

aero-notes



Lettre à nos actionnaires



Cher actionnaire,

La fin de l'année est une période propice pour faire le point sur nos récentes réalisations et regarder les projets à venir. Pour de nombreuses raisons, 2010 a été une année importante pour EADS.

Sur le plan commercial, la croissance du trafic aérien a repris après l'une des récessions les plus fortes jamais connues. Le secteur des hélicoptères reste dans une situation difficile et, compte tenu des contraintes budgétaires de nos marchés nationaux, nous suivons de près les marchés institutionnels. Néanmoins, la reprise du marché des avions commerciaux a été confirmée par les importantes commandes d'Airbus, dont 32 A380. Nous allons en conséquence augmenter les cadences de production des avions monocouloirs et long-courriers.

Des progrès considérables ont été accomplis en 2010 sur nos principaux programmes. Nous avons conclu avec les États-clients les négociations pour l'A400M et finalisons le dispositif d'aide financière à l'exportation (« export levy facility »). A ce jour, trois A400M sont en campagne d'essais en vol et les résultats dépassent les attentes. Le développement du programme A350 progresse tout en restant serré. Cet appareil entrera en service au deuxième semestre 2013.

L'année 2010 a marqué un tournant pour le programme A380 avec une amélioration significative de la montée en cadence de sa production. L'avion a gagné les faveurs tant des passagers que des compagnies aériennes. Après l'incident subi par la compagnie Qantas, Airbus fait tout ce qui est en son pouvoir pour accompagner la remise en état du moteur et réduire au maximum les immobilisations des appareils.

Notre dixième anniversaire a été l'occasion d'évaluer le parcours déjà effectué par le Groupe. L'augmentation de 77 % du chiffre d'affaires et la hausse de 34 % des effectifs au cours de ces dix années montrent que nos objectifs de croissance sont réalistes.

Cependant, malgré les progrès accomplis, nous sommes conscients que notre rentabilité doit s'améliorer à l'avenir. La faiblesse du dollar et les difficultés rencontrées dans certains programmes ont pesé sur la rentabilité. La baisse continue du dollar, reflétée dans nos taux de couverture, ainsi que l'augmentation des dépenses de R&D chez Airbus, Eurocopter et Cassidian, signifient que l'année 2011 aussi sera difficile. Mais, à l'horizon 2012 et au-delà, nous voyons une importante amélioration possible, si nous progressons selon nos plans sur les nouveaux programmes. En outre, une amélioration des prix et des volumes, ainsi qu'une montée en cadence durable de l'A380, devraient stimuler significativement notre rentabilité à moyen-terme.

EADS a su faire face à la faiblesse du dollar, à la crise économique et au lancement de plusieurs nouveaux programmes très ambitieux, tout en générant d'importants flux de trésorerie. Aujourd'hui, nous sommes prêts à poursuivre notre croissance grâce à notre solide position de trésorerie nette, à notre carnet de commandes robuste et à l'excellente notation de crédit dont bénéficie le Groupe. L'équipe de direction s'efforcera également d'améliorer notre rentabilité à moyen-terme.

Hans Peter Ring
Directeur financier d'EADS

| | | |
|-----------------|--|----------|
| SOMMAIRE | RÉSULTATS DES NEUF PREMIERS MOIS DE 2010..... | 2 |
| | RÉSULTATS DES DIVISIONS..... | 4 |
| | ÉCLAIRAGE : CASSIDIAN | 6 |



Le programme d'essais en vol de l'A400M se déroule mieux que prévu

L'amélioration de l'environnement économique et commercial d'EADS se poursuit grâce à la hausse de la demande d'avions. En revanche, le Groupe se montre attentif à l'évolution des marchés institutionnels, dont celui des hélicoptères, ainsi qu'à celle des budgets publics et de défense.

