



Communiqué de presse

Accélération de la dynamique de croissance : EADS publie ses résultats annuels 2011

- Tous les indicateurs-clés ont largement dépassé les objectifs
- Envolée du carnet de commandes du Groupe, à un niveau record de 541 milliards d'euros
- Chiffre d'affaires en hausse de 7 %, à 49,1 milliards d'euros
- Augmentation de 34% de l'EBIT* avant éléments non récurrents, qui s'élève à 1,8 milliard d'euros
- Progression de 76% du résultat net avant éléments exceptionnels. Il atteint 1,1 milliard d'euros
- Flux de trésorerie disponible avant acquisitions soutenu, à hauteur de 2,5 milliards d'euros
- Proposition d'un versement d'un dividende en augmentation à 0,45 euro par action
- Perspectives d'EBIT* avant éléments non récurrents en 2012 supérieur à 2.5 milliards d'euros

Leyde, le 8 mars 2012 – EADS (symbole boursier : EAD) annonce des résultats annuels 2011 supérieurs aux prévisions. En dépit d'un contexte macroéconomique placé sous le signe de la volatilité, EADS a poursuivi sa croissance en 2011. Le Groupe a amélioré sa performance financière, notamment grâce à une dynamique commerciale soutenue qui se double de la bonne résistance des chiffres du trafic aérien. Les marchés de la défense dans les pays occidentaux ont été, comme prévu, sous pression. Les prises de commandes⁽⁵⁾ se sont élevées à 131 milliards d'euros en 2011 et le carnet de commandes⁽⁵⁾ d'EADS a atteint le niveau record de 541 milliards d'euros. Le chiffre d'affaires s'est établi à 49,1 milliards d'euros. L'EBIT* avant éléments non récurrents s'est élevé à 1,8 milliard d'euros environ, profitant de la bonne performance des programmes historiques d'Airbus et des résultats d'Airbus Military, ainsi que des séries commerciales et de l'activité de services d'Eurocopter. L'EBIT* reporté s'établit, quant à lui, à 1,7 milliard d'euros.

La génération de flux de trésorerie est restée soutenue et a porté la trésorerie nette à 11,7 milliards d'euros.

« En 2011, EADS a obtenu des résultats financiers supérieurs aux attentes, démontrant ainsi une saine croissance. Dans l'aviation commerciale, les prises de commandes ont porté le carnet de commandes à un niveau record. Je me félicite en outre que le marché des hélicoptères civils ait également renoué avec une dynamique significative. Notre solide trésorerie protège la société et nous a permis de finaliser d'importantes acquisitions, principalement dans le domaine des services. Tout est désormais prêt pour qu'EADS prenne son envol vers l'accroissement de la rentabilité », a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS. « Il ne fait aucun doute que 2012 nous réservera son lot de défis. Nous continuons à accorder la plus grande attention à la gestion de nos principaux programmes, en particulier l'A350. Nous allons aussi devoir surveiller de près l'environnement économique incertain et l'issue des discussions avec les gouvernements sur l'avenir des programmes d'équipements de défense. Il est indispensable que ces discussions, notamment en Allemagne, aboutissent sans tarder à des résultats favorables pour chacune des parties. »

En 2011, le **chiffre d'affaires** d'EADS a progressé de 7 %, à 49,1 milliards d'euros (2010 : 45,8 milliards d'euros). Des effets de volume et de mix chez Airbus et la hausse de l'activité commerciale d'Eurocopter ont été les moteurs de cette croissance. Celle-ci a plus que gommé le léger repli enregistré chez Astrium et Cassidian. Les acquisitions majeures, principalement Vector Aerospace et Satair, ont contribué pour 300 millions d'euros au chiffre d'affaires d'EADS lors de cette première consolidation, tandis que leur impact sur l'EBIT* a été insignifiant. Les livraisons sont restées élevées, avec 534 avions livrés chez Airbus Commercial et 503 hélicoptères chez Eurocopter. Ariane 5 a par ailleurs réussi son 46^{ème} lancement consécutif.

