

aero-notes



LETTRE À NOS ACTIONNAIRES

Cher actionnaire,



A l'approche de la fin de l'année, nous pouvons déjà constater que nos objectifs en termes de croissance et de rentabilité sous-jacente sont en passe d'être atteints. Par rapport à l'an dernier, notre chiffre d'affaires sur neuf mois est en hausse de 14 % et notre résultat d'exploitation avant éléments exceptionnels de 82 %. Pour autant, nous devons rester pleinement concentrés sur certains défis.

Notre direction porte la plus grande attention au suivi et à la bonne exécution des programmes en cours, et nous avons fait à cet égard des progrès importants.

Le programme d'essais en vol de l'A400M se poursuit, et une première livraison en France est prévue pour le 2^{ème} trimestre 2013. La certification des solutions modifiant les pieds de nervure des ailes des A380 est prévue pour fin 2012. Concernant l'A350, avec deux prototypes, un avion d'essais statiques et un avion d'essais en vol, en phase d'assemblage final, Airbus maintient son objectif d'une mise en service pour le second semestre 2014. Une organisation efficace de la production en série est un élément-clé de ce programme ambitieux.

Chez Eurocopter, des discussions sont en cours avec certains clients du NH90 et du Tigre, qui cherchent à en réduire les livraisons. L'issue de ces importantes discussions est toujours en suspens.

Les efforts continus des montées en cadence notamment chez Airbus et Eurocopter, ainsi que les retards dans le calendrier de livraisons de l'A380 cette année, ont entraîné une augmentation temporaire importante des stocks au cours de ce trimestre. Dans les semaines et mois à venir, les livraisons d'avions seront notre priorité absolue, afin d'atteindre notre objectif d'équilibre des flux de trésorerie sur l'année, et pour améliorer encore notre rentabilité.

Après avoir porté ses efforts sur le développement stratégique du Groupe, notre équipe de direction se concentre maintenant sur la réévaluation de notre portefeuille d'affaires, en particulier en ce qui concerne nos activités de défense et notre présence industrielle hors d'Europe.

Notre société a la chance de pouvoir étudier sereinement ses axes de développement. Nos performances sous-jacentes s'améliorent et nos perspectives de croissance sont bonnes. Notre trésorerie nette nous donne une bonne flexibilité, alors que notre portefeuille de couverture de change nous assure une bonne stabilité malgré l'environnement macro-économique incertain. Notre carnet de commandes, qui s'élève à 548 milliards d'euros, est une base solide pour plusieurs années d'activité. Cassidian, la division d'EADS la plus fortement exposée aux contraintes des budgets publics, continue même d'afficher un carnet de commandes conséquent de 16 milliards d'euros.

Je crois que nos fondamentaux économiques solides, et nos bonnes perspectives de croissance, permettront à EADS de rester le leader et la référence du secteur aéronautique pour de nombreuses années. Je suis également convaincu que, grâce à notre politique focalisée sur les livraisons et la performance, notre société mobilise toutes ses ressources pour justifier la confiance que vous, fidèles actionnaires, lui manifestez.

PHILIPPE BALDUCCHI

Directeur des Relations Investisseurs et de la Communication Financière d'EADS

SOMMAIRE

RÉSULTATS
DES NEUF PREMIERS
MOIS DE 2012 2

DIVISIONS EADS 4

ÉCLAIRAGE..... 6



350 employés d'Airbus sont montés sur scène lors de la cérémonie d'inauguration de la chaîne d'assemblage de l'A350 XWB en octobre 2012.

CROISSANCE CONTINUE DU CHIFFRE

“Notre performance au cours des neuf premiers mois se traduit par une croissance à deux chiffres du chiffre d'affaires et par une forte hausse de la rentabilité. Cette hausse reflète avant tout l'attention que nous continuons de porter sur la gestion et l'exécution des programmes”, – A DÉCLARÉ TOM ENDERS, PRÉSIDENT EXÉCUTIF D'EADS. “Toutefois, les défis opérationnels ne sont pas prêts de manquer, notamment chez Eurocopter et Airbus. Et jusqu'à la fin de l'année, générer de la trésorerie sera l'une de nos principales priorités. Les livraisons d'appareils sont un élément-clé.”

