dans les délais prévus ; Oman est ainsi devenu le 8e client à prendre livraison du NH90. Eurocopter a lancé deux nouvelles versions de son hélicoptère EC145 : l'EC145 « Mercedes-Benz style », une édition spéciale dotée d'un aménagement intérieur VIP haut de gamme développé avec Mercedes-Benz, et l'EC645, une version militarisée de l'EC145.

Les commandes sur le semestre démontrent une tendance à la stabilité, avec 140 commandes nettes enregistrées, contre 138 au premier semestre 2009. Les annulations tendent à ralentir : au S1 2010, les annulations ont concerné 27 hélicoptères, contre 59 un an auparavant. Le marché reste toutefois incertain, avec une demande toujours largement en-deçà des niveaux de 2007 et 2008. Les livraisons du premier semestre s'élèvent en tout à 249 hélicoptères, dont 13 Tigre/NH90. Le programme NH90 continue de progresser. Le carnet de commandes d'Eurocopter est resté stable, à 14,7 milliards d'euros (fin 2009 : 15,1 milliards d'euros), avec 1 194 hélicoptères (fin 2009 : 1303 hélicoptères).

Au premier semestre 2010, le chiffre d'affaires de **Astrium** s'est élevé à 2 110 millions d'euros (S1 2009 : 2 194 millions d'euros) en raison d'une contribution positive des activités de défense et des services de télécommunications. Au deuxième trimestre 2009, Astrium avait comptabilisé un effet de rattrapage non-récurrent pour des satellites commerciaux de télécommunications, à hauteur de 200 millions d'euros environ, qui n'est pas compensé ce trimestre. L'EBIT\* a progressé de 7 % pour atteindre 106 millions d'euros (S1 2009 : 99 millions d'euros), grâce à des gains de productivité et à la montée en puissance des activités de défense ainsi qu'à la croissance des services de télécommunications militaires ; cette progression a été en partie gommée par une diminution en volume des services d'observation de la Terre.

Astrium a enregistré un trimestre historique, avec le 37e lancement consécutif réussi d'Ariane 5 et le lancement au premier semestre de sept satellites construits par Astrium, dont six en un mois, entre mai et juin. La dynamique commerciale se maintient également, avec deux nouvelles commandes de satellites commerciaux enregistrées sur le trimestre de la part d'EuTelSat Communications et de SES WORLD SKIES. Ces deux satellites reposent sur la plateforme Eurostar E3000 d'Astrium. Deux satellites d'observation terrestre ont également été commandés par le Kazakhstan.

Les prises de commandes d'Astrium s'élèvent à 2,7 milliards d'euros au premier semestre 2010. La clientèle, tant commerciale qu'institutionnelle, conserve son dynamisme commercial. Les commandes ont toutefois significativement diminué par rapport au S1 2009 (6,4 milliards d'euros), qui incluaient le lot PB de 35 lanceurs Ariane 5. Fin juin 2010, le carnet de commandes d'Astrium était de 15,5 milliards d'euros (fin 2009 : 14,7 milliards d'euros).

Au premier semestre 2010, le chiffre d'affaires de la division **Défense & Sécurité** (DS), à 2 183 millions d'euros, est resté stable par rapport à celui de l'année précédente (S1 2009 : 2 161 millions d'euros). L'augmentation des volumes à l'export et sur les marchés domestiques d'Eurofighter et des missiles a été contrebalancée par une diminution en volume des activités de services. L'EBIT\* s'est élevé à 110 millions d'euros (S1 2009 : 143 millions d'euros). Il reflète la forte augmentation des dépenses de R&D autofinancées qui se concentrent principalement sur le segment des drones et celui des communications sécurisées. L'EBIT\* avant R&D reste stable.