L'EBIT* avant éléments non récurrents (EBIT* ajusté) est un indicateur de la marge commerciale sous-jacente en excluant les charges ou bénéfices non récurrents induits par les variations des provisions ou des effets de change. Il s'est élevé à 1,8 milliard d'euros environ (2010 : 1,3 milliard d'euros) pour EADS, dont 0,5 milliard d'euros environ pour Airbus (2010 : 0,3 milliard d'euros environ). Cette évolution constitue une progression significative par rapport à 2010, en dépit de la hausse des dépenses de recherche et développement et de l'effet défavorable du dollar américain. Cet indicateur a bénéficié de la bonne performance des programmes historiques d'Airbus sous l'effet des améliorations en termes de volume, de mix et de prix. Par ailleurs, Airbus Military et surtout Eurocopter ont contribué à l'amélioration de la performance, pour ce dernier principalement par le biais de ses séries commerciales et de son activité de services. L'EBIT* avant éléments non récurrents du Siège a progressé en 2011, essentiellement grâce à une hausse

des allocations de commissions de gestion aux Divisions et aux impacts positifs liés aux éliminations intra-Groupe au quatrième trimestre.

L'**EBIT* reporté** d'EADS a atteint 1 696 millions d'euros (2010 : 1 231 millions d'euros). Chez Airbus Commercial, un nombre plus élevé de livraisons et une politique tarifaire plus favorable ont permis de plus que compenser la détérioration des taux de couverture et le renchérissement des frais de recherche et développement. Le total des effets non récurrents chez Airbus a été globalement neutre. L'impact négatif de la provision au titre de l'A350 XWB a été largement gommé par les effets de la finalisation du programme A340 et par un impact de change positif sur l'écart des paiements avant livraison et lors de la réévaluation du bilan. La performance d'Astrium, Cassidian et Eurocopter comprend un montant net de quelque 200 millions d'euros d'éléments non récurrents négatifs. Ils sont partiellement contrebalancés par des éléments non récurrents positifs des Autres Activités et du Siège. La majeure partie de ces éléments incombe à Eurocopter, qui a globalement déclaré 115 millions d'euros d'effets non récurrents négatifs ; ceux-ci résultent pour l'essentiel des programmes gouvernementaux et du programme de transformation SHAPE. Cassidian a comptabilisé une charge nette de 72 millions d'euros au titre de sa restructuration et de ses programmes. Astrium a, pour sa part, constaté une charge de 23 millions d'euros au quatrième trimestre liée à son programme de transformation AGILE.

Le **résultat net** a progressé de 87 %, à 1 033 millions d'euros (2010 : 553 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 1,27 euro (BPA 2010 : 0,68 euro). Le résultat net avant éléments exceptionnels⁽⁴⁾ a augmenté pour atteindre 1 061 millions d'euros (2010 : 603 millions d'euros). Ces hausses s'expliquent principalement par l'amélioration opérationnelle reflétée dans l'EBIT*, qui se répercute sur le résultat net.

Le résultat financier s'est élevé à -220 millions d'euros (2010 : -371 millions d'euros). Le montant net des intérêts, à 13 millions d'euros, (2010 : -99 millions d'euros) a été amélioré principalement par l'augmentation du produit d'intérêt lié à la bonne performance de la trésorerie. En 2011, le montant des intérêts inclut le déblocage positif à caractère exceptionnel de 120 millions d'euros lié à l'achèvement du programme A340. Les autres résultats financiers s'élèvent à -233 millions d'euros (2010 : -272 millions d'euros). Ce poste comprend, entre autres, une réévaluation négative des options de change d'EADS pour un montant d'environ 90 millions d'euros et l'actualisation des provisions pour un montant négatif de 172 millions d'euros.

Sur la base d'un bénéfice par action de 1,27 euro, le Conseil d'administration d'EADS proposera lors de l'Assemblée générale des actionnaires le paiement d'un dividende de 0,45 euro par action, au 7 juin 2012 (2010 : 0,22 euro par action). La date d'arrêté des positions devrait être le 6 juin 2012.

« Je suis très heureux de pouvoir partager notre solide performance et notre forte croissance avec nos actionnaires par le versement d'un dividende sensiblement revu à la hausse, basé sur un ratio de mise en paiement convergeant vers ceux en vigueur dans notre industrie et chez nos homologues du secteur », a déclaré Hans Peter Ring, directeur financier d'EADS. « À mesure que le Groupe gagnera en maturité, cette politique de dividende tiendra lieu d'objectif pour l'avenir. »

Les **dépenses de Recherche et Développement (R&D) autofinancées** ont augmenté pour atteindre 3 152 millions d'euros (2010 : 2 939 millions d'euros), principalement sous l'effet des hausses enregistrées dans le cadre du développement du programme A350 XWB d'Airbus, chez Cassidian dans l'activité drones et dans les activités radar d'Eurofighter, ainsi que chez Eurocopter.