EADS affiche des résultats solides pour les neuf premiers mois de 2012.

Au cours des neuf premiers mois de 2012, le **chiffre d'affaires** d'EADS a progressé de 14 %, à 37,3 milliards d'euros (T3 2011 : 32,7 milliards d'euros), porté par une croissance enregistrée dans toutes les Divisions. Les sociétés acquises en 2011 ont contribué à hauteur d'1 milliard d'euros environ à cette croissance. Jusqu'à fin septembre, les livraisons se sont maintenues à un niveau élevé, avec 405 avions chez Airbus Commercial et 300 hélicoptères chez Eurocopter. En septembre, Astrium a réalisé le 51^{ème} lancement consécutif réussi d'Ariane 5.

L'**EBIT* avant éléments non récurrents** s'est élevé à 1,9 milliard d'euros environ (T3 2011 : 1,1 milliard d'euros environ). La hausse par rapport à la même période de l'année dernière s'explique par une

amélioration de la performance opérationnelle chez Airbus Commercial, dont des effets favorables de volumes et de prix. La croissance d'Astrium s'explique par une meilleure productivité et l'intégration de Vizada. L'**EBIT*** avant éléments non récurrents d'Eurocopter est resté stable malgré un mix produits défavorable au troisième trimestre et la hausse des dépenses de Recherche et Développement. Comme prévu, la rentabilité de Cassidian en 2012 subit l'impact de la transformation de son organisation et de son déploiement mondial.

Au cours des neuf premiers mois de 2012, EADS a renforcé ses activités de couverture de change et a mis en place de nouveaux contrats à hauteur de 27 milliards de dollars américains, à un taux moyen de 1 € = 1,29 US \$, améliorant ainsi la stabilité de la performance financière. Fin septembre, le portefeuille total des couvertures de change d'EADS s'élevait à 86,4 milliards de dollars américains.

L'**EBIT* reporté** d'EADS a progressé de 82 %, à 1,6 milliards d'euros (T3 2011 : 885 millions d'euros), grâce à l'amélioration de l'**EBIT*** avant éléments non récurrents.

La charge de 124 millions d'euros enregistrée pour l'A350 XWB reste inchangée par rapport au premier semestre 2012 dans la mesure où Airbus respecte le calendrier modifié tel que communiqué en juillet 2012. Le programme demeure toutefois très ambitieux.

Airbus progresse conformément au calendrier établi pour la solution aux problèmes de fissures des pieds de nervure des voilures de l'A380. Le montant total des charges enregistrées depuis début 2012 s'élève à 0,2 milliard d'euros. Airbus prévoyant toujours de livrer 30 A380 en 2012, la charge totale pour les pieds de nervure des voilures de cet appareil sera de 260 millions d'euros environ sur l'année complète.

A la suite de la décision de Hawker Beechcraft (HBC) de fermer toutes ses lignes de production de jets, et malgré les efforts d'EADS pour trouver un repreneur pour l'ensemble, y compris pour l'activité jets, la clôture du programme s'est traduite par une charge exceptionnelle de 76 millions d'euros au troisième trimestre.

Le **résultat net** a fortement augmenté pour atteindre 903 millions d'euros (T3 2011 : 421 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 1,10 euro (BPA des T3 2011 : 0,52 euro).

PERSPECTIVES

Pour établir les perspectives d'EADS en 2012, EADS se fonde sur des taux de croissance de l'économie mondiale et du trafic aérien international conformes aux prévisions indépendantes qui prévalent et sur l'absence de perturbation majeure en raison de la crise actuelle de l'euro.

Dans la mesure où les résultats des neuf premiers mois confirment la croissance du Groupe et les améliorations observées, EADS réitère avec une confiance accrue ses prévisions de bénéfices pour 2012.

En 2012, Airbus prévoit de livrer environ 580 avions commerciaux, incluant un objectif de 30 A380.

Le nombre de commandes brutes devrait être supérieur aux livraisons, entre 600 et 650 appareils.

Sur la base d'un taux de clôture de 1 € pour 1,30 US \$, le chiffre d'affaires 2012 d'EADS devrait progresser de plus de 10 %.

