



# aero-notes

## Lettre à nos actionnaires

### Cher actionnaire,



Nos résultats 2010 montrent l'accomplissement d'importants progrès. En dépit d'un contexte économique toujours difficile, nous avons enregistré 83,1 milliards d'euros de commandes nouvelles. Notre chiffre d'affaires a augmenté et notre rentabilité, encore faible, a dépassé les attentes. Grâce à une gestion saine, notre trésorerie a atteint 11,9 milliards d'euros, ce qui, avec notre carnet de commandes record, constitue un atout majeur pour notre croissance future.

Les progrès réalisés sur nos principaux programmes sont certainement encore plus encourageants. En effet, nous avons considérablement réduit le niveau de risque sur le programme A400M. Quatre appareils sont actuellement en campagne d'essais en vol et la production en série a maintenant débuté. La production de l'A380 s'améliore, comme le montre l'augmentation des livraisons, et le coût par avion devrait baisser à mesure que nous avançons sur la courbe d'apprentissage.

L'A350 est clairement notre programme industriel le plus risqué. En 2010, Airbus a fait des progrès significatifs, avec notamment le début de la fabrication de sous-ensembles du tronçon. Cependant, le calendrier reste ambitieux, l'appareil devrait entrer en service au deuxième semestre 2013.

Pour l'avenir, nous sommes attentifs à la situation budgétaire de nos marchés institutionnels nationaux. Nous surveillons également de près l'évolution des événements au Japon, en Afrique du Nord et au Proche-Orient.

Tout en restant vigilants à l'évolution de nos risques, nous sommes optimistes sur les perspectives à moyen terme du Groupe. La reprise du secteur aérien a été plus rapide que prévue. Les commandes d'avions commerciaux ont considérablement augmenté, avec notamment une forte demande pour le nouvel A320neo. Alors que les pays émergents portent la croissance, nous constatons aussi une reprise en Amérique du Nord et en Europe.

L'amélioration de la rentabilité est une de nos priorités. EADS travaille actuellement sur un programme d'économies et d'intégration baptisé "Future EADS". En outre, toutes les Divisions procèdent à leur transformation et appliquent leurs plans de réduction des coûts, afin de s'adapter à leur nouvel environnement concurrentiel. Après le succès de Power8, Airbus développe de nouvelles initiatives d'économies portant jusqu'à fin 2014, afin d'améliorer la compétitivité, compenser l'inflation et atteindre les objectifs de rentabilité.

Même si la faiblesse du dollar continuera à peser sur notre rentabilité l'année prochaine, nous ne verrons pas de détérioration significative du taux de couverture pour 2012. A moyen et long terme, l'augmentation des approvisionnements réalisés en dollar nous permettra de réduire davantage notre risque de change.

Nous nous réjouissons de remettre en place une politique de distribution de dividendes. En effet, nos performances en 2010 justifient une telle proposition. En tant qu'actionnaire, vous nous avez soutenu alors que nous bâtissons notre avenir. Nous comptons à nouveau sur votre fidélité afin de partager avec vous notre futur, alors que le Groupe entre dans une nouvelle ère de notre fascinante aventure aérospatiale.

LOUIS GALLOIS  
Président exécutif d'EADS

<b>SOMMAIRE</b>	<b>RÉSULTATS 2010 DU GROUPE EADS.....</b>	<b>2</b>
	<b>RÉSULTATS DES DIVISIONS.....</b>	<b>4</b>
	<b>ÉCLAIRAGE.....</b>	<b>6</b>



Les résultats annuels pour l'exercice 2010, année du 10<sup>e</sup> anniversaire du Groupe, soulignent ses réalisations importantes, soutenues par l'amélioration plus importante que prévue de l'environnement macroéconomique et commercial. Le Groupe doit toutefois toujours suivre de près l'évolution des marchés institutionnels, dont celui des hélicoptères, ainsi que celle des budgets publics et de défense. Les risques potentiels liés aux prix du pétrole et des matières premières, au trafic aérien en Afrique du Nord et à l'évolution des taux de change font également l'objet d'un suivi attentif. Nous accordons également la plus grande attention au programme A350 XWB, programme d'EADS qui comporte le plus haut niveau de risque.

