



De la stabilisation à l'expansion : EADS publie ses résultats annuels 2010

Leyde, 09 mars 2011

- Tous les indicateurs-clés ont dépassé les objectifs
- Prises de commandes en hausse de 81 %, à 83,1 milliards d'euros, tirées par Airbus Commercial
- Chiffre d'affaires en hausse de 7 % à 45,8 milliards d'euros, avec des livraisons record par Airbus de 510 avions commerciaux
- EBIT* avant éléments non-récurrents d'1,3 milliard d'euros
- Flux de trésorerie disponible de 2,7 milliards d'euros, nettement supérieur aux prévisions
- Proposition de reprise de versement d'un dividende de 0,22 euro par action
- Résultat net : 553 millions d'euros – bénéfice par action (BPA) : 0,68 euro
- Trésorerie nette record de 11,9 milliards d'euros

Les résultats annuels d'EADS (symbole boursier : EAD) pour l'exercice 2010, année du 10ème anniversaire du Groupe, soulignent ses réalisations importantes, soutenues par l'amélioration plus importante que prévu de l'environnement macroéconomique et commercial. Le Groupe doit toutefois toujours suivre de près l'évolution des marchés institutionnels, dont celui des hélicoptères, ainsi que celle des budgets publics et de défense. Les risques potentiels liés aux prix du pétrole et des matières premières, au trafic aérien en Afrique du Nord et à l'évolution des taux de change font également l'objet d'un suivi attentif. En 2010, les prises de commandes(4) se sont élevées à 83,1 milliards d'euros, dopées par le rebond de l'aviation commerciale. Avec un carnet de commandes supérieur à 448 milliards d'euros, EADS peut s'appuyer sur une base solide pour les livraisons à venir. Par ailleurs, le Groupe a enregistré un chiffre d'affaires record de 45,8 milliards d'euros et a atteint un niveau de rentabilité et de trésorerie supérieur aux prévisions. L'EBIT* avant éléments non-récurrents s'est quant à lui établi à 1,3 milliard d'euros, grâce à la performance sous-jacente meilleure que prévue des programmes historiques d'Airbus et d'autres activités clés. L'EBIT* reporté s'est élevé à 1,2 milliard d'euros. À 11,9 milliards d'euros, la position de trésorerie nette dépasse les prévisions, grâce à une meilleure gestion des liquidités et à la hausse des prises de commandes. C'est un atout majeur pour la croissance future.

« En 2010, EADS a accompli d'importants progrès. Les commandes civiles ont dépassé nos attentes et nous avons dégagé un excellent niveau de trésorerie. Nous avons entrepris de grandes choses pour améliorer la gestion et le suivi des programmes clés : le niveau de risques de l'A400M a été largement réduit et la production de l'A380 ne cesse de s'améliorer », a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS. « Toutefois, nous accordons la plus grande attention au programme A350, à l'évolution des budgets de défense et de l'espace ainsi qu'à la reprise du marché des hélicoptères. À l'aube de notre deuxième décennie d'existence, notre priorité essentielle est de poursuivre l'amélioration de notre rentabilité au cours des prochaines années, afin de poser les bases solides d'une croissance durable. »

En 2010, le **chiffre d'affaires** d'EADS a progressé de 7 %, à 45,8 milliards d'euros (2009 : 42,8 milliards d'euros). Cette augmentation s'explique à la fois par la hausse des volumes et par un meilleur mix dans les activités clés, mais l'impact négatif des effets de change a pesé à hauteur d'environ 500 millions d'euros. Le nombre de livraisons est resté élevé, avec 510 avions chez Airbus Commercial et 527 hélicoptères chez Eurocopter. Par ailleurs, Ariane 5 a réussi son 41ème lancement consécutif. EADS a repris l'application de la méthode du pourcentage à terminaison pour le programme A400M, en s'appuyant sur l'allocation de points d'étape internes. Cela s'est traduit par un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros enregistré au titre du programme, avec une marge nulle du fait de l'utilisation des provisions associées. Les négociations entre les États clients et EADS ont abouti, mettant fin aux discussions globales sur l'A400M. Après l'obtention des autorisations sur le dispositif d'aide financière à l'exportation (ELF) en France et en Allemagne, le Groupe attend encore la finalisation des négociations sur ce point avec certains des États clients. Ces négociations

devraient aboutir en 2011. Parallèlement, le programme affiche de bons résultats, avec quatre appareils de développement en vol. En février 2011, un point d'étape majeur du programme, le « seuil de maturité » de l'A400M, a été franchi, ce qui ouvre la voie à la production en série. La certification civile est prévue pour 2011.