Le **flux de trésorerie disponible** de l'exercice a bénéficié de la bonne performance opérationnelle. Le flux de trésorerie disponible s'établit à 958 millions d'euros (2010 : 2 707 millions d'euros). Après financements-clients et avant acquisitions, le flux de trésorerie disponible atteint 2 493 millions d'euros. Il dépasse largement les prévisions grâce aux prises de commandes plus élevées et aux livraisons plus importantes que prévu chez Airbus, à une amélioration de l'EBIT* avant éléments non récurrents et à des flux d'encaissement plus élevés que prévu versés par les clients institutionnels. Le flux de trésorerie brute lié à l'exploitation a augmenté par rapport à l'année dernière, essentiellement dû à l'amélioration de la rentabilité avant dépréciations et amortissements et du provisionnement. Le fonds de roulement reflète une augmentation des stocks chez Airbus due à la montée en puissance progressive des programmes de production.

Cette montée en puissance des stocks a été amplement compensée par les avances-clients plus conséquentes reçues par Airbus. Les financements-clients ont généré 135 millions d'euros de trésorerie en 2011, compte tenu du dynamisme persistant des loueurs d'avions et du secteur bancaire mondial en dépit des récentes préoccupations. Le niveau des dépenses d'investissement se situe légèrement en deçà de celui de 2010. Conformément à la stratégie du Groupe, EADS a finalisé certaines acquisitions majeures en 2011, entraînant un décaissement de 1,5 milliard d'euros environ.

La **position de trésorerie nette** d'EADS a atteint 11,7 milliards d'euros (fin 2010 : 11,9 milliards d'euros) après acquisitions. Ce montant conséquent reflète notamment une contribution en numéraire aux actifs des régimes de retraite de 489 millions d'euros.

Les **prises de commandes**⁽⁵⁾ d'EADS ont augmenté de 58 %, à 131 milliards d'euros (2010 : 83,1 milliards d'euros), sous l'effet d'un plus grand nombre de commandes d'avions commerciaux chez Airbus. Fin décembre 2011, le **carnet de commandes**⁽⁵⁾ du Groupe s'établissait à 541 milliards d'euros (fin 2010 : 448,5 milliards d'euros). Ce montant record, en progression de 21 %, vient étayer

la croissance future du chiffre d'affaires brut d'EADS. Le carnet de commandes d'Airbus Commercial a profité de l'impact de l'appréciation du dollar américain depuis fin 2010, avec un effet positif d'environ 15 milliards d'euros. Le carnet de commandes des activités de défense a reculé à 52,8 milliards d'euros (fin 2010 : 58,3 milliards d'euros).

Fin décembre 2011, EADS comptait 133 115 **salariés**, dont 6 505 salariés supplémentaires à la suite de l'acquisition de Vector Aerospace, PFW Aerospace, Vizada, Satair et d'autres entreprises de taille plus petite (fin 2010 : 121 691).

Perspectives

Pour fonder les perspectives d'EADS en 2012, le Groupe table sur les taux de croissance de l'économie mondiale et du trafic aérien international conformes aux prévisions indépendantes qui prévalent et retient une hypothèse d'un taux de change moyen de 1 € pour 1,35 \$ US.

En 2012, Airbus prévoit de livrer 570 avions commerciaux environ. Le nombre de commandes brutes devrait être supérieur aux livraisons. Le chiffre d'affaires 2012 devrait continuer de croître de plus de 6 %. L'EBIT* avant éléments non récurrents du Groupe devrait nettement s'améliorer sur fond de hausses des volumes chez Airbus et Eurocopter, d'amélioration des prix chez Airbus et sur l'A380. EADS table sur un EBIT* avant éléments non récurrents supérieur à 2,5 milliards d'euros. Le bénéfice par action * (BPA*) avant éléments exceptionnels⁽⁴⁾ d'EADS en 2012 devrait se situer au-dessus de 1,65 euro (2011 : 1,39 euro), sur la base du résultat net* avant éléments exceptionnels⁽⁴⁾.

À l'avenir, la performance de l'EBIT* reporté et du BPA d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter ses programmes complexes, tels que l'A400M, l'A380 et l'A350 XWB en respectant les engagements pris envers ses clients. En partant de cette hypothèse d'EBIT*, EADS devrait continuer à dégager un flux de trésorerie disponible positif après financements-clients et avant acquisitions. Comme il s'agit là du poste le plus volatil, notamment en période d'incertitudes macroéconomiques, EADS précisera plus tard dans l'année ses perspectives à ce sujet.