Compte tenu de la solide performance opérationnelle sous-jacente du Groupe, EADS table sur un EBIT* avant éléments non récurrents de 2,7 milliards d'euros environ pour 2012.

Sur cette base et avec des prévisions de taux d'imposition légèrement inférieur à 30 % pour l'exercice, le BPA* avant éléments non récurrents⁽¹⁾ d'EADS en 2012 devrait s'établir à 1,95 € environ (exercice 2011 : 1,39 €).

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 les hélicoptères militaires, l'A400M, l'A380 et l'A350 XWB, en respectant les engagements pris envers ses clients. L'EBIT* reporté et le BPA* dépendent également de l'évolution des taux de change.

En tablant sur un objectif de 30 livraisons d'A380 et sur une politique inchangée des paiements gouvernementaux, EADS devrait continuer à dégager un flux de trésorerie disponible équilibré, après financements-clients et avant acquisitions.

D'AFFAIRES ET DES BÉNÉFICES

Les **dépenses de Recherche et Développement (R&D) autofinancées** sont restées globalement stables à 2,15 milliards d'euros (T3 2011 : 2,15 milliards d'euros).

Le **flux de trésorerie disponible** avant acquisitions s'est établi à - 3,24 milliards d'euros (T3 2011 : 587 millions d'euros). La performance opérationnelle s'est nettement améliorée par rapport à la même période de l'année dernière. Toutefois, une détérioration temporaire du fonds de roulement reflétant la concentration des livraisons sur le dernier trimestre et la forte montée en puissance industrielle, en particulier chez Airbus et Eurocopter, a pesé sur le flux de trésorerie disponible. Par ailleurs, les calendriers de paiement des gouvernements et les points d'étapes majeurs des différents programmes sont également concentrés sur la fin de l'année, notamment chez Cassidian.

Le niveau des investissements a continué d'augmenter, essentiellement chez Airbus en raison de l'A350 XWB et des augmentations des cadences de production pour les monocouloirs et les long-courriers. Il comprend la capitalisation des coûts de développement, principalement liés au programme A350 XWB.

Le flux de trésorerie du quatrième trimestre 2012 devrait refléter l'inversion des besoins en fonds

de roulement sous l'effet des livraisons et des paiements provenant des clients institutionnels.

Le flux de trésorerie disponible après financements-clients s'est élevé à -3,4 milliards d'euros (T3 2011 : 155 millions d'euros).

La **position de trésorerie nette** d'EADS s'est élevée à 8,1 milliards d'euros (fin 2011 : 11,7 milliards d'euros), reflétant également une contribution en numéraire aux actifs des régimes de retraite de 331 millions d'euros, ainsi que le paiement d'un dividende de 370 millions d'euros environ.

Les **prises de commandes**⁽³⁾ d'EADS ont atteint 50,4 milliards d'euros (T3 2011 : 93,9 milliards d'euros) avec un niveau encourageant dans l'ensemble des Divisions. Les prises de commandes des neuf premiers mois de 2011 comprenaient les commandes exceptionnelles enregistrées lors du salon aéronautique du Bourget, notamment pour l'A320neo.

Fin septembre 2012, le **carnet de commandes**⁽³⁾ du Groupe a atteint 547,5 milliards d'euros (fin 2011 : 541 milliards d'euros), ce qui confère au Groupe une solide plate-forme pour sa croissance future.

GRUPE EADS (en millions €)

	T3 2012	T3 2011	Variation
Chiffre d'affaires	37 258	32 687	+ 14 %
dont activités de défense	7 355	7 490	- 2 %
EBIT*	1 615	885	+ 82 %
Recherche et Développement autofinancée	2 145	2 151	0 %
Résultat net ⁽²⁾	903	421	+ 114 %
Bénéfice par action (BPA) ⁽²⁾	1,10 €	0,52 €	+ 0,58 €
Flux de trésorerie disponible	- 3 376	155	-
Prises de commandes ⁽³⁾	50 409	93 907	- 46 %
Carnet de commandes⁽³⁾	547 476	502 971	+ 9 %

* Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

1) Le résultat net avant éléments non récurrents 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) et tous les effets fiscaux sur les éléments mentionnés. Le résultat net* avant éléments non récurrents 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.