“Le redressement de l'aviation commerciale se poursuit et commence à se traduire dans les résultats des neuf premiers mois. D'autre part, la production de l'A380 connaît une nette amélioration et la mise en production de l'A350 a débuté,” a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS. “À propos de l'A400M, je tiens à témoigner de notre reconnaissance envers les États-clients qui nous ont apporté leur soutien en parvenant à un accord sur le programme. Nous restons toutefois attentifs aux défis qui pourraient survenir dans nos relations commerciales avec nos clients institutionnels, l'examen des budgets dans nos pays d'origine n'étant pas complètement terminé. Au-delà de 2011, le redressement du marché de l'aviation commerciale devrait soutenir l'amélioration de la rentabilité du Groupe. À moyen terme, aux taux de change actuels, Airbus devrait améliorer de façon significative sa rentabilité sous-jacente, grâce à une hausse des volumes et des prix, et à la poursuite de l'amélioration de la situation économique du programme A380”, a-t-il ajouté.

Au cours des neuf premiers mois de l'année, le **chiffre d'affaires** d'EADS a augmenté pour atteindre 31,6 milliards d'euros (9M 2009 : 29,7 milliards d'euros). Les livraisons se sont

maintenues à un niveau élevé : 380 avions chez Airbus Commerciale et 367 hélicoptères chez Eurocopter. De plus, Ariane 5 affiche un 38^{ème} lancement consécutif réussi. EADS a repris l'application de la méthode du pourcentage à terminaison pour le programme A400M. A fin septembre, sur la base d'une allocation de points d'étapes internes, environ 500 millions d'euros de chiffre d'affaires ont été comptabilisés au titre de ce programme. Les négociations entre les États-clients et EADS ont abouti, mettant fin aux discussions globales sur l'A400M. Le montant de la provision passée

“Le redressement de l'aviation commerciale se poursuit et commence à se traduire dans les résultats des neuf premiers mois.”

au titre de l'A400M pour l'exercice 2009 reste valable. Le calendrier des paiements des États-clients a été décalé par rapport à celui prévu lors de la signature de l'accord de principe en mars 2010. Les négociations sur le dispositif d'aide financière à l'exportation, dit « export levy facility » devraient être conclues avant la fin de l'année. Le contrat entrera en vigueur après l'obtention des autorisations parlementaires. Parallèlement, le programme d'essais en vol de l'A400M se déroule mieux que prévu et le quatrième avion doit rejoindre la campagne d'essais en vol avant la fin de l'année.

L'EBIT* avant éléments non-récurrents (EBIT* ajusté) s'est élevé à 0,8 milliard d'euros (9M 2009 : 1,7 milliard d'euros) bénéficiant de la bonne performance sous-jacente des programmes historiques d'Airbus et des activités-clés dans les autres Divisions. Conformément aux prévisions, l'A380 continue de peser de manière significative sur la performance sous-jacente. Par rapport aux neuf premiers mois de 2009, l'EBIT* avant éléments non-récurrents a été principalement pénalisé par la dégradation des taux de couverture et la hausse des investissements en recherche et développement.

L'EBIT* reporté d'EADS a atteint 784 millions d'euros (9M 2009 : 1 089 millions d'euros).

Le **résultat net** s'est établi à 198 millions d'euros (9M 2009 : 291 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 0,24 euro (9M 2009 : 0,36 euro).

Les dépenses de R&D autofinancées se sont élevées à 2 038 millions d'euros (9M 2009 : 1 834 millions d'euros). À l'avenir, les dépenses de R&D devraient augmenter chez Airbus, Eurocopter et Cassidian.

Le **flux de trésorerie disponible** avant financement-clients s'est établi à 882 millions d'euros (9M 2009 : - 892 millions d'euros), grâce au bon niveau des prises de commandes civiles, à un nombre élevé de livraisons, dont 14 A380, ainsi qu'à un échelonnement favorable des fonds reçus. Les paiements de la part des gouvernements au titre de programmes de développement compensent globalement les retards de paiements. Chez Airbus, les stocks

Perspectives

En 2010, grâce au redressement du marché de l'aviation commerciale, Airbus devrait enregistrer jusqu'à 500 commandes brutes et ses livraisons devraient être légèrement supérieures à 500.