Divisions EADS : nouveaux records chez Airbus, dynamique de croissance chez Eurocopter et stabilité des activités d'Astrium et de Cassidian

Le chiffre d'affaires consolidé d'**Airbus** a augmenté de 10 %, à 33 103 millions d'euros (2010 : 29 978 millions d'euros), principalement sous l'effet de la hausse des livraisons. L'EBIT* consolidé d'Airbus s'est élevé à 584 millions d'euros, soit une envolée de 91 % (2010 : 305 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a atteint 31 159 millions d'euros (2010 : 27 673 millions). La production d'Airbus a progressé pour la dixième année consécutive et bat un nouveau record, avec 534 livraisons d'appareils commerciaux, dont 26 A380. 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 et d'appareils de la famille A320, sans oublier une amélioration de la politique tarifaire. L'effet de change négatif sur le chiffre d'affaires est évalué à environ 400 millions d'euros. L'EBIT* reporté d'Airbus Commercial s'est établi à 543 millions d'euros (2010 : 291 millions d'euros). En comparaison avec 2010, l'EBIT* avant éléments non récurrents d'Airbus Commercial, d'un montant d'environ 490 millions d'euros (2010 : 280 millions d'euros environ), a bénéficié d'améliorations sur le plan opérationnel et d'un effet de prix positif. En glissement annuel, cette hausse est en partie gommée par la détérioration du taux de couverture, de l'ordre de 200 millions d'euros, et par l'augmentation des coûts de R&D, notamment pour le programme A350 XWB. Alors que le chiffre d'affaires d'Airbus Military a reculé de 7 %, à 2 504 millions d'euros (2010 : 2 684 millions), du fait d'une moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M, l'EBIT* s'est sensiblement amélioré à 49 millions d'euros (2010 : 21 millions d'euros). Cette appréciation s'explique par un mix favorable, des améliorations au niveau opérationnel et la diminution des frais généraux.

Airbus Commercial a battu son précédent record de prises de commandes en 2011, avec 1 419 commandes nettes (2010 : 574). La famille A320neo qui remporte à elle seule 1 226 nouvelles commandes fermes s'impose comme le « best-seller » de l'histoire de l'aviation commerciale. Airbus a lancé la phase d'essais en vol de son A320 avec de nouvelles extrémités de voilure (« sharklets ») qui promet une réduction de 3,5 % de la consommation de carburant. Parmi les autres étapes marquantes de l'exercice figure la livraison de son 7000^{ème} appareil. Deux compagnies aériennes, Korean Air et China Southern, ont pris livraison de leur premier A380. Le Groupe dénombre ainsi sept compagnies aériennes auprès desquelles cet appareil est entré en exploitation commerciale. La production en série de l'A380 a progressé, comme en attestent les 26 appareils livrés en 2011, un chiffre supérieur à l'objectif annoncé.

Les augmentations des taux de production pour les monocouloirs et la famille des long-courriers sont bien engagées, malgré les défis que pose cette montée en cadence. En raison de la dynamique commerciale positive actuelle, Airbus a décidé d'augmenter la production des A330 à 11 appareils par mois à compter du deuxième trimestre 2014 sous réserve que la question de l'ETS (Emissions Trading System- dite taxe carbone) n'impacte pas les commandes d'avions. La Direction multiplie les efforts pour résoudre les problèmes sur les nervures de volets de l'A380. Les coûts correspondants seront supportés par Airbus. Une estimation a été incluse dans les provisions pour garantie sur les avions livrés. Le programme A350 XWB avance. Des sections importantes de l'appareil sont d'ores et déjà arrivées sur la ligne d'assemblage final à Toulouse fin 2011. En février 2012, le moteur Trent de l'A350 XWB a réussi son premier vol sur un « banc d'essai volant » de l'A380. Son entrée en service est programmée pour le premier semestre 2014. Le programme est très complexe : le calendrier se resserre alors qu'Airbus se rapproche de ses prochaines échéances, avec notamment l'arrivée sur la ligne d'assemblage final. Airbus a poursuivi le déploiement de sa stratégie de services en 2011 en procédant à l'acquisition du spécialiste logistique Satair et de l'américain Metron Aviation, fournisseur de solutions avancées de gestion du trafic aérien.

Airbus Military a livré un nombre record de 29 appareils en 2011, dont six avions ravitailleurs multi-rôles A330 (MRTT) de pointe. Airbus Military a reçu cinq commandes d'avions légers et moyens sur fond de conjoncture difficile. Les essais en vol de l'A400M se poursuivent à un rythme maximal ; cinq appareils d'essais sont en bonne voie pour obtenir leur première livraison client dans les délais. L'assemblage du premier avion a démarré à Séville.