2) EADS continue d'employer le terme « résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux propriétaires de la société mère, selon les normes IFRS.

3) 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.



Retrouvez l'intégralité
du communiqué sur
www.eads.com



Le chiffre d'affaires consolidé d'**Airbus** a augmenté de 14 %, à 25,6 milliards d'euros (T3 2011 : 22,4 milliards d'euros). L'EBIT* consolidé d'Airbus a progressé de 184 % pour atteindre 837 millions d'euros (T3 2011 : 295 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial s'est élevé à 24,7 milliards d'euros (T3 2011 : 21,1 milliards d'euros). En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a bénéficié d'un effet positif en termes de volumes, de mix produit et de prix. Au total, 403 livraisons ont été enregistrées avec comptabilisation dans le chiffre d'affaires et 2 appareils ont été fournis sous contrat de location simple.

L'EBIT* reporté d'Airbus Commercial a fortement progressé à 816 millions d'euros (T3 2011 : 306 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military s'est établi à 1,2 milliards d'euros, en baisse par rapport à l'année précédente (T3 2011 : 1,7 milliards d'euros), essentiellement en raison de la comptabilisation d'un chiffre d'affaires moins élevé au titre du programme A400M et d'une baisse du chiffre d'affaires des avions ravitailleurs.

L'EBIT* d'Airbus Military a légèrement progressé pour atteindre 8 millions d'euros (T3 2011 : 5 millions d'euros), reflétant la baisse des dépenses de Recherche et Développement

Au cours des neuf premiers mois de 2012, Airbus Commercial a enregistré 382 commandes nettes (T3 2011 : 1 038 unités). La demande est restée soutenue pour l'A320 et l'A320neo, avec d'importantes commandes passées par le loueur d'avions chinois ICBC Financial Leasing Co. Ltd. et par Philippine Airlines au cours du troisième trimestre.

Singapore Airlines a depuis annoncé en octobre son intention de commander 20 A350-900 et 5 A380.

L'ambitieux programme A350 XWB avance à un bon rythme. L'appareil destiné aux essais statiques et le MSN 1, premier appareil destiné aux essais en vol, sont tous les deux en cours d'assemblage, et la mise sous tension de la partie avant du fuselage a été réalisée avec succès. Airbus a toujours pour objectif le premier vol prévu mi-2013 et une entrée en service au second semestre 2014. La performance de la chaîne d'approvisionnement reste un défi.

Au cours des neuf premiers mois de 2012, Airbus Military a enregistré 30 commandes, et a livré 11 appareils.

Les vols d'essai du programme A400M se poursuivent, avec plus de 3 800 heures de vol cumulées fin septembre. La cause des récents problèmes techniques au niveau des moteurs a été identifiée. La date de capacité opérationnelle initiale de l'A400M est prévue pour le premier trimestre 2013, selon une configuration à définir avec l'OCCAR, ce qui permettrait une première livraison en France au deuxième trimestre 2013. Trois livraisons supplémentaires sont prévues plus tard dans l'année.

Fin septembre 2012, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 502,7 milliards d'euros (fin 2011 : 495,5 milliards d'euros).

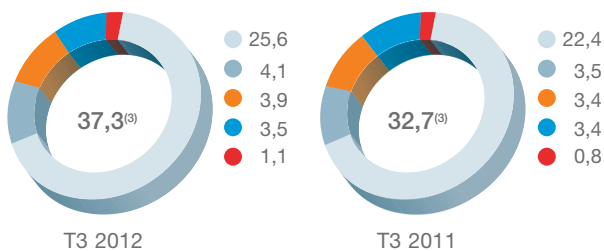
Le carnet de commandes d'Airbus Commercial s'est établi à 482 milliards d'euros (fin 2011 : 475,5 milliards d'euros), avec 4 414 appareils (fin 2011 : 4 437 appareils), et représentait environ sept années de production.

Le carnet de commandes d'Airbus Military totalisait 236 appareils, soit 21,8 milliards d'euros (fin 2011 : 21,3 milliards d'euros).