DS a continué d'étendre son réseau mondial au deuxième trimestre par la conclusion de plusieurs alliances stratégiques avec différents partenaires : avec le suisse RUAG pour coopérer dans des programmes internationaux tel que l'Eurofighter dans les domaines de la maintenance, le design, le développement et la production ; avec Odebrecht au Brésil afin de créer une base industrielle dans ce pays ; avec Atlas Elektronik, enfin, pour donner naissance à Sofrelog Atlas Maritime Security, un acteur mondial majeur dans les solutions de sûreté et de sécurité maritimes. Sur le segment des drones, DS a par ailleurs livré l'EuroHawk, - construit par DS et Northrop Grumman ; cet appareil a déjà effectué son premier vol.

Fin juin 2010, le carnet de commandes de la Division était stable, à 18,5 milliards d'euros (fin 2009 : 18,8 milliards d'euros). Il fournit une base solide pour les futures livraisons. Les prises de commandes du premier semestre 2010 ont atteint 1,9 milliard d'euros et comprennent notamment au deuxième trimestre une commande de support logistique intégré d'Eurofighter.

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

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a augmenté de 15 % pour atteindre 554 millions d'euros (S1 2009 : 480 millions d'euros), porté par une augmentation des livraisons et de l'activité de gestion d'actifs chez ATR, ainsi que par la montée en puissance des livraisons d'hélicoptères utilitaires légers (LUH) chez EADS North America. L'EBIT\* des Autres Activités a atteint 0 million d'euros (S1 2009 : 2 millions d'euros). Cette détérioration s'explique principalement par des effets de change négatifs chez ATR.

ATR a livré 27 avions au premier semestre (S1 2009 : 21 avions) et a enregistré des commandes pour 11 unités (S1 2009 : 12 unités). Aucune annulation n'a été enregistrée. Les perspectives de livraisons pour 2010 demeurent stables, avec une cadence de production inférieure aux prévisions. Si le marché s'améliore, comme en attestent les 31 commandes et 30 options comptabilisées lors du salon aéronautique de Farnborough, les conditions de financement restent difficiles. Fin juin 2010, le carnet de commandes d'ATR comptait 117 avions.

Début juillet, EADS North America a présenté son offre en tant que maître d'œuvre du programme de modernisation du ravitailleur de l'armée de l'air américaine. Le ministère de la Défense américain a clairement indiqué qu'EADS North America était un fournisseur qualifié et capable d'assumer toutes les responsabilités d'un maître d'œuvre, y compris des travaux classifiés.

La montée en cadence du programme LUH se poursuit avec succès. Tous les hélicoptères ont été livrés dans les délais prévus, voire en avance sur le calendrier. Aux côtés de son équipe industrielle composée d'American Eurocopter et de Lockheed Martin, EADS North America construira trois hélicoptères de démonstration de technologie de reconnaissance aérienne proposés sous la dénomination AAS-72X, dans le cadre de la mission Armed Aerial Scout de l'armée de terre américaine qui consiste à fournir reconnaissance et sécurité aériennes lors d'opérations de combat. L'AAS-72X est un dérivé de l'hélicoptère utilitaire léger UH-72A Lakota, considéré comme l'un des programmes d'acquisition les plus réussis de l'histoire de l'armée américaine. Le 30 juin 2010, le carnet de commandes des Autres Activités restait inchangé à 2 milliards d'euros (fin 2009 : 2 milliards d'euros).

\* 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 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

---

### Alexander REINHARDT

Head of Corporate Media Relations

Tel.: +49 89.60 73 40 66

Fax: +49 89.60 73 40 67

---

### Dr. Martin AGÜERA

Corporate Media Relations Finance

Tel.: +49 89 607-34735

Fax: +49 89 607-27435

---

### Charles-Etienne LEBATARD

Media Relations France

Tel.: +33 1.42 24 24 25

Fax: +33 1.42 24 23 28

---

### Philipp LEHMANN

Media Relations Allemagne

Tel.: +49 89.60 73 42 87

Fax: +49 89.60 73 42 39

---

#### Point presse :

#### Téléconférence en direct sur Internet destinée aux analystes

Vous pouvez écouter, aujourd'hui à 11h00 CET, la téléconférence avec les analystes donnée par le Président exécutif d'EADS, Louis Gallois, et par Hans Peter Ring, Directeur financier, sur le site Internet d'EADS [www.eads.com](http://www.eads.com).