L'EBIT* avant éléments non-récurrents (EBIT ajusté) est un indicateur qui donne la marge opérationnelle en excluant les charges et bénéfices non récurrents induits par des variations au niveau des provisions ou des effets de change. Il s'est élevé à 1,3 milliard d'euros (2009 : 2,2 milliards d'euros) pour EADS, dont environ 280 millions d'euros pour Airbus. Il a bénéficié de la bonne performance sous-jacente de toutes les activités clés dans les Divisions, en particulier des programmes historiques d'Airbus. En comparaison avec 2009, l'EBIT* avant éléments non-récurrents a été pénalisé par la détérioration des taux de couverture (1 € = 1,26 \$ en 2009, contre 1 € = 1,35 \$ en 2010). Conformément aux prévisions, l'A380 continue de peser fortement sur cet indicateur.

L'EBIT* reporté d'EADS s'est établi à 1 231 millions d'euros (2009 : -322 millions d'euros). En 2010, EADS a continué à améliorer sa stratégie de couverture naturelle, ce qui a un impact sur l'EBIT* reporté et les autres résultats financiers. En revanche, l'effet sur l'EBIT* avant éléments non-récurrents et le résultat net est nul.

Le **résultat net** a atteint 553 millions d'euros (2009 : -763 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 0,68 euro (BPA 2009 : -0,94 euro). Le résultat financier s'est élevé à -371 millions d'euros (2009 : -592 millions d'euros). Le montant des intérêts, de -99 millions d'euros (2009 : -147 millions d'euros), s'explique essentiellement par des charges d'intérêts plus faibles. De même, les autres résultats financiers ont enregistré une forte progression, d'environ 170 millions d'euros en glissement annuel, pour s'établir à -272 millions d'euros (2009 : -445 millions d'euros). Cette amélioration résulte principalement de l'actualisation des provisions, qui a été plus faible en 2010 qu'en 2009 du fait, pour l'essentiel, d'un effet de base (provisions à actualiser moins importantes en 2010 qu'en 2009).

Sur la base d'un bénéfice par action de 0,68 euro, le Conseil d'administration d'EADS proposera lors de l'Assemblée générale annuelle des actionnaires le paiement d'un dividende de 0,22 euro par action, au 6 juin 2011, (exceptionnellement, en raison des pertes importantes enregistrées de 2009, aucun dividende n'a été versé au titre de cet exercice). La date d'arrêté des positions devrait être le 3 juin 2011.

« Nous sommes heureux de pouvoir à nouveau servir un dividende à nos actionnaires dont nous remercions la fidélité. La performance du Groupe en 2010 justifie le dividende proposé. Notre ambition affichée est d'améliorer progressivement la rentabilité à moyen terme. Cette amélioration est une condition indispensable à une meilleure distribution des dividendes, à l'avenir.», a déclaré Hans Peter Ring, Directeur financier d'EADS.

Les dépenses de R&D autofinancées ont atteint 2 939 millions d'euros (2009 : 2 825 millions d'euros), principalement sous l'effet de la hausse enregistrée chez Cassidian dans l'activité drones et dans les activités Systèmes, ainsi que chez Eurocopter pour toute la gamme. Chez Airbus, la hausse des coûts de recherche et de développement de l'A350 XWB a été compensée par des réductions sur d'autres programmes, en particulier l'A380 et l'A330-200F.