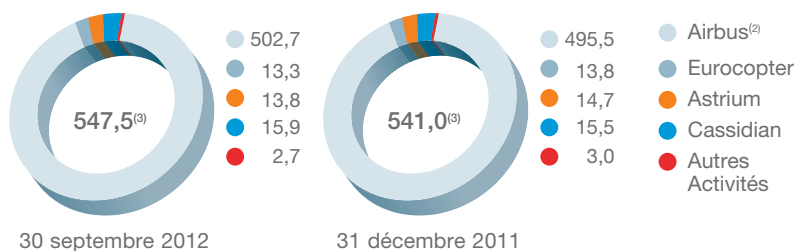


EADS PAR DIVISION

CHIFFRE D'AFFAIRES (en Mds €)



CARNET DE COMMANDES⁽¹⁾ (en Mds €)



* Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

1) 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.

2) Les segments Airbus Commercial et Airbus Military forment la Division Airbus. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division.

3) Le montant total inclut la consolidation du siège social.



Le chiffre d'affaires d'**Astrium** a progressé de 14 % au cours des neuf premiers mois de 2012, à 3,9 milliards d'euros (T3 2011 : 3,4 milliards d'euros), essentiellement sous l'effet de l'intégration du groupe Vizada.

L'EBIT* a progressé de 16 % à 191 millions d'euros (T3 2011 : 165 millions d'euros), malgré une hausse des dépenses de Recherche et Développement par rapport à l'année dernière. La progression de l'EBIT* s'explique par la contribution positive de Vizada, et par la hausse de la marge opérationnelle grâce au programme de transformation AGILE qui s'est traduit par une hausse de l'efficacité et de la productivité.

Les prises de commandes d'Astrium ont atteint 2,9 milliards d'euros pour les neuf premiers mois de 2012 (T3 2011 : 2,3 milliards d'euros) Cette performance s'explique par un niveau soutenu d'activité dans le secteur des services.



En octobre 2012, la mission du véhicule de transfert automatique « Edoardo Amaldi » conçu par Astrium a été couronnée de succès.

Astrium a fait preuve de constance dans l'exécution de ses programmes au troisième trimestre, avec trois lancements d'Ariane 5 se traduisant par le 51^{ème} lancement consécutif réussi. Trois satellites construits par Astrium ont été lancés au cours de ce trimestre et la mission du troisième véhicule de transfert automatique (ATV) a été couronnée de succès.

Fin septembre 2012, le carnet de commandes d'Astrium s'élevait à 13,8 milliards d'euros (fin 2011 : 14,7 milliards d'euros).



Les prises de commandes de Cassidian sont nettement supérieures à celles de l'an dernier.

Cassidian a enregistré un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'euros (T3 2011 : 3,4 milliards d'euros), dans la lignée de l'exercice précédent, tandis que l'EBIT* s'affiche comme prévu en baisse, à 156 millions d'euros (T3 2011 : 170 millions d'euros). La baisse des investissements autofinancés de Recherche et Développement a été compensée par le maintien d'investissements consacrés au déploiement mondial et à la transformation de la Division.

La nomination d'une nouvelle équipe dirigeante en septembre a pour but de réduire la complexité de l'organisation, d'améliorer les marges et de renforcer l'internationalisation.

Une révision complète de la structure de coûts et de l'amélioration de l'exécution des contrats a été initiée et devrait se terminer avant la fin de l'année.

Les prises de commandes de Cassidian se sont élevées à 3,4 milliards d'euros au cours des neuf premiers mois de l'année. Cette forte hausse par rapport à l'année dernière (T3 2011 : 2,6 milliards d'euros) a été réalisée malgré un environnement de marché difficile et s'explique principalement par la rentabilité des activités d'Eurofighter et de MBDA.

Fin septembre 2012, le carnet de commandes de Cassidian s'élevait à 15,9 milliards d'euros (fin 2011 : 15,5 milliards d'euros).