Cliquez sur la bannière située sur la page d'accueil. Une version sur demande sera disponible après la transmission en direct.

## EADS – Résultats du S1 2010 (Revus)

(montants en euros)

Groupe EADS	S1 2010	S1 2009	Variation
<b>Chiffre d'affaires</b> en millions	<b>20 308</b>	20 195	+ 1 %
dont activités de défense, en millions	<b>5 120</b>	4 555	+ 12 %
<b>EBITBA<sup>(1)</sup></b> , en millions	<b>1 148</b>	1 663	- 31 %
<b>EBIT<sup>(2)</sup></b> , en millions	<b>406</b>	888	- 54 %
<b>Frais de recherche et développement</b> , en millions	<b>1 301</b>	1 172	+ 11 %
<b>Résultat net<sup>(3)</sup></b> , en millions	<b>185</b>	378	- 51 %
<b>Bénéfice par action (BPA)<sup>(3)</sup></b>	<b>0,23</b>	0,47	- 0,24 €
<b>Flux de trésorerie disponible</b> , en millions	<b>- 737</b>	- 1 169	-
<b>Flux de trésorerie disponible avant financement-clients</b> , en millions	<b>- 470</b>	- 948	-
<b>Prises de commandes<sup>(4)</sup></b> , en millions	<b>30 768</b>	17 159	+ 79 %
Groupe EADS	30 juin 2010	31 décembre 2009	Variation
<b>Carnet de commandes<sup>(4)</sup></b> , en millions	<b>454 498</b>	389 067	+ 17 %
dont activités de défense, en millions	<b>56 571</b>	57 306	- 1 %
<b>Position de trésorerie nette</b> , en millions	<b>8 864</b>	9 797	- 10 %
<b>Effectif</b>	<b>120 038</b>	119 506	+ 0 %

par Division	Chiffre d'affaires			EBIT <sup>(2)</sup>		
	S1 2010	S1 2009	Variation	S1 2010	S1 2009	Variation
(Montants en millions d'euros)						
Division Airbus <sup>(5)</sup>	<b>13 853</b>	13 951	- 1 %	<b>104</b>	519	- 80 %
Airbus Commercial	<b>12 965</b>	13 204	- 2 %	<b>241</b>	737	- 67 %
Airbus Military	<b>1 007</b>	855	+ 18 %	<b>- 161</b>	- 218	-
Eurocopter	<b>2 109</b>	1 908	+ 11 %	<b>71</b>	99	- 28 %
Astrium	<b>2 110</b>	2 194	- 4 %	<b>106</b>	99	+ 7 %
Défense & Sécurité	<b>2 183</b>	2 161	+ 1 %	<b>110</b>	143	- 23 %
Siège social/Consolidation	<b>- 501</b>	- 499	-	<b>15</b>	26	-
Autres Activités	<b>554</b>	480	+ 15 %	<b>0</b>	2	- 100 %
<b>Total</b>	<b>20 308</b>	20 195	+ 1 %	<b>406</b>	888	- 54 %

par Division	Prises de commandes <sup>(4)</sup>			Carnet de commandes <sup>(4)</sup>		
	S1 2010	S1 2009	Variation	30 juin 2010	31 décembre 2009	Variation
(Montants en millions d'euros)						
Division Airbus <sup>(5)</sup>	<b>24 542</b>	6 194	+ 296 %	<b>405 027</b>	339 722	+ 19 %
Airbus Commercial	<b>24 302</b>	6 025	+ 303 %	<b>385 677</b>	320 321	+ 20 %
Airbus Military	<b>285</b>	247	+ 15 %	<b>20 773</b>	20 686	+ 0 %
Eurocopter	<b>1 785</b>	2 252	- 21 %	<b>14 740</b>	15 064	- 2 %
Astrium	<b>2 667</b>	6 396	- 58 %	<b>15 524</b>	14 653	+ 6 %
Défense & Sécurité	<b>1 856</b>	2 346	- 21 %	<b>18 548</b>	18 796	- 1 %
Siège social/Consolidation	<b>- 454</b>	- 393	-	<b>- 1 348</b>	- 1 120	-
Autres Activités	<b>372</b>	364	+ 2 %	<b>2 007</b>	1 952	+ 3 %
<b>Total</b>	<b>30 768</b>	17 159	+ 79 %	<b>454 498</b>	389 067	+ 17 %