Les perspectives d'EADS reposent sur une hypothèse de 1 € pour 1,35 US\$ comme taux moyen au quatrième trimestre 2010 et comme taux de clôture au 31 décembre.

Le chiffre d'affaires d'EADS devrait dépasser les 44 milliards d'euros.

Avec légèrement plus de 500 livraisons prévues, EADS confirme ses perspectives d'EBIT* avant éléments non-récurrents aux environs d'1,2 milliard d'euros.

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

Sur la base des hypothèses de taux de change évoquées ci-dessus, EADS revoit à la hausse ses perspectives d'EBIT* qui devrait atteindre au minimum 1,1 milliard d'euros. EADS revoit également à la hausse son objectif de flux de trésorerie disponible. Sous réserve de paiements solides en fin d'année provenant des clients institutionnels et gouvernementaux, le flux de trésorerie disponible avant financement-clients devrait s'établir à environ 1 milliard d'euros et le flux de trésorerie disponible après financement-clients devrait dépasser 800 millions d'euros, contre des prévisions précédentes de flux de trésorerie disponible d'environ - 600 millions d'euros.

sont restés stables au cours des neuf premiers mois 2010. Les décaissements au titre des financement-clients, d'environ - 90 millions d'euros, ont été inférieurs aux prévisions. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients s'est élevé à 791 millions d'euros (9M 2009 : - 1 182 millions d'euros).

La **position de trésorerie nette** d'EADS a atteint 10,3 milliards d'euros (fin 2009 : 9,8 milliards d'euros), après le versement d'une contribution de 300 millions d'euros au titre des actifs des régimes de retraite. Elle continue d'assurer une base solide aux besoins opérationnels du Groupe, ainsi qu'à sa croissance future.

Les **prises de commandes** du Groupe (57,7 milliards d'euros) ont nettement progressé par rapport à la même période de l'exercice précédent (9M 2009 : 24,6 milliards d'euros). Fin septembre 2010, le carnet de commandes atteignait le niveau solide de 426,4 milliards d'euros (fin 2009 : 389,1 milliards d'euros), principalement sous l'effet de la hausse des commandes chez Airbus et Astrium. Le **carnet de commandes** d'Airbus Commercial a profité d'une réévaluation du dollar au taux de clôture, avec un effet positif d'environ 18 milliards d'euros. Le carnet de commandes des activités de défense s'est élevé à 56,4 milliards d'euros (fin 2009 : 57,3 milliards d'euros).

* EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur-clé de ses performances économiques.

Groupe EADS (en millions d'€)

| | 9M 2010 | 9M 2009 | Variation |
|--|----------------|---------|-----------|
| Chiffre d'affaires | 31 554 | 29 723 | + 6 % |
| dont activités de Défense | 7 884 | 6 982 | + 13 % |
| EBIT* | 784 | 1 089 | - 28 % |
| Recherche et Développement autofinancée | 2 038 | 1 834 | + 11 % |
| Résultat net ⁽¹⁾ | 198 | 291 | - 32 % |
| Bénéfice par action (BPA) ⁽¹⁾ | 0,24 € | 0,36 € | - 0,12 € |
| Flux de trésorerie disponible | 791 | - 1 182 | - |
| Position de trésorerie nette | 10 326 | 9 797 | + 5 % |
| Prises de commandes⁽²⁾ | 57 722 | 24 556 | + 135 % |
| Carnet de commandes⁽²⁾ | 426 350 | 389 067 | + 10 % |

1) 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.