Le **flux de trésorerie disponible** avant financement-clients, de 2 644 millions d'euros (2009 : 991 millions d'euros), est nettement supérieur aux prévisions, grâce à une meilleure performance en termes de gestion de l'exploitation et des stocks et à un plus fort niveau d'avances-clients pour Airbus. Cette amélioration par rapport à l'année dernière provient du besoin en fonds de roulement. Chez Airbus Commercial, la réduction des stocks est favorisée par les niveaux des livraisons. Le flux d'avances-clients lié à l'activité commerciale d'Airbus a atteint un niveau supérieur aux prévisions et à celui de 2009, notamment au quatrième trimestre, en raison de la hausse des futures livraisons et des commandes d'avions commerciaux. Cet effet positif a été toutefois gommé par la baisse des avances-clients chez Astrium et Cassidian, en comparaison avec un niveau 2009 favorisé par les exceptionnelles prises de commandes enregistrées la même année. Le dynamisme des loueurs d'avions conjugué à la reprise du secteur bancaire a permis de comptabiliser une contribution positive d'environ 60 millions d'euros au titre des financements-clients, contre un décaissement de 400 millions d'euros en 2009. Les activités d'investissement ont absorbé quelque 2,3 milliards d'euros, essentiellement sous l'effet de la montée en puissance des investissements liés au programme A350 XWB. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients s'est élevé à 2 707 millions d'euros (2009 : 585 millions d'euros).

La **position de trésorerie nette** d'EADS a atteint 11,9 milliards d'euros (fin 2009 : 9,8 milliards d'euros), après une contribution de 553 millions d'euros au titre des actifs des régimes de retraite. Elle constitue une base solide pour couvrir les besoins opérationnels du Groupe et assurer sa croissance future.

Avec 83,1 milliards d'euros, **les prises de commandes**(4) du Groupe ont nettement progressé par rapport à l'année précédente (2009 : 45,8 milliards d'euros), sous l'effet d'un plus grand nombre de commandes d'avions commerciaux chez Airbus. Parmi les 574 commandes nettes d'avions, figurent 32 A380 et 78 A350 XWB. Fin décembre 2010, le **carnet de commandes**(4) d'EADS s'établissait à un montant record de 448,5 milliards d'euros (fin 2009 : 389,1 milliards d'euros), reflétant le rebond des commandes d'avions commerciaux. Par ailleurs, le carnet de commandes d'Airbus Commercial a également profité de l'appréciation du dollar face à l'euro à fin décembre 2010 par rapport à fin décembre 2009, avec un effet positif d'environ 25 milliards d'euros. Le carnet de commandes des activités de défense s'est élevé à 58,3 milliards d'euros (fin 2009 : 57,3 milliards d'euros).

Fin décembre 2010, EADS comptait 121 691 **salariés** (fin 2009 : 119 506).

Perspectives

Les perspectives d'EADS pour l'exercice 2011 reposent sur une hypothèse de 1 € pour 1,35 \$ US comme taux moyen et de clôture.

En 2011, Airbus prévoit de livrer 520 à 530 avions commerciaux, avec un niveau de commandes brutes supérieur aux livraisons.

Le chiffre d'affaires 2011 devrait être supérieur au chiffre d'affaires de l'exercice 2010.

EADS s'attend à ce que l'EBIT* avant éléments non-récurrents en 2011 reste stable par rapport à 2010, à environ 1,3 milliard d'euro. La hausse des volumes et des prix chez Airbus Commercial est globalement compensée par la dégradation des taux de couverture, l'augmentation des dépenses de R&D et un mix-produits moins favorable chez Cassidian.

À l'avenir, la performance de l'EBIT* reporté et du BPA d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter les programmes A400M, A380 et A350XWB en respectant les engagements pris envers ses clients.

L'EBIT* reporté et le BPA dépendent également de l'évolution des taux de change.

Sur une hypothèse de 1 € pour 1,35 US \$, le Groupe prévoit en 2011 un BPA supérieur à celui de 2010 qui s'élevait à 0,68 euro.

EADS s'attend à un flux de trésorerie disponible positif en 2011. Comme il s'agit là du poste le plus volatil, EADS précisera plus tard dans l'année ses perspectives à ce sujet.

En 2012, le Groupe devrait enregistrer une nette amélioration de son EBIT* avant éléments non-récurrents, grâce à une hausse des volumes, à de meilleurs prix et à une amélioration de la performance de l'A380 chez Airbus.