A la fin décembre 2011, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 495,5 milliards d'euros (fin 2010 : 400,4 milliards d'euros). Le carnet de commandes d'Airbus Commercial, qui a bénéficié d'une appréciation d'environ 15 milliards d'euros grâce au raffermissement du dollar américain par rapport à l'euro à la fin décembre 2011, par comparaison avec la fin décembre 2010, a atteint une valeur de 475,5 milliards d'euros (fin 2010 : 378,9 milliards d'euros), soit un record pour le secteur de 4 437 appareils (fin 2010 : 3 552 avions). Airbus Military a enregistré cinq nouvelles commandes, ce qui porte son carnet de commandes à 217 avions. Le carnet de commandes d'Airbus Military a atteint 21,3 milliards d'euros (fin 2010 : 22,8 milliards d'euros).

En 2011, le chiffre d'affaires d'**Eurocopter** a augmenté de 12 % pour atteindre le chiffre record de 5 415 millions d'euros (2010 : 4 830 millions d'euros), sur fond de reprise progressive du secteur civil. Au total, 503 hélicoptères (2010 : 527) ont été livrés, dont le 1000^{ème} Dauphin, le 1000^{ème} EC135 et le 100^{ème} NH90. L'EBIT* de la Division s'est apprécié de 42 %, à 259 millions d'euros (2010 : 183 millions d'euros). L'augmentation du chiffre d'affaires et de

l'EBIT* par rapport à l'exercice précédent est liée à un effet de mix favorable au niveau des livraisons commerciales et des activités de support, ainsi qu'à une meilleure performance opérationnelle. Le chiffre d'affaires comprend également 210 millions d'euros de la première consolidation de Vector Aerospace. Une charge nette d'environ 115 millions d'euros a été comptabilisée en 2011 ; cette charge est principalement liée aux programmes institutionnels et au programme SHAPE. Une charge nette de 120 millions d'euros avait été constatée à cet égard en 2010. Conformément à la stratégie d'innovation d'Eurocopter, les dépenses de R&D se sont accrues.

Dans le sillage de la reprise du secteur civil et de la stratégie d'innovation à long terme déployée par la Division, les commandes nettes d'Eurocopter se sont élevées à 457 hélicoptères en 2011, contre 346 l'année précédente. Parmi celles-ci, figurent des contrats majeurs remportés pour l'EC225, les premières réservations de la version améliorée de l'EC145 T2 ainsi que des commandes fermes portant sur le nouveau EC175. La dynamique favorable du marché s'est poursuivie sur l'année en cours avec 191 commandes et engagements décrochés lors du salon aéronautique HeliExpo de Dallas début 2012. Le programme NH90 a franchi un point d'étape décisif, avec l'attestation de conformité de la configuration opérationnelle finale de l'hélicoptère de transport tactique NH90 (TTH) en novembre.

Eurocopter a procédé à l'acquisition de Vector Aerospace dans le but de dynamiser son activité de services et d'accroître son ancrage sur la scène internationale. Cette présence a été renforcée avec la signature d'un accord de coopération au Kazakhstan et la mise en place d'une nouvelle usine de production au Mexique. En 2011, Eurocopter a franchi de nouvelles étapes importantes dans sa marche vers l'innovation. La Division a ainsi procédé au lancement de vols d'essai de l'hélicoptère hybride de démonstration AS350 et du démonstrateur X³. Cette même année, Eurocopter a également mis un point final à son programme de transformation SHAPE. Conçu pour durer deux ans, celui-ci lui a permis de consolider ses capacités pendant la phase de repli du marché de ces dernières années. Le carnet de commandes de la Division a atteint 13,8 milliards d'euros (fin 2010 : 14,6 milliards d'euros), soit 1 076 hélicoptères (fin 2010 : 1 122 hélicoptères).

Le chiffre d'affaires d'**Astrium** est resté stable en 2011, à 4 964 millions d'euros (2010 : 5 003 millions d'euros), soutenu par l'excellente exécution des programmes malgré les difficultés du marché institutionnel et une concurrence accrue. L'EBIT* accuse un léger repli, à 267 millions d'euros (2010 : 283 millions d'euros). La solide performance des activités Satellites et Transport spatial a été pénalisée par une baisse de l'activité dans les Services, par les frais liés à l'acquisition de Vizada et par une charge de 23 millions d'euros comptabilisée dans le cadre du programme de transformation AGILE au dernier trimestre.