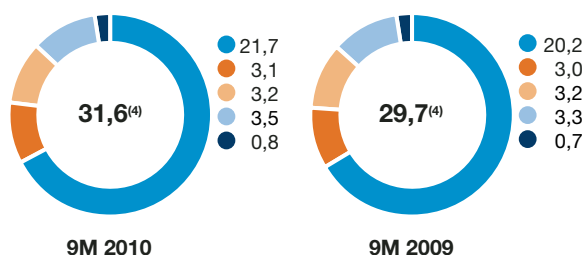
2) Les contributions des activités avions commerciaux d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.

Retrouvez l'intégralité
du communiqué sur

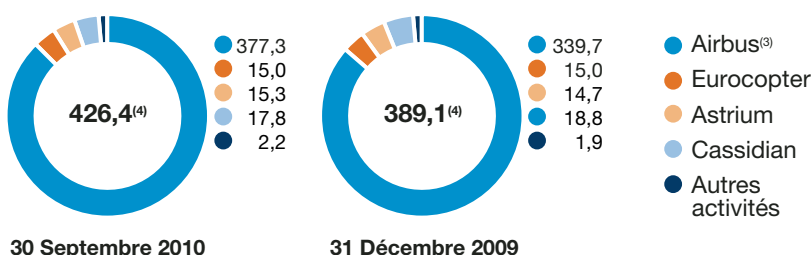
→ www.eads.com

EADS par Division

Chiffre d'affaires (par division en Mds €)



Carnet de commandes⁽²⁾ (par division en Mds €)



3) Airbus répartit désormais ses activités et ses résultats en deux segments : Airbus Commercial et Airbus Military. Airbus Commercial comprend EFW et les activités d'aérostructures, une fois leur réorganisation achevée, mais exclut 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.

4) Le montant total inclut la consolidation du Siège social.



Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus, d'un montant de 21 740 millions d'euros, a augmenté de 8 % par rapport à la même période de l'année dernière. L'EBIT* consolidé d'Airbus s'est élevé à 296 millions d'euros (9M 2009 : 523 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial s'est établi à 20 446 millions d'euros (9M 2009 : 18 949 millions d'euros). Les livraisons ont augmenté pour atteindre 380 avions commerciaux, dont 376 comptabilisés dans le chiffre d'affaires (9M 2009 : 358 avions). Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial traduit un effet de mix et de volume favorable, avec notamment un plus grand nombre de livraisons d'A380. L'effet de change négatif est évalué à environ 0,6 milliard d'euros. En raison de la reprise des commandes d'avions commerciaux, Airbus revoit à la hausse la cadence de production des long-courriers à neuf par mois à compter du T1 2012. L'EBIT* d'Airbus Commercial a baissé pour atteindre 328 millions d'euros, contre 743 millions d'euros pour les neuf premiers mois 2009, un mouvement qui s'explique par des effets de change négatifs d'environ 0,5 milliard d'euros.

Les retombées positives de volumes plus élevés, d'un meilleur mix-produits, de l'amélioration des prix et des réductions de coûts ont été contenues par l'augmentation des dépenses de R&D, sous l'effet de l'accélération des investissements dans le cadre du programme A350 XWB, et d'une augmentation des coûts non liés à la fabrication, y compris un échelonnement moins favorable par rapport à 2009. Conformément aux prévisions, l'A380 continue de peser de manière significative sur la performance sous-jacente.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military s'est élevé à 1 540 millions d'euros (9M 2009 : 1 637 millions d'euros), bénéficiant d'un chiffre d'affaires comptabilisé plus élevé, au titre du programme A400M, d'environ 100 millions d'euros, mais a été pénalisé par une baisse du chiffre d'affaires des avions ravitailleurs et des avions de transport militaire moyens et légers. Au total, 13 avions de transport militaire moyens et légers ont été livrés (9M 2009 : 10 avions). L'EBIT* d'Airbus Military s'est établi à - 35 millions d'euros.