Divisions EADS : forte poussée de l'aviation commerciale, turbulences en vue sur les marchés institutionnels et gouvernementaux

Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus, de 29 978 millions d'euros, a progressé de 7 % par rapport à l'année dernière (2009 : 28 067 millions d'euros).

L'EBIT* consolidé d'Airbus s'est élevé à 305 millions d'euros (2009 : -1 371 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a atteint 27 673 millions d'euros (2009 : 26 370 millions d'euros). Les livraisons ont augmenté pour atteindre 510 appareils commerciaux, dont 508 appareils comptabilisés en chiffre d'affaires (2009 : 498 appareils). En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial bénéficie d'un effet favorable en termes de volume et de mix, avec notamment un nombre plus élevé de livraisons d'A380. L'effet de change négatif sur le chiffre d'affaires est évalué aux environs de 500 millions d'euros. Deux avions A330-200 ont été livrés sous contrat de location simple, de sorte qu'ils n'entrent pas dans la comptabilisation du chiffre d'affaires et de la marge commerciale. Les deux avions monocouloirs restants livrés sous contrat de location simple au premier semestre 2010 ont pu être vendus sur le marché, ce qui porte le nombre total d'appareils livrés et comptabilisés dans le chiffre d'affaires et la marge commerciale au dernier trimestre à 132. L'EBIT* d'Airbus Commercial a diminué à 291 millions d'euros (exercice 2009 : 386 millions d'euros). En comparaison avec 2009, l'EBIT* d'Airbus Commercial avant éléments non-récurrents (2009 : environ 1 milliard d'euros ; 2010 environ 280 millions d'euros) a bénéficié d'effets favorables en termes de

volume et de mix, d'une amélioration de la politique tarifaire nette d'inflation et des économies Power8. Il pâtit en revanche de la détérioration du taux de couverture, de l'ordre de 940 millions d'euros, et de l'augmentation des coûts associés à la croissance de l'activité.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military a augmenté à 2 684 millions d'euros (2009 : 2 235 millions d'euros), grâce à une meilleure comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M et malgré une baisse du chiffre d'affaires des avions militaires moyens et légers (M&L) et des ravitailleurs. En raison du retour à la méthode du pourcentage à terminaison sur le programme A400M, les points d'étape internes franchis en 2010 ont généré un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros, avec une marge nulle du fait de l'utilisation des provisions associées. Les livraisons se sont élevées à 20 appareils moyens et légers (2009 : 16 appareils). L'EBIT* d'Airbus Military a atteint 21 millions d'euros (exercice 2009 : - 1 754 millions d'euros, grevé par la provision A400M). Ce résultat reflète un mix favorable des appareils légers et moyens et des ravitailleurs.

En 2010, Airbus Commercial a enregistré des niveaux record en termes de livraisons. Le marché a rebondi, dopé par la croissance affichée par les marchés émergents, et a généré 644 nouvelles commandes commerciales brutes (2009 : 310). 574 commandes nettes d'appareils ont été enregistrées, dont 32 A380 supplémentaires et 78 A350 XWB, ce qui porte le total des commandes A350 XWB à 583 appareils, pour 36 clients. L'A320neo (option nouveau moteur), qui réduit la consommation de carburant de 15 %, a été lancé au quatrième trimestre et a très vite rencontré un vif succès sur le marché. Airbus Military a enregistré 21 commandes brutes d'appareils (CN235 et C-295) en 2010.

Concernant l' A350 XWB, le programme d'EADS qui comporte le plus haut niveau de risque, Airbus a réalisé de substantiels progrès en 2010, avec la mise en fabrication de sous-composants et de sous-ensembles au niveau des sections. Cela étant, le calendrier demeure tendu. L'entrée en service est prévue au second semestre 2013.

Comme prévu, le programme A380 se stabilise et Airbus réalise d'importants progrès sur la courbe d'apprentissage, ce qui entraîne l'amélioration de la marge brute par appareil.

Le programme A400M affiche de bons résultats, avec quatre appareils de développement en vol. Le « seuil de maturité » de l'A400M, point d'étape majeur du programme franchi en février 2011, ouvre la voie à la production en série. Sa certification civile est prévue pour 2011. L'appareil ravitailleur multi-rôle A330 (MRTT) a, pour sa part, obtenu sa certification civile et militaire et l'avion ravitailleur britannique a réalisé son premier vol.