Le chiffre d'affaires d'**Eurocopter** a progressé de 19 %, pour s'établir à 4,1 milliards d'euros (T3 2011 : 3,5 milliards d'euros), essentiellement grâce à une augmentation des livraisons de Super Puma, à une hausse des activités de support et de réparation, et à la prise en compte de la consolidation de Vector Aerospace. Au total, 300 hélicoptères ont été livrés (T3 2011 : 323 hélicoptères). L'EBIT* de la Division a enregistré une hausse de 76 % à 277 millions d'euros (T3 2011 : 157 millions d'euros).

La Division poursuit ses négociations avec plusieurs acheteurs de NH90 et de Tigre cherchant à réduire leurs livraisons. Les discussions restent ouvertes.

En étroite collaboration avec les autorités compétentes, Eurocopter se consacre entièrement à l'analyse et à la neutralisation des éléments ayant provoqué les incidents sur le Super Puma et l'Écureuil B3e.

Au cours des neuf premiers mois de 2012, les prises de commandes nettes d'Eurocopter ont grimpé à 286 contre 259 pour la même période de l'année dernière.

Le carnet de commandes d'Eurocopter a connu une légère baisse à 13,3 milliards d'euros (fin 2011 : 13,8 milliards d'euros), avec 1 062 hélicoptères (fin 2011 : 1 076 hélicoptères).



Eurocopter a livré 300 hélicoptères au cours des neuf premiers mois.



Le carnet de commande d'ATR totalisait 202 appareils fin septembre.

SIÈGES ET AUTRES ACTIVITÉS (non rattachées à une Division)

Le chiffre d'affaires des **Autres Activités** a progressé de 28 %, à 1,1 milliards d'euros (T3 2011 : 833 millions d'euros), principalement sous l'effet de hausses de volumes chez EADS North America et ATR. L'EBIT* des Autres Activités s'est établi en baisse à 15 millions d'euros (T3 2011 : 20 millions d'euros).

ATR a reçu 15 commandes nettes sur la période (T3 2011 : 145) et a livré 37 appareils (T3 2011 : 30). À fin septembre 2012, le carnet de commande d'ATR totalisait 202 appareils, et celui des Autres Activités était en baisse à 2,7 milliards d'euros (fin 2011 : 3,0 milliards d'euros).



L'A380 consomme moins de 3 litres de carburant par passager pour 100 km parcourus.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

EADS, de par son expertise dans l'industrie aéronautique est un acteur central dans le transport « durable », et plus largement dans l'évolution vers une « économie verte ».

Les contraintes environnementales font partie des critères prioritaires retenus lors de la conception de tout nouveau produit. Aussi une part prépondérante des efforts de recherche et développement d'EADS vise à développer des avions générant moins d'émissions de CO₂ et moins de bruit, tout en assurant le transport de charges utiles maximales, pour tout type de mission.

À travers sa division Astrium, EADS est un partenaire clé du programme Living Planet de l'Agence spatiale européenne (ESA) et fournit les

satellites nécessaires au suivi de 45 variables climatiques essentielles identifiées par les Nations Unies. L'Astrium CryoSat II satellite, par exemple, a fourni la première carte précise mesurant l'épaisseur de la banquise arctique.

LES OBJECTIFS AMBITIEUX DE NOTRE INDUSTRIE

Au cours des 40 dernières années, la consommation de carburant des appareils a été réduite de 70 % et le bruit de 75 %. Malgré une augmentation de 53 % du trafic aérien et une augmentation de 41 % de la capacité de transport, la consommation de kérosène n'a augmenté que de 3 % depuis 2000. Aujourd'hui, environ 2 % des émissions de CO₂ proviennent de l'aviation.

Au sein d'EADS, nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux qui sont en ligne avec ceux définis par la Commission européenne dans sa feuille de route Flightpath 2050, et par l'ATAG (Air Transport Action Group). Flightpath 2050 vise à atteindre des réductions d'émissions très significatives : 75 % de réduction des émissions de CO₂ par passager et par kilomètre parcouru ; 90 % de réduction

L'A380 : UNE PARTIE DE LA SOLUTION

Parce qu'il répond aux exigences des réglementations les plus rigoureuses en matière de bruit et d'émissions de CO₂, parce qu'il est adapté aux infrastructures aéroportuaires existantes et qu'il offre le meilleur rapport de consommation de carburant par siège dans la catégorie gros porteurs, l'A380 est la référence qui définit les nouvelles normes économiques et environnementales.