Signe d'une nette reprise du secteur de l'aviation, Airbus avait reçu 379 commandes commerciales brutes à fin septembre (9M 2009 : 149), dont 32 A380 supplémentaires et 53 A350 XWB. Airbus Military a enregistré 11 commandes d'avions.

Dans le cadre du programme A350 XWB, les avancées de la production se poursuivent, le développement du programme reste difficile. La mise en service de l'A350 XWB est envisagée au 2^e semestre 2013, et à ce stade EADS s'attend à gérer cette situation sans impact financier significatif.

Chez Airbus Military, les résultats du programme d'essais en vol de l'A400M continuent de dépasser les attentes. Début novembre, la flotte de trois avions totalisait 765 heures de vol en 230 vols. L'activité des avions ravitailleurs a enregistré une forte progression : l'avion ravitailleur multi-rôles A330 (MRTT) a obtenu la certification militaire auprès des autorités espagnoles. La Royal Australian Air Force pourra donc recevoir son premier appareil. Le premier vol réalisé dans le cadre du programme Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA), pour la British Royal Air Force, s'est déroulé avec succès en septembre.

Au 30 septembre 2010, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 377,3 milliards d'euros (fin 2009 : 339,7 milliards d'euros). Le carnet de commandes d'Airbus Commercial a atteint 358,1 milliards d'euros (fin 2009 : 320,3 milliards d'euros), ce qui équivaut à 3 436 appareils. Le carnet de commandes d'Airbus Military est resté stable à 20,6 milliards d'euros (fin 2009 : 20,7 milliards d'euros).



Le chiffre d'affaires d'Eurocopter a atteint 3 085 millions d'euros (9M 2009 : 3 039 millions d'euros). Il reflète une hausse de l'activité NH90, un franchissement de points d'étapes du programme coréen KUH, mais également une baisse des livraisons d'hélicoptères commerciaux. L'EBIT* a baissé à 121 millions d'euros, pénalisé par un ajustement de marge dans le cadre du programme NH90 et une charge de restructuration, ainsi que par l'augmentation des investissements produits.

Eurocopter a mené avec succès le premier vol du démonstrateur X3, qui ouvre de nouvelles perspectives pour proposer aux clients un appareil à grande vitesse et à long rayon d'action.

Au cours des neuf premiers mois, Eurocopter a perçu l'amorce d'une reprise des commandes en enregistrant 230 commandes nettes (9M 2009 : 179 commandes nettes). Le marché civil affiche une reprise lente, qui s'explique notamment par la présence d'un grand nombre d'hélicoptères d'occasion sur le marché. Eurocopter a proactivement commencé à s'adapter à ce défi en lançant le programme SHAPE en avril. Dans ce cadre, la réduction du recours à la main d'œuvre temporaire et le non-remplacement des départs a déjà commencé. Au cours des neuf premiers mois de l'année, 367 livraisons d'hélicoptères ont été enregistrées, dont 19 NH90 et sept Tigre. Le carnet de commandes est resté stable à 15 milliards d'euros représentant 1 166 hélicoptères.



Le chiffre d'affaires d'Astrium est resté stable, à 3 226 millions d'euros. Il traduit les effets de volume au sein des activités-clés, dynamisées par des schémas de livraison solides. L'EBIT* a progressé de 2 % pour atteindre 158 millions d'euros, grâce à des gains de productivité et à la croissance des activités institutionnelles et des services de télécommunications militaires, cette progression a cependant été en partie contrebalancée par une baisse de l'activité des satellites de navigation et des services d'observation de la Terre.

Au troisième trimestre, Astrium a procédé au 38^{ème} lancement consécutif réussi d'Ariane 5 et au lancement du satellite d'observation de la Terre ALSAT-2A, construit par Astrium, pour le compte de l'Agence Spatiale Algérienne. Pendant l'été, le tir d'acceptation du M51 s'est déroulé avec succès.