Au 31 décembre 2010, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 400,4 milliards d'euros (fin 2009 : 339,7 milliards d'euros). Le carnet de commandes d'Airbus Commercial, qui a bénéficié d'une appréciation d'environ 25 milliards d'euros grâce au raffermissement du dollar américain par rapport à l'euro à la fin décembre 2010, par comparaison avec la fin décembre 2009, a atteint une valeur de 378,9 milliards d'euros (fin 2009 : 320,3 milliards d'euros), ce qui représente 3 552 appareils (fin 2009 : 3 488 appareils). Le carnet de commandes d'Airbus Military se monte à 241 appareils. Il a augmenté de 10 %, pour atteindre 22,8 milliards d'euros (fin 2009 : 20,7 milliards d'euros). Le carnet de commandes de l'A400M a bénéficié d'une réévaluation positive après la conclusion des négociations clients.

En 2010, le chiffre d'affaires d'**Eurocopter** s'est élevé à 4 830 millions d'euros (exercice 2009 : 4 570 millions d'euros). Au total, 527 hélicoptères ont été livrés (2009 : 558 hélicoptères) dont 28 NH90 et 15 Tigre, soit le double de 2009. Les marines néerlandaise et française ont reçu les premières versions navales du NH90. Le chiffre d'affaires reflète également un mix favorable, dû à l'amélioration des activités de support et aux recettes gouvernementales. L'EBIT* de la Division a baissé pour atteindre 183 millions d'euros (2009 : 263 millions d'euros). Cette baisse est due à la hausse des investissements dans les produits et à des effets exceptionnels négatifs, d'environ 120 millions d'euros, en raison essentiellement du NH90 et d'une charge de restructuration.

En 2010, il a été procédé aux premiers essais en vol de l'appareil hybride de démonstration grande vitesse X3, l'un des fleurons de la stratégie d'innovation d'Eurocopter, ainsi qu'au tout premier vol du second prototype EC175. Toujours en 2010, Eurocopter a renforcé ses capacités en formation et en support/services dans diverses régions, notamment en Chine et en Inde, et a conçu une nouvelle plateforme logistique mondiale en France.

Avec 346 commandes nettes, la tendance 2010 des commandes nettes a été stable par rapport à 2009 (344 commandes nettes), en dépit du recul des commandes brutes, mais grâce à la diminution des annulations, au nombre de 49 contre 105 en 2009. La reprise du marché civil est lente, notamment à cause des nombreux hélicoptères d'occasion présents sur le marché. Eurocopter a proactivement commencé à s'adapter à cette

situation avec son programme SHAPE, lancé au début 2010. De notables progrès ont été réalisés concernant la réduction des effectifs et des coûts d'exploitation. Le carnet de commandes d'Eurocopter a atteint 14,6 milliards d'euros (fin 2009 : 15,1 milliards d'euros), soit 1 122 hélicoptères (fin 2009 : 1 303 hélicoptères).

Le chiffre d'affaires d'**Astrium** a progressé en 2010 de 4 %, à 5 003 millions d'euros (2009 : 4 799 millions d'euros), soit une année fructueuse pour les programmes de la Division. En termes de chiffre d'affaires, les résultats ont été nettement supérieurs aux prévisions, puisqu'ils compensent largement l'impact positif exceptionnel dû au rattrapage non-récurrent des mécanismes d'incitation liés aux mises en orbite enregistré en 2009. Parmi les faits marquants de 2010 figure le début des livraisons de missiles balistiques M51 pour la Marine française. Dix satellites construits par Astrium ont été lancés et sont aujourd'hui pleinement opérationnels. Ariane 5 a parfaitement réussi son 41ème lancement consécutif, avec un nombre total de six lancements en 2010. L'EBIT* s'est amélioré de 8 %, atteignant 283 millions d'euros (2009 : 261 millions d'euros). Ce résultat est dû se doit à la croissance et à la productivité des services dans la défense, ainsi qu'à l'amélioration opérationnelle des activités institutionnelles.