L'A380 transporte 42 % de passagers en plus que le B747-400, mais produit moitié moins de nuisance sonore au décollage, et trois à quatre fois moins à l'atterrissage. L'A380 consomme 17 % de carburant de moins par passager que le B747-400.

L'A380 consomme moins de 3 litres de carburant par passager pour 100 kilomètres parcourus, à comparer avec une moyenne de 5 litres pour l'ensemble de la flotte mondiale.

des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et 65 % de réduction du bruit.

Les objectifs de l'ATAG sont de stabiliser les émissions de CO₂ d'ici à 2020, puis de les réduire de 50 % (par rapport aux niveaux de 2005) d'ici 2050.



L'avion 100 % électrique, le "Cri-Cri" a été co-développé par EADS Innovation Works.

PROMOUVOIR UN TRANSPORT « DURABLE »



L'amélioration de la gestion du trafic aérien peut réduire considérablement les impacts environnementaux.

GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)

EADS privilégie le développement de systèmes modernes de gestion du trafic aérien afin de favoriser la croissance durable du transport aérien.

EADS participe activement aux programmes dédiés à la gestion du trafic aérien tels que « Single European Sky ATM Research » (SESAR) en Europe ou NextGen outre-Atlantique.

En 2011, Airbus a constitué une nouvelle filiale baptisée « Airbus ProSky », qui se consacre au développement et au support des systèmes modernes de gestion du trafic arien.

BIOCARBURANT

EADS est un pionnier des biocarburants durables fabriqués à partir de biomasse qui fixe le dioxyde de carbone lors de sa croissance, compensant en cela les émissions dégagées lorsque ces biocarburants sont consommés. EADS a travaillé avec des universités, des fabricants de carburants et des start-ups, ainsi qu'avec des organismes de normalisation pour développer des biocarburants qui fonctionnent avec les infrastructures et les avions existants.

Airbus soutient les compagnies aériennes dans leurs efforts pour utiliser des biocarburants pour leurs vols commerciaux. Airbus est également coordinateur d'un grand projet avec l'Union européenne préparant une étude de faisabilité et une feuille de route sur l'attribution par l'UE de deux millions de tonnes de biocarburants au secteur de l'aviation au sein de l'Union européenne d'ici 2020.



EADS encourage le développement de toute la filière des biocarburants.



La présentation de l'eCO2avia démontre la faisabilité de l'usage des biocarburants et de l'énergie électrique pour les hélicoptères.

LES TECHNOLOGIES ÉCO-EFFICIENTES DES HÉLICOPTÈRES

EADS met au point des technologies de voilure tournante écologiques qui incluent le concept de propulsion hybride diesel-électrique pour les hélicoptères.

Les ingénieurs du Groupe ont configuré les moteurs hybrides d'hélicoptères pour fonctionner avec un biocarburant à base d'algue. Les arbres de sortie du courant du moteur sont chacun raccordés à un générateur qui apporte de l'énergie électrique directement aux rotors. Deux batteries fournissent une mémoire tampon pour l'énergie, permettant à l'hélicoptère de fonctionner seulement sur l'électricité pendant de courtes périodes, et d'effectuer des décollages et des atterrissages plus tranquilles.

Tous ces éléments réunis permettent une réduction potentielle de consommation de carburant, et par conséquent des émissions de CO₂, qui peut aller jusqu'à 50 %.

POUR UN ESPACE PLUS PROPRE ET PLUS SÛR

La sécurité des missions spatiales actuelles et futures est de plus en plus menacée par des centaines de milliers de débris. Cela inclut : des satellites défunts, des morceaux de lanceurs restés en orbite, des objets largués depuis des navires habités ou des stations orbitales, des fragments provenant de collisions.

Dans le cadre de son projet INVERITAS, Astrium développe des technologies destinées à sortir de leur orbite les débris spatiaux. Il s'agirait de vaisseaux capables d'aborder et de s'emparer des gros morceaux de débris et de les amener à se désintégrer de façon inoffensive dans l'atmosphère.