Les prises de commandes d'Astrium ont atteint 3,8 milliards d'euros, signe que cette activité conserve son dynamisme commercial, malgré une compétition grandissante sur l'ensemble de ses marchés. Parmi les nouvelles commandes enregistrées, figure le contrat portant sur le développement du M51.2 avec la Direction générale de l'armement française (DGA). Fin septembre 2010, le carnet de commandes d'Astrium était en hausse à 15,3 milliards d'euros.



Le satellite radar TanDEM-X développé et fabriqué par Astrium a été lancé en juin 2010



Le démonstrateur de technologie Barracuda



Le chiffre d'affaires de Cassidian s'est établi à 3 470 millions d'euros, soit une progression de 5 % par rapport à l'année précédente. L'EBIT* s'est élevé à 204 millions d'euros (9M 2009 : 220 millions d'euros), sous l'effet d'une augmentation de la marge des programmes matures plus que gommée par une forte hausse des dépenses de R&D autofinancées. L'investissement se concentre principalement sur les segments des drones et des communications sécurisées. EADS continue de rechercher, avec ses clients, des conditions et des solutions de financement pour le drone Talarion. Au-delà de 2010, la pression à court terme sur l'EBIT* résultant de la hausse des dépenses de R&D, d'un mix-produits moins favorable et des restrictions budgétaires dans la défense, devrait rester limitée.

Cassidian a fait l'acquisition du cabinet-conseil britannique Regency IT Consulting, renforçant ainsi son offre sur le marché de la cyber-sécurité. Dans le domaine des missiles, la validation de l'architecture de la version finale du système de défense aérienne MEADS a été menée à bien. Fin septembre 2010, le carnet de commandes s'élevait à 17,8 milliards d'euros. Les prises de commandes des neuf premiers mois 2010 ont atteint 2,6 milliards d'euros.

Sièges et Autres Activités (rattachées à aucune Division)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a augmenté de 11 % à 805 millions d'euros. L'EBIT* s'est établi à - 6 millions d'euros (9M 2009 : 3 millions d'euros), la contribution positive de Sogerma ayant été contrebalancée par des effets de change défavorables chez ATR.

Le marché et l'environnement financier d'ATR s'améliorent : au cours des neuf premiers mois de l'année, ATR a livré 35 avions (9M 2009 : 30 avions) et a enregistré 63 commandes fermes (9M 2009 : 33 commandes), ainsi que 33 options. Fin septembre 2010, le carnet de commandes d'ATR comptait 161 appareils.

La montée en cadence du programme LUH se poursuit à bon rythme avec 36 hélicoptères livrés fin septembre. Au 30 septembre 2010, le carnet de commandes des Autres Activités s'élevait à 2,2 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.

En juillet 2009, les nations partenaires de l'Eurofighter ont validé la production de la Tranche 3A pour 112 appareils



Des mains protectrices

L'ancienne Division Défense & Sécurité a adopté le nom de Cassidian en septembre 2010, afin de commercialiser plus efficacement son large portefeuille de systèmes de sécurité sur le marché mondial.

Le nom CASSIDIAN est dérivé du latin « cassida » signifiant casque en fer et de l'anglais « meridian » représentant la ligne qui relie le nord et le sud, illustrant ainsi la protection et la sécurité globale. Le logo représente le globe terrestre entouré et protégé par deux mains, symbolisant ainsi les missions de sécurité réalisées au niveau mondial.

En ligne avec le plan stratégique Vision 2020 d'EADS, Cassidian cherche à augmenter son chiffre d'affaires afin de réduire l'exposition du Groupe aux activités cycliques des avions commerciaux, à améliorer sa rentabilité, à accroître son activité dans les services et à se transformer pour acquérir une dimension mondiale. Les marchés émergents sont particulièrement importants compte tenu des contraintes budgétaires actuelles en Europe et aux États-Unis. Les segments de croissance future de Cassidian se situent dans le secteur des drones et de la sécurité globale. Les contrats récemment signés au Moyen-Orient confortent la Division dans sa position de leader mondial dans le domaine de solutions de sécurité intégrées à l'échelle d'un pays.