En 2010, le **chiffre d'affaires** d'EADS a progressé à 45,8 milliards d'euros (2009 : 42,8 milliards d'euros). Le nombre de livraisons est resté élevé, avec 510 avions chez Airbus Commercial et 527 hélicoptères chez Eurocopter. Par ailleurs, Ariane 5 a réussi son 41<sup>e</sup> lancement consécutif. EADS a repris l'application de la méthode du pourcentage à terminaison pour

le programme A400M, en s'appuyant sur le franchissement de jalons techniques majeurs en interne. Cela s'est traduit par un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros enregistré au titre du programme, avec une marge nulle du fait de l'utilisation des provisions associées. Les négociations entre les États-clients et EADS ont abouti, mettant fin aux discussions globales sur l'A400M. Après l'obtention des autorisations sur le dispositif d'aide financière à l'exportation (ELF) en France et en Allemagne, le Groupe attend encore la finalisation des négociations sur ce point avec certains des États-clients. Ces négociations devraient aboutir en 2011. Parallèlement, le programme affiche de bons résultats, avec quatre appareils de développement en vol. En février 2011, une étape majeure du programme, le « seuil de maturité » de l'A400M, a été franchie, ce qui ouvre la voie à la production en série. La certification civile est prévue pour 2011.

**L'EBIT\* avant éléments non-récurrents (EBIT\* ajusté)** s'est élevé à 1,3 milliard d'euros (2009 : 2,2 milliards d'euros). Il a bénéficié

de la bonne performance sous-jacente de toutes les activités clés dans les Divisions, en particulier des programmes historiques d'Airbus. En comparaison avec 2009, l'EBIT\* avant éléments non-récurrents a été pénalisé par la détérioration des taux de couverture (1 € = 1,26 \$ en 2009, contre 1 € = 1,35 \$ en 2010). Conformément aux prévisions, l'A380 continue de peser fortement sur cet indicateur.

**L'EBIT\* reporté** d'EADS s'est établi à 1 231 millions d'euros (2009 : – 322 millions d'euros).

**Le résultat net<sup>(1)</sup>** a atteint 553 millions d'euros (2009 : – 763 millions d'euros), soit un Bénéfice Par Action<sup>(1)</sup> de 0,68 euro (BPA 2009 : – 0,94 euro). Sur la base d'un BPA de 0,68 euro, le Conseil d'administration d'EADS proposera lors de l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, qui se tiendra le 26 mai 2011, le paiement d'un dividende d'un montant brut de 0,22 euro par action (exceptionnellement, en raison des pertes importantes enregistrées en 2009, aucun dividende n'a été versé au titre de cet exercice).

**Les dépenses de R&D autofinancées** ont atteint 2 939 millions d'euros (2009 : 2 825 millions d'euros), principalement sous l'effet de la hausse enregistrée chez Cassidian dans l'activité drones et dans les activités Systèmes, ainsi que chez Eurocopter pour toute la gamme.

**Le flux de trésorerie disponible** avant financement-clients, de 2 644 millions d'euros

“En 2010, EADS a accompli d'importants progrès. Nous avons entrepris de grandes choses pour améliorer la gestion et le suivi des programmes clés : le niveau de risque de l'A400M a été largement réduit et la production de l'A380 ne cesse de s'améliorer. À l'aube de notre deuxième décennie d'existence, notre priorité essentielle est de poursuivre l'amélioration de notre rentabilité au cours des prochaines années, afin de poser les bases solides d'une croissance durable.” a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

## » Perspectives

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

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

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

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

À l'avenir, la performance de l'EBIT\* reporté et du BPA d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter

les programmes A400M, A380 et 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.