Astrium a également lancé un programme de transformation, AGILE, dans le but d'accroître l'efficacité et de se préparer à opérer dans un environnement compétitif évolutif.

Les prises de commandes ont atteint six milliards d'euros en 2010, dopées par une dynamique commerciale continue (2009 : 8,3 milliards d'euros, incluant le lot PB de 35 lanceurs Ariane 5). Les commandes de 2010 comportent les contrats d'évolution et de maintenance du M51 et deux satellites optiques de reconnaissance destinés à la DGA. En outre, le marché Skynet5 conclu avec le ministère britannique de la Défense a été prolongé. L'Agence spatiale européenne a attribué deux marchés pour entamer la première phase de développement d'Ariane 5 ME (Mid-life Evolution) et pour conduire les études préliminaires de développement d'un Lanceur de nouvelle génération (NGL). À la fin décembre 2010, le carnet de commandes d'Astrium a augmenté à 15,8 milliards d'euros (fin 2009 : 14,7 milliards d'euros).

En 2010, le chiffre d'affaires de **Cassidian** a progressé de 11 %, à 5 933 millions d'euros (2009 : 5 363 millions d'euros). Cette forte hausse du chiffre d'affaires est due à la croissance des volumes issus du cœur de métier et de l'exportation des programmes Eurofighter et Missile ainsi qu'aux progrès réalisés dans l'activité de sécurisation des frontières. L'EBIT* est resté stable à 457 millions d'euros (2009 : 449 millions d'euros). Ce résultat reflète la croissance des marges sur les programmes arrivés à maturité et la hausse importante des investissements autofinancés de recherche et de développement sur les produits de nouvelle génération. Il a été grevé par des effets exceptionnels d'environ 20 millions d'euros, incluant, entre autres, l'annulation du contrat FiReControl par le Gouvernement britannique. Les investissements en R&D sont essentiellement axés sur les drones et les communications sécurisées.

EADS continue d'évaluer avec ses clients leurs besoins et les solutions de financement du drone Talarion, insistant sur la nécessité pour les gouvernements de s'engager en temps opportun dans le programme. Le premier vol réussi d'EuroHawk et la poursuite des essais du démonstrateur Barracuda confirment les capacités techniques du Groupe en ce domaine.

Cassidian commence néanmoins à ressentir les premiers effets de la pression exercée sur les budgets européens de la Défense, qui se traduisent par des prises de commandes différées et des dépenses de R&D plus élevées. Malgré tout, la Division a enregistré une performance solide en 2010. Le Gouvernement allemand devrait faire connaître ses intentions dans le courant du printemps. En attendant, un programme de transformation est à l'étude pour permettre à Cassidian de s'adapter à l'évolution de son environnement économique, et notamment à la croissance future du secteur de la sécurité.

En 2010, Cassidian a développé sa stratégie de mondialisation, notamment en unissant ses forces à Odebrecht, au Brésil, dans le domaine des technologies de défense et de sécurité et en créant un centre d'ingénierie et une coentreprise avec Larsen & Toubro, en Inde.

Dans un contexte de marché plus difficile, le niveau des prises de commandes était inférieur à celui du chiffre d'affaires, à 4,3 milliards d'euros (2009 : 8,0 milliards d'euros). À la fin décembre 2010, le carnet de commandes de la Division est resté solide, à 16,9 milliards d'euros (fin 2009 : 18,8 milliards d'euros).

Siège et Autres Activités (non rattachées à une Division)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a progressé de 8 %, à 1 182 millions d'euros (2009 : 1 096 millions d'euros). Cette progression est principalement due à l'accélération des livraisons d'hélicoptères utilitaires

légers (LUH) chez EADS North America. L'EBIT* des Autres Activités est monté à 25 millions d'euros (2009 : 21 millions d'euros), grâce aux hausses enregistrées par ATR et Sogerma et malgré la hausse des investissements d'EADS NA. La progression d'ATR inclut un effet de change exceptionnel positif d'environ 15 millions d'euros.