Les prises de commandes ont atteint 3,5 milliards d'euros en 2011, attestant du maintien de la dynamique en cours, bien qu'à un niveau inférieur à celui des deux précédents exercices, qui avaient été particulièrement exceptionnels. Parmi les contrats phares remportés par la Division figurent des ventes de satellites de télécommunications à l'opérateur américain DIRECTV et à l'opérateur malaisien Measat. Ces contrats témoignent de la réussite d'Astrium, et ce pour la première fois, dans sa démarche d'amélioration globale de sa compétitivité sur les marchés à l'export grâce à son programme de transformation AGILE. En 2011, Ariane 5 a réalisé avec succès cinq lancements, dont son 46^{ème} lancement consécutif et le lancement du deuxième véhicule de transfert automatique (ATV). Au total, 13 satellites construits par Astrium ont été lancés en 2011, dont les deux premiers satellites In-Orbit Validation de Galiléo et le satellite d'observation de la Terre à très haute résolution Pléiades 1A, dont Astrium Services aura l'exclusivité de la distribution commerciale. Des progrès significatifs en vue de l'élargissement ultérieur du secteur des services ont été réalisés avec l'acquisition de Vizada, finalisée en décembre. À la fin décembre 2011, le carnet de commandes d'Astrium s'élevait à 14,7 milliards d'euros (fin 2010 : 15,8 milliards d'euros).

En 2011, **Cassidian** a atteint un solide chiffre d'affaires de 5 803 millions d'euros (2010 : 5 933 millions d'euros). La rentabilité de la Division a été conforme aux prévisions, avec un recul de l'EBIT* à 331 millions d'euros (2010 : 457 millions d'euros). Alors que l'EBIT* reflète la solidité des marges au niveau des programmes arrivés à maturité, il a été pénalisé par une augmentation conséquente des investissements autofinancés de recherche et de développement, par une provision pour restructuration de 38 millions d'euros et par une charge négative nette de 34 millions d'euros contractée sur les programmes. Les contraintes budgétaires qui pèsent sur les marchés nationaux de la Division exercent un effet manifeste sur les activités de Cassidian. Les prises de commandes et les financements s'en trouvent différés et les dépenses de recherche et développement augmentent.

La Division a enregistré 4,2 milliards d'euros de prises de commandes en 2011 malgré une conjoncture plus difficile. Son carnet de commandes inclut un contrat portant sur la première tranche du système de commande et contrôle des Émirats Arabes Unis, dans le cadre de la co-entreprise EMIRAJE Systems formée par Cassidian et C4 Advanced Solutions. La Division a entamé un processus de transformation de grande ampleur pour accompagner sa marche vers la mondialisation et s'adapter à un contexte commercial en mutation sur ses marchés domestiques européens.

En 2011, Cassidian a continué de progresser dans le développement de ses capacités dans les drones. Le drone EuroHawk, un programme conjointement mené avec Northrop Grumman pour l'armée allemande, a réalisé son vol de convoyage des États-Unis vers l'Allemagne en juillet. A la suite de ce vol,

le système de mission mis au point par Cassidian y a été intégré avec succès en amont des essais en vol. Cassidian a conclu des contrats de coopération dans les drones avec Turkish Aerospace Industries et avec Alenia Aeronautica en Italie. Fin 2011, Cassidian a signé un nouvel accord avec Rheinmetall destiné à poursuivre les activités dans le domaine des drones conjointement avec EADS au sein d'une nouvelle entité. La livraison du 300^{ème} Eurofighter en octobre a signifié le franchissement d'un nouveau jalon dans ce programme réunissant plusieurs pays. Avec l'accord pour une prorogation des livraisons, la production de l'Eurofighter est garantie jusqu'en 2017. À la fin décembre 2011, le carnet de commandes de Cassidian s'établissait solidement à 15,5 milliards d'euros (fin 2010 : 16,9 milliards d'euros).

Siège et Autres Activités (non rattachées à une Division)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a progressé de 6 %, à 1 252 millions d'euros (2010 : 1 182 millions d'euros). La hausse du chiffre d'affaires d'EADS North America s'explique par la montée en cadence des livraisons d'hélicoptères utilitaires légers (LUH) et des avions de transport moyens et légers. Chez Sogerma, la hausse des cadences de production et le regain de l'activité dans les fauteuils cabines d'avions ont compensé le transfert de certaines activités chez Eurocopter, faisant suite à l'acquisition de Vector Aerospace par Eurocopter. L'EBIT* des Autres Activités a plus que doublé pour s'établir à 59 millions d'euros (2010 : 25 millions d'euros). Il comprend les hausses d'ATR et Sogerma ainsi que la plus-value issue de la cession, en mai, de Defense Security and Systems Solutions (DS3) par EADS North America.