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

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

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

(2009 : 991 millions d'euros), est nettement supérieur aux prévisions, grâce à une meilleure performance en termes de gestion de l'exploitation et des stocks et à un plus fort niveau d'avances-clients pour Airbus. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients s'est élevé à 2 707 millions d'euros (2009 : 585 millions d'euros).

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

Avec 83,1 milliards d'euros, **les prises de commandes**<sup>(2)</sup> du Groupe ont nettement

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

progressé par rapport à l'année précédente (2009 : 45,8 milliards d'euros), sous l'effet d'un plus grand nombre de commandes d'avions commerciaux chez Airbus avec 574 commandes nettes, dont 32 A380 et 78 A350 XWB. Fin décembre 2010, **le carnet de commandes**<sup>(2)</sup> d'EADS s'établissait à un montant record de 448,5 milliards d'euros (fin 2009 : 389,1 milliards d'euros), reflétant le rebond des commandes d'avions commerciaux. Par ailleurs, le carnet de

commandes d'Airbus Commercial a également profité de l'appréciation du dollar face à l'euro à fin décembre 2010 par rapport à fin décembre 2009, avec un effet positif d'environ 25 milliards d'euros. Le carnet de commandes des activités de défense s'est élevé à 58,3 milliards d'euros (fin 2009 : 57,3 milliards d'euros).

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

## » Groupe EADS (en millions €)

	2010	2009	Variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>45 752</b>	42 822	+ 7 %
dont activités de Défense	12 269	10 767	+ 14 %
<b>EBIT*</b>	<b>1 231</b>	- 322	-
Recherche et Développement autofinancée	2 939	2 825	+ 4 %
Résultat net <sup>(1)</sup>	553	- 763	-
Bénéfice par action (BPA) <sup>(1)</sup>	0,68 €	- 0,94 €	1,62 €
Flux de trésorerie disponible	2 707	585	+ 363 %
<b>Dividende par action</b>	<b>0,22 €<sup>(3)</sup></b>	-	N/A
<b>Prises de commandes<sup>(2)</sup></b>	<b>83 147</b>	45 847	+ 81 %
<b>Carnet de commandes<sup>(2)</sup></b>	<b>448 493</b>	389 067	+ 15 %

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 aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.

3) Résolution soumise à l'Assemblée générale annuelle d'EADS 2011.





Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus, de 29 978 millions d'euros, a progressé de 7 % par rapport à l'année dernière (2009 : 28 067 millions d'euros). L'EBIT\* consolidé d'Airbus s'est élevé à 305 millions d'euros (2009 : - 1 371 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a atteint 27 673 millions d'euros (2009 : 26 370 millions d'euros). Les livraisons ont augmenté pour atteindre 510 appareils commerciaux, dont 508 appareils comptabilisés en chiffre d'affaires (2009 : 498 appareils). En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial bénéficie d'un effet favorable en termes de volume et de mix, avec notamment un nombre plus élevé de livraisons d'A380. L'effet de change négatif sur le chiffre d'affaires est évalué aux environs de 500 millions d'euros. L'EBIT\* d'Airbus Commercial a diminué à 291 millions d'euros (2009 : 386 millions d'euros). En comparaison avec 2009, l'EBIT\* d'Airbus Commercial avant éléments non-récurrents (2009 : environ 1 milliard d'euros ; 2010 : environ 280 millions d'euros) a bénéficié d'effets favorables en termes de volume et de mix, d'une amélioration de la politique tarifaire nette d'inflation et des économies Power8. Il pâtit en revanche de la détérioration du taux de couverture, de l'ordre de 940 millions d'euros, et de l'augmentation des coûts associés à la croissance de l'activité.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military a augmenté à 2 684 millions d'euros (2009 : 2 235 millions d'euros), grâce à une meilleure comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M et malgré une baisse du chiffre d'affaires des avions militaires moyens et légers et des ravitailleurs. Les livraisons se sont élevées à 20 appareils moyens et légers. L'EBIT\* d'Airbus Military a atteint 21 millions d'euros.