ATR a livré 52 appareils en 2010 (exercice 2009 : 53 appareils) et a reçu 78 commandes nettes fermes (2009 : 26 commandes nettes), ainsi que 33 options. La prise de commandes s'est révélée supérieure aux prévisions, avec un marché très actif sur la nouvelle version -600. La part de marché d'ATR a atteint 65 % environ en 2010, ce qui confirme son leadership dans ce segment. Les nouvelles commandes portent sur 20 ATR 72-600 de la part du transporteur brésilien Azul Linhas Aéreas. En outre, ATR a gagné un nouvel opérateur avec Trinidad and Tobago Airlines, qui a commandé 9 ATR 72-600. En 2010, ATR a livré son 900ème appareil à la compagnie aérienne brésilienne TRIP Linhas Aéreas. À la fin décembre 2010, le carnet de commandes d'ATR est resté stable, avec 159 appareils (fin 2009 : 133 appareils) et les taux de production devraient augmenter en 2011, grâce à la notable amélioration de son marché et de son environnement financier.

Anticipant une potentielle campagne-clé d'hélicoptères aux Etats-Unis, EADS NA a procédé au premier vol de son démonstrateur technique Armed Aerial Scout 72X, en décembre, et a livré son 150ème hélicoptère utilitaire léger UH-72A Lakota à l'Armée américaine en février 2011, chaque livraison respectant le calendrier et le budget. Le 31 décembre 2010, le carnet de commandes des Autres Activités restait inchangé à 2,5 milliards d'euros (fin 2009 : 2,0 milliards d'euros).

* EADS utilise l'**EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels** comme indicateur-clé de ses performances économiques. Le terme « éléments exceptionnels » désigne des éléments comme 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 2010, le Groupe – qui comprend Airbus, Astrium, Cassidian et Eurocopter – a dégagé un chiffre d'affaires de 45,8 milliards d'euros, avec un effectif de près de 122 000 personnes.

Contacts

Pierre Bayle Tel.: +33 1.42 24 20 63
Head of Corporate Communications Fax: +33 1.42 24 23 28

Alexander Reinhardt Tel.: +49 89.60 73 40 66
Head of Corporate Media Relations Fax: +49 89.60 73 40 67

Dr. Martin Agüera Tel.: +49 89 607-34735
Media Relations Finance Fax: +49 89 607-27435

Philipp Lehmann Tel.: +49 89.60 73 42 87
Media Relations Germany Fax: +49 89.60 73 42 39

Point presse :

Transmission en direct sur Internet de la conférence téléphonique destinée aux analystes

Vous pouvez écouter, aujourd'hui à 09h30 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.

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

EADS – Résultats de l'exercice 2010

Groupe EADS	Exercice 2010	Exercice 2009	Variation
Chiffre d'affaires , en millions	45 752	42 822	+7 %
dont activités de défense, en millions	12 269	10 767	+14 %
EBITDA⁽¹⁾ , en millions	2 769	1 446	+91 %
EBIT⁽²⁾ , en millions	1 231	-322	
Frais de recherche et développement , en millions	2 939	2 825	+4 %
Résultat net⁽³⁾ , en millions	553	-763	
Bénéfice par action (BPA)⁽³⁾	0,68	-0,94	1,62 €
Flux de trésorerie disponible , en millions	2 707	585	+363 %
Flux de trésorerie disponible avant financement-clients , en millions	2 644	991	+167 %
Dividende par action	0,22⁽⁶⁾	0,00	N/A
Prises de commandes⁽⁴⁾ , en millions	83 147	45 847	+81 %
Groupe EADS	31 déc. 2009	31 déc. 2009	Variation
Carnet de commandes⁽⁴⁾ , en millions	448 493	389 067	+15 %
dont activités de défense, en millions	58 257	57 306	+2 %
Position de trésorerie nette , en millions	11 918	9 797	+22 %
Effectif	121 691	119 506	+2 %

Merci de vous reporter en page 15 pour les notes de bas de page.