ATR a réalisé des prises de commandes annuelles exceptionnelles, avec 119 commandes fermes (2010 : 78). Ce chiffre représente plus de 80 % de l'ensemble des commandes d'avions régionaux dans la gamme des appareils de 50 à 90 sièges. ATR confirme ainsi le succès de son offre revalorisée. En août 2011, ATR a livré son premier appareil ATR 72-600 à son client de lancement, la compagnie Royal Air Maroc. ATR a livré un total de 54 avions en 2011 (2010 : 52), dont 10 ATR 72-600. En 2011, ATR cumule un carnet de commandes record qui, avec 224 avions, représente trois années de production. EADS North America a reçu un contrat de Lockheed Martin portant sur la fourniture de son radar TRS-3D qui sera embarqué à bord des frégates de combat en zone littorale de la marine américaine. En octobre, EADS North America a franchi un autre cap majeur dans le cadre de son programme d'hélicoptères LUH, avec la livraison de Lakotas à la Garde Nationale équipés du Security and Support (S&S) Battalion Mission Equipment Package (MEP). À ce jour, EADS North America a livré à l'armée américaine plus de la moitié des 345 hélicoptères LUH prévus ; ces appareils ont été remis à leur destinataire dans un parfait respect du calendrier et du budget. La marine américaine a également pris livraison de cinq hélicoptères Lakotas pour son école de pilotes d'essais de la marine. À la fin décembre 2011, le carnet de

commandes des Autres Activités avait augmenté de 18 %, à 3 milliards d'euros (fin 2010 : 2,5 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 d'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 2011, le Groupe – qui comprend Airbus, Astrium, Cassidian et Eurocopter – a dégagé un chiffre d'affaires de 49,1 milliards d'euros avec un effectif de près de 133 000 personnes.

Contacts :

Alexander Reinhardt	+49 171 765 0320
Martin Agüera	+49 175 227 4369
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Philipp Lehmann	+49 151 151 42921

www.eads.com



<http://twitter.com/EADSPress>

Un **dossier** sur les résultats financiers d'EADS est disponible sur www.eads.com/press-dossiers-financials.

Vous pouvez vous inscrire à notre RSS Feed sur www.eads.com/RSS. Vous trouverez plus d'informations sur EADS – des photos, vidéos, bandes son, documents support – sur www.eads.com/press et www.eads.com/broadcast-room.

Point presse :

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

Vous pouvez écouter aujourd'hui à 10h30 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 enregistrée de la téléconférence sera disponible après la transmission en direct.

EADS – Résultats de l'exercice 2011

(en euros)

Groupe EADS	Exercice 2011	Exercice 2010	<i>Variation</i>
Chiffre d'affaires , en millions	49 128	45 752	+7 %
dont activités de défense, en millions	11 561	12 269	-6 %
EBITDA ⁽¹⁾ , en millions	3 520	2 769	+27 %
EBIT ⁽²⁾ , en millions	1 696	1 231	+38 %
Frais de recherche et développement , en millions	3 152	2 939	+7 %
Résultat net ⁽³⁾ , en millions	1 033	553	+87 %
Bénéfice par action (BPA) ⁽³⁾	1,27	0,68	0,59€
Flux de trésorerie disponible , en millions	958	2 707	-65 %
Flux de trésorerie disponible avant financements-clients , en millions	823	2 644	-69 %
Dividende par action	0,45 ⁽⁷⁾	0,22	0,23 €
Prises de commandes ⁽⁵⁾ , en millions	131 027	83 147	+58 %

Groupe EADS	31 déc. 2011	31 déc. 2010	<i>Variation</i>
Carnet de commandes ⁽⁵⁾ , en millions	540 978	448 493	+21 %
dont activités de défense, en millions	52 775	58 257	-9 %
Position de trésorerie nette , en millions	11 681	11 918	-2 %
Effectif	133 115	121 691	+9 %