**EADS – Résultats du deuxième trimestre (T2) 2010**  
(montants en euros)

Groupe EADS	T2 2010			T2 2009			Variation
Chiffre d'affaires, en millions	11 358			11 728			- 3 %
EBIT <sup>(2)</sup> , en millions	323			656			- 51 %
Résultat net <sup>(3)</sup> , en millions	82			208			- 61 %
Bénéfice par action (BPA) <sup>(3)</sup>	0,10			0,26			- 0,16 €
par Division	Chiffre d'affaires			EBIT <sup>(2)</sup>			
(Montants en millions d'euros)	T2 2010	T2 2009	Variation	T2 2010	T2 2009	Variation	
Division Airbus <sup>(5)</sup>	7 589	8 068	- 6 %	97	430	- 77 %	
Airbus Commercial	6 976	7 734	- 10 %	235	532	- 56 %	
Airbus Military	623	399	+ 56 %	- 162	- 102	-	
Eurocopter	1 311	1 150	+ 14 %	45	61	- 26 %	
Astrium	1 186	1 290	- 8 %	65	63	+ 3 %	
Défense & Sécurité	1 255	1 227	+ 2 %	89	122	- 27 %	
Siège social/Consolidation	- 291	- 273	-	26	- 22	-	
Autres Activités	308	266	+ 16 %	1	2	- 50 %	
<b>Total</b>	<b>11 358</b>	<b>11 728</b>	<b>- 3 %</b>	<b>323</b>	<b>656</b>	<b>- 51 %</b>	

Le chiffre d'affaires du T2 2010 est globalement stable par rapport au T2 2009. L'augmentation du chiffre d'affaires d'Airbus Military est lié au franchissement de points d'étape du programme A400M ainsi qu'à une hausse de l'activité Ravitailleurs et Transporteurs légers et moyens. Le chiffre d'affaires d'Eurocopter a augmenté de 14 % grâce à un mix produits plus favorable et à une hausse des volumes. Le chiffre d'affaires d'Astrium est inférieur à celui du T2 2009 qui intégrait un élément exceptionnel dû à l'incorporation de revenus en orbite de satellites commerciaux de télécommunications.

L'EBIT\* recule au T2 2010 à 323 millions d'euros, contre 656 millions d'euros au cours de l'exercice précédent. L'EBIT\* d'Airbus a chuté à 97 millions d'euros (T2 2009 : 430 millions d'euros) principalement du fait de la détérioration des taux de couvertures, d'une diminution des volumes et d'une hausse des investissements en R&D. Airbus Military a été moins affecté par des charges non récurrentes sur l'A400M. Au T2 2010, l'EBIT\* d'Astrium et des Autres Activités est resté stable alors qu'il a diminué pour la division Défense & Sécurité de 27 % en raison d'une hausse des investissements en R&D et d'un échelonnement défavorable des frais administratifs et commerciaux. Chez Eurocopter, l'EBIT\* du T2 2010 de 45 millions d'euros (T2 2009 : 61 millions d'euros) comprend une charge de restructuration de 40 millions d'euros et une charge dans le cadre du programme NH90 partiellement compensées par la montée en puissance du programme KUH. L'EBIT\* du Siège a augmenté car l'EBIT\* du T2 2009 était pénalisé par des coûts immobiliers.

#### Notes de bas :

- 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) À la suite de 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'activité d'Airbus liée à l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division. Les chiffres d'Airbus Commercial pour le S1 et le T2 2009 sont maintenant présentés en détail. L'EBIT\* d'Airbus Military pour le S1 et le T2 2009 ont été retraités pour traduire les changements.

#### 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 21 avril 2010 contient des informations complémentaires relatives à ces différents facteurs. Pour plus d'informations, voir [www.eads.com](http://www.eads.com).