“Défendre la sécurité mondiale”

Cassidian est un leader mondial dans le domaine des systèmes de sécurité intégrés et de l'intégration de grands systèmes, proposant à ses clients civils et militaires des produits et services à forte valeur ajoutée. Avec quelque 28 000 employés, Cassidian a réalisé en 2009 un chiffre d'affaires de 5,4 milliards d'euros.

Cette Division d'EADS est organisée en trois unités opérationnelles : Cassidian Systems, Cassidian Electronics et Cassidian Air Systems. L'activité missiles est réalisée au travers d'une participation de 37,5 % dans MBDA.

Cassidian Systems offre des solutions intégrées ou sur mesure, capables de relier le plus grand nombre de plates-formes et de sous-systèmes au sein d'un réseau intégré. L'intégration de systèmes est d'une importance croissante pour le contrôle des frontières, la surveillance côtière et la sécurité des territoires. En 2009, Cassidian a renforcé sa position de leader dans les systèmes de sécurité avec le contrat de sécurisation de l'ensemble des frontières de l'Arabie Saoudite.

Cassidian Electronics fournit des éléments pour la collecte de données, leur traitement et leur distribution, proposant des systèmes électroniques d'autoprotection pour les avions, les bateaux et les véhicules blindés. Il est

également un partenaire important dans le développement de radars aéroportés.

Cassidian Air Systems est spécialisé dans le domaine des systèmes de combat aérien. Ses principales activités sont le développement et la production de l'Eurofighter (détenu à 46 % par EADS) et de drones, ainsi que les supports aux produits : maintenance, réparation et modernisation.

L'activité missiles est réalisée par MBDA, une coentreprise entre EADS, BAE Systems et Finmeccanica. MBDA offre toute une large gamme de solutions pour des missions de supériorité aérienne et de contrôle de l'espace terrestre et maritime. En 2009, les nations partenaires de l'Eurofighter ont signé le contrat portant sur la Tranche 3A pour 112 appareils supplémentaires.



| 9M 2010 | Mds € |
|---------------------|-------|
| Chiffre d'affaires | 3,5 |
| EBIT* | 0,2 |
| Prises de commandes | 2,6 |
| Carnet de commandes | 17,8 |

* EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur-clé de ses performances économiques.

Programmes et Produits



Le besoin de coordination face aux menaces liées à la sécurité est à l'origine de la demande de **solutions de sécurité intégrées**. Cassidian propose donc des solutions permettant de gérer la sécurité aux frontières terrestres et maritimes, d'apporter des réponses en cas de crise ou de situation d'urgence, et d'assurer la protection des infrastructures et des populations.

< À travers sa filiale Sofrelog, Cassidian offre des systèmes intégrés fournissant des données en temps réel, liées à la circulation des navires et à la surveillance côtière.

Dans le domaine des **drones**, Cassidian vise une position de leader en s'appuyant sur son expérience et les projets déjà développés, tel que le système de drones Harfang de moyenne altitude et longue endurance, utilisé par l'armée de l'air française en Afghanistan. Cassidian développe également, en coopération avec Northrop Grumman, le système de drones à haute altitude Euro Hawk, conçu pour détecter des signaux.

L'armée de l'air allemande compte démarrer les vols opérationnels de l'Euro Hawk FSD (First System Demonstrator) d'ici 2011. >



L'**Eurofighter** est l'avion de combat multi-rôles le plus moderne aujourd'hui en production. Extrêmement maniable, il est optimisé pour intervenir dans le cadre d'opérations de combat air-air ou air-sol, et est doté de capacités réseau. Les livraisons ont dépassé le seuil des 200 appareils en 2009.