Dans le cadre du programme européen NEOShield pour protéger la Terre de la menace des astéroïdes, Astrium travaille sur un projet de « frappe cinétique » afin de percuter et de dévier le volume entrant dans l'atmosphère, et sur un « remorqueur gravitationnel » pour forcer l'objet à modifier sa trajectoire orbitale.



Astrium vient de remporter le contrat DEOS dont l'objectif est de développer les technologies de services orbitaux.

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE

EADS propose à ses actionnaires individuels d'en savoir plus sur la stratégie du Groupe, ses performances et ses programmes.

Ces dernières semaines, l'équipe de la Communication Financière d'EADS est venue à votre rencontre lors de conférences à travers l'Europe, au Salon Actionaria à Paris, et lors de visites de sites à Toulouse et Nantes, en France, à Hambourg, en Allemagne et à Getafe en Espagne.

Vous pouvez envoyer vos questions ou commentaires à: ir@eads.com ou appeler le numéro information actionnaires situé en bas de la page.



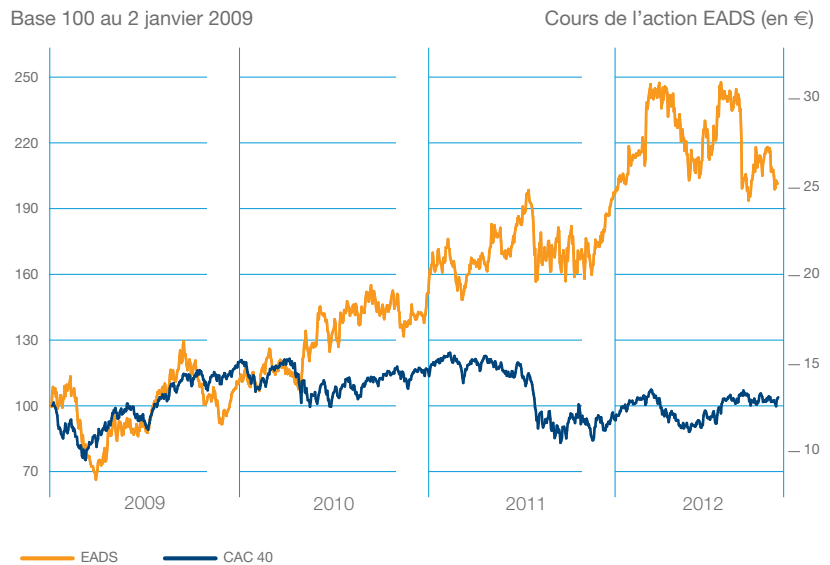
Souvenir de la visite du site Airbus d'Hambourg, en septembre 2012. Les actionnaires individuels devant le Super Guppy.



Les actionnaires individuels ont découvert le MRTT, l'avion de ravitaillement en vol lors d'une visite de l'installation à Getafe, Espagne.

VOS ACTIONS EADS

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION au 21 novembre 2012



ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION EN 2012 (à la Bourse de Paris)

- © Cours de clôture le plus haut : **31,20 €** (le 3 août)
- © Cours de clôture le plus bas : **24,015 €** (le 2 janvier)
- © Performance depuis le 1^{er} janvier : **+5,2%** (CAC 40 : +10%)
- © Dividende : **0,45 € brut par action***
- © Cours de clôture au 21 novembre : **25,41 €**

* Date d'arrêté des positions : 6 juin 2012. Date de paiement : 7 juin 2012.

STRUCTURE DU CAPITAL au 30 septembre 2012



** 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, tout en gardant ses droits de vote sur 22,5 % du capital d'EADS.

AGENDA DES ACTIONNAIRES

28 janvier 2013 : **Visite de site, Toulouse, France**

27 février 2013 : **Résultats annuels 2012**

INFORMATION ACTIONNAIRES

www.eads.com
ir@eads.com Tel : +33 800 01 2001

APPEL GRATUIT

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

Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Auriane de Soultrait

Rédaction: James Gibbs, Guilhem Boltz

Photos : EADS, tous droits réservés

LCOMFI