par Division	Chiffre d'affaires			EBIT ⁽²⁾			
	(en millions d'euros)	Exercice 2010	Exercice 2009	Variation	Exercice 2010	Exercice 2009	Variation
Division Airbus ⁽⁵⁾		29 978	28 067	+7 %	305	-1 371	
Airbus Commercial		27 673	26 370	+5 %	291	386	-25 %
Airbus Military		2 684	2 235	+20 %	21	-1 754	
Eurocopter		4 830	4 570	+6 %	183	263	-30 %
Astrium		5 003	4 799	+4 %	283	261	+8 %
Cassidian		5 933	5 363	+11 %	457	449	+2 %
Siège social/Consolidation		-1 174	-1 073	-	-22	55	-
Autres Activités		1 182	1 096	+8 %	25	21	+19 %
Total		45 752	42 822	+7 %	1 231	-322	

par Division	Prises de commandes ⁽⁴⁾			Carnet de commandes ⁽⁴⁾			
	(en millions d'euros)	Exercice 2010	Exercice 2009	Variation	31 déc. 2010	31 déc. 2009	Variation
Division Airbus ⁽⁵⁾		68 223	23 904	+185 %	400 400	339 722	+18 %
Airbus Commercial		68 210	23 461	+191 %	378 907	320 321	+18 %
Airbus Military		152	637	-76 %	22 819	20 686	+10 %
Eurocopter		4 316	5 810	-26 %	14 550	15 064	-3 %
Astrium		6 037	8 285	-27 %	15 760	14 653	+8 %
Cassidian		4 312	7 959	-46 %	16 903	18 796	-10 %
Siège social/Consolidation		-1 409	-1 080	-	-1 639	-1 120	-
Autres Activités		1 668	969	+72 %	2 519	1 952	+29 %
Total		83 147	45 847	+81 %	448 493	389 067	+15 %

Merci de vous reporter en page 15 pour les notes de bas de page.

EADS – Résultats du quatrième trimestre (T4) 2010

(en euros)

Groupe EADS	T4 2010	T4 2009	Variation
Chiffre d'affaires, en millions	14,198	13 099	+8 %
EBIT ⁽²⁾ , en millions	447	-1 411	
Résultat net ⁽³⁾ , en millions	355	-1 054	
Bénéfice par action (BPA) ⁽³⁾	0,44	-1,30	1,74 €

par Division	Chiffre d'affaires			EBIT ⁽²⁾			
	(en millions d'euros)	T4 2010	T4 2009	Variation	T4 2010	T4 2009	Variation
Division Airbus ⁽⁵⁾		8 238	7 874	+5 %	9	-1 894	
Airbus Commercial		7 227	7 421	-3 %	-37	-357	
Airbus Military		1 144	598	+91 %	56	-1 538	
Eurocopter		1 745	1 531	+14 %	62	98	-37 %
Astrium		1 777	1 571	+13 %	125	106	+18 %
Cassidian		2 463	2 067	+19 %	253	229	+10 %
Siège social/Consolidation		-402	-317	-	-33	32	-
Autres Activités		377	373	+1 %	31	18	+72 %
Total		14 198	13 099	+8 %	447	-1 411	

Merci de vous reporter en page 15 pour les notes de bas de page.

Le chiffre d'affaires du quatrième trimestre 2010 a augmenté de 8 %, grâce au franchissement par l'A400M

d'un nouveau point d'étape et à la croissance affichée par Eurocopter, Astrium et Cassidian.

L'EBIT* du quatrième trimestre 2010 s'est fortement amélioré par rapport à 2009, année où l'EBIT avait été pénalisé par les provisions au titre de l'A400M et de l'A380. L'EBIT avant éléments non-récurrents s'est lui aussi renforcé grâce aux meilleures performances d'Airbus Commercial, d'Astrium, de Cassidian et d'Eurocopter.

L'EBIT* du quatrième trimestre 2010 d'Airbus Commercial ressort négatif en raison d'un effet de change négatif non-récurrent.

Notes figurant au bas des pages 12 à 14 :

- 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 », qui est identique au bénéfice pour la période imputable aux participants 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 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'Airbus A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division.
- 6) 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 et supposent certains risques et incertitudes, susceptibles d'induire d'importantes différences entre les résultats, performances ou événements réels et ceux anticipés dans ces déclarations.

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, parmi lesquelles : 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.

Ces informations prévisionnelles ne sont assorties d'aucune certitude et les résultats et tendances effectifs futurs sont susceptibles de varier de manière significative, en fonction de certains facteurs, parmi lesquels : conditions macroéconomiques, conditions de travail (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 États ; 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.