< Des opportunités d'exportation supplémentaires existent en Europe, en Asie et en Extrême-Orient pour l'Eurofighter.

Cassidian Electronics joue un rôle majeur dans le développement technologique et le déploiement de la future génération de **radars** à balayage électronique actif (AESA) destinés à des applications aériennes, navales et terrestres. Dans le domaine de la défense anti-aérienne, Cassidian Electronics fabrique des applications pour des radars de moyenne portée pour navires (TRS- 3D) et à usage terrestre (TRML-3D).

Le TRS-3D est particulièrement adapté à la détection d'engins évoluant à grande vitesse tels que les patrouilleurs rapides. >



Les solutions de **radio mobile professionnelle (PMR)** de Cassidian permettent aux forces de la sécurité de communiquer en toute efficacité, fiabilité et sécurité.

< Les solutions PMR sont utilisées dans des secteurs variés – tels que la sécurité publique, la défense civile, le transport et l'industrie.

Votre avis nous intéresse

EADS encourage ses actionnaires individuels à partager leurs questions sur la stratégie du Groupe, ses performances et ses programmes. Vous pouvez nous les envoyer à : ir@eads.com. Nous y répondrons et certaines seront sélectionnées et publiées dans la prochaine « aero-notes ».

De plus, EADS propose régulièrement des réunions d'information et des visites de site à ses actionnaires individuels. Pour y participer ou en savoir plus, vous pouvez visiter notre site internet www.eads.com rubrique « Relations Investisseurs », appeler le numéro d'information actionnaires, ou écrire à ir@eads.com.



Visite du site Astrium à Brême (Allemagne) avec un groupe d'actionnaires individuels.

Agenda des actionnaires

09 MARS 2011 :

Résultats annuels 2010

20-26 JUIN 2011 :

Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace – Paris le Bourget

INFORMATION ACTIONNAIRES
www.eads.com – ir@eads.com
 Tel : +33 1 45 30 85 82

APPEL GRATUIT

France : 0 800 01 2001
 Allemagne : 00 800 00 02 2002
 Espagne : 00 800 00 02 2002

Directeur de la publication : Nathalie Errard
 Rédaction : James Gibbs et Bruno Martire.
 Photos : EADS



Imprimé sur papier recyclé

Vos actions EADS

Évolution du cours de l'action

Au 6 décembre 2010

Base 100 au 2 janvier 2007

Cours de l'action EADS (en €)

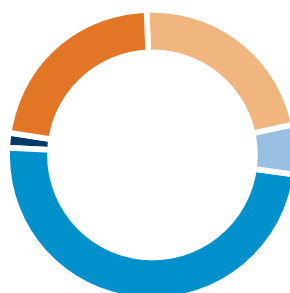


Profil

| | |
|--|-------------------------|
| Code ISIN | NL0000235190 |
| Nombre d'actions émises au 31 décembre 2009 | 816 150 511 |
| Cours le plus haut 2010 à la Bourse de Paris | 19,60 € le 21 septembre |
| Cours le plus bas 2010 à la Bourse de Paris | 13,55 € le 15 février |
| Bénéfice par action 2009 | - 0,94 € |

Structure du capital

Au 30 septembre 2010



- 22,46 % **Sogead** : Lagardère et Sogepa (société holding de l'État français)
- 22,46 % **Daimler***
- 5,47 % **SEPI** (société holding de l'État espagnol)
- 49,22 % **Actionnaires institutionnels, individuels, salariés** + actions détenues en dehors du « contractual partnership » par l'État français
- 0,39 % **Capital détenu en propre** (actions sans droit économique ni de vote)

* Le 9 février 2007, Daimler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs privés et publics, en vertu duquel Daimler a réduit indirectement de 7,5 %, sa participation au capital d'EADS, et continue de contrôler les droits de vote de la totalité du bloc d'actions représentant 22,5 % du capital EADS.