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 2011	Exercice 2010	<i>Variation</i>	Exercice 2011	Exercice 2010	<i>Variation</i>
Division Airbus ⁽⁶⁾	33 103	29 978	+10 %	584	305	+91 %
Airbus Commercial	31 159	27 673	+13 %	543	291	+87 %
Airbus Military	2 504	2 684	-7 %	49	21	+133 %
Eurocopter	5 415	4 830	+12 %	259	183	+42 %
Astrium	4 964	5 003	-1 %	267	283	-6 %
Cassidian	5 803	5 933	-2 %	331	457	-28 %
Siège social / Consolidation	-1 409	-1 174	-	196	-22	-
Autres Activités	1 252	1 182	+6 %	59	25	+136 %
Total	49 128	45 752	+7 %	1 696	1 231	+38 %

by Division	Prises de commandes⁽⁵⁾			Carnet de commandes⁽⁵⁾		
(en millions d'euros)	Exercice 2011	Exercice 2010	<i>Variation</i>	31 déc. 2011	31 déc. 2010	<i>Variation</i>
Division Airbus ⁽⁶⁾	117 874	68 223	+73 %	495 513	400 400	+24 %
Airbus Commercial	117 301	68 210	+72 %	475 477	378 907	+25 %
Airbus Military	935	152	+515 %	21 315	22 819	-7 %
Eurocopter	4 679	4 316	+8 %	13 814	14 550	-5 %
Astrium	3 514	6 037	-42 %	14 666	15 760	-7 %
Cassidian	4 168	4 312	-3 %	15 469	16 903	-8 %
Siège social / Consolidation	-1 233	-1 409	-	-1 467	-1 639	-
Autres Activités	2 025	1 668	+21 %	2 983	2 519	+18 %
Total	131 027	83 147	+58 %	540 978	448 493	+21 %

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

EADS – Résultats du quatrième trimestre (T4) 2011 (en euros)

Groupe EADS	T4 2011	T4 2010	Variation
Chiffre d'affaires , en millions	16 441	14 198	+16 %
EBIT ⁽²⁾ en millions	811	447	+81 %
Résultat net ⁽³⁾ , en millions	612	355	+72 %
Bénéfice par action (BPA) ⁽³⁾	0,75	0,44	0,31 €

par Division (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires			EBIT ⁽²⁾		
	T4 2011	T4 2010	Variation	T4 2011	T4 2010	Variation
Division Airbus ⁽⁶⁾	10 692	8 238	+30 %	289	9	+3 111 %
Airbus Commercial	10 039	7 227	+39 %	237	-37	-
Airbus Military	757	1 144	-34 %	44	56	-21 %
Eurocopter	1 957	1 745	+12 %	102	62	+65 %
Astrium	1 524	1 777	-14 %	102	125	-18 %
Cassidian	2 384	2 463	-3 %	161	253	-36 %
Siège social / Consolidation	-535	-402	-	118	-33	-
Autres Activités	419	377	+11 %	39	31	+26 %
Total	16 441	14 198	+16 %	811	447	+81 %

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

Le CA du T4 2011 a progressé de 16 % sous l'effet d'un accroissement de l'activité chez Airbus Commercial dû à une hausse des livraisons d'avions monocouloirs et d'A380 par rapport au T4 2010, ainsi que d'une plus forte activité enregistrée chez Eurocopter et dans les Autres Activités. Eurocopter a tiré parti de l'impact lié à l'acquisition de Vector Aerospace pour 140 millions d'euros.

L'EBIT* du T4 2011 a bondi de 81 % par rapport à l'année précédente du fait d'un effet positif non récurrent (principalement un impact de change positif sur l'écart des paiements avant livraison et lors de la réévaluation du bilan) et de l'amélioration de l'EBIT* avant éléments non-récurrents. L'EBIT* avant éléments non-récurrents du T4 2011 a augmenté de 41 % par rapport à l'année précédente, principalement sous l'impulsion d'améliorations en termes de volume, de mix et de prix dans les programmes historiques d'Airbus. L'EBIT* avant éléments non-récurrents du Siège a également progressé, principalement sous l'effet d'une hausse des allocations de commissions de gestion aux Divisions et des impacts positifs liés aux éliminations intra-Groupe.

Notes figurant au bas des pages :

- 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) Le résultat net avant éléments exceptionnels correspond au résultat net hors éléments non récurrents de l'EBIT*. Il n'inclut pas les autres éléments du résultat financier (à l'exception de l'actualisation des provisions), l'élément non récurrent du produit net d'intérêt lié à l'achèvement du programme A340 et tous les effets fiscaux sur les éléments mentionnés. Le résultat net* avant éléments exceptionnels correspond au résultat net avant éléments exceptionnels et écarts d'acquisition non récurrents, nets d'impôts. En conséquence, le BPA* avant éléments exceptionnels correspond au BPA fondé sur le résultat net* avant éléments exceptionnels.
- 5) 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.
- 6) Les segments Airbus Commercial et Airbus Military forment la division Airbus. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division.
- 7) 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.