En 2010, Airbus Commercial a enregistré des niveaux record en termes de livraisons. Le marché a rebondi et a généré 644 nouvelles commandes commerciales brutes (2009 : 310). 574 commandes nettes d'appareils ont été enregistrées, dont 32 A380 et 78 A350 XWB, ce qui porte le total des commandes A350 XWB à 583 appareils, pour 36 clients. L'A320neo (option nouveau moteur), qui réduit la consommation de carburant de 15 %, a été lancé au quatrième trimestre. Airbus Military a enregistré 21 commandes brutes d'appareils (CN235 et C295) en 2010.

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

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

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

Au 31 décembre 2010, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 400,4 milliards d'euros. Le carnet de commandes d'Airbus Commercial a atteint 378,9 milliards d'euros (fin 2009 : 320,3 milliards d'euros), ce qui représente 3 552 appareils. Le carnet de commandes d'Airbus Military a augmenté de 10 % et s'élève à 241 appareils.



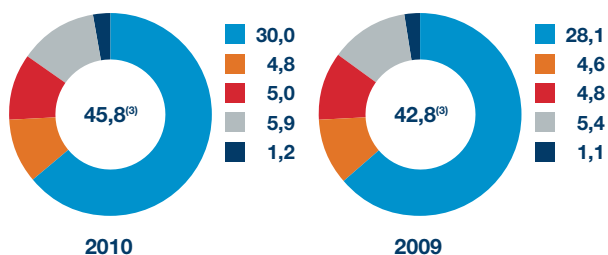
A380

Chaîne d'assemblage final A330/A340

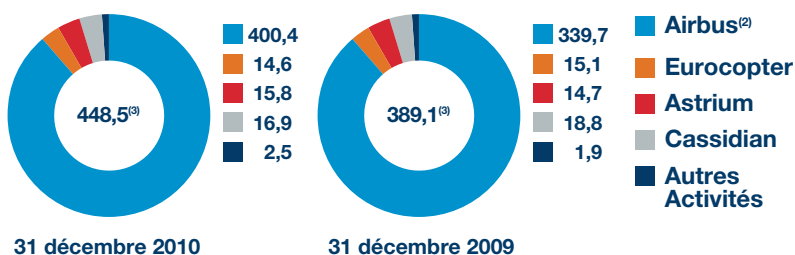
A400M

## » EADS par Division

Chiffre d'affaires (par division en Mds €)



Carnet de commandes<sup>(1)</sup> (par division en Mds €)



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) Airbus répartit 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.

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



En 2010, le chiffre d'affaires d'Eurocopter s'est élevé à 4 830 millions d'euros (2009 : 4 570 millions d'euros). Il reflète un mix favorable, dû à l'amélioration des activités de support et aux recettes gouvernementales. L'EBIT\* de la Division a baissé pour atteindre 183 millions d'euros (2009 : 263 millions d'euros). Cette baisse est due à la hausse des investissements dans les produits et à des effets exceptionnels négatifs, d'environ 120 millions d'euros, en raison essentiellement du NH90 et d'une charge de restructuration.

En 2010, il a été procédé aux premiers essais en vol de l'appareil hybride de démonstration à grande vitesse X3, l'un des fleurons de la stratégie d'innovation d'Eurocopter, ainsi qu'aux premiers vols du second prototype EC175 et de l'hélicoptère utilitaire coréen KUH.

Avec 346 commandes nettes, la tendance 2010 des commandes nettes a été stable par rapport à 2009 (344 commandes nettes), en dépit du recul des commandes brutes, mais grâce à la diminution des annulations, au nombre de 49 contre 105 en 2009. La reprise du marché civil est lente, notamment à cause des nombreux hélicoptères d'occasion présents sur le marché. Eurocopter a proactivement commencé à s'adapter à cette situation avec son programme SHAPE, lancé au début 2010. De notables progrès ont été réalisés concernant la réduction des effectifs et des coûts d'exploitation. Le carnet de commandes d'Eurocopter a atteint 14,6 milliards d'euros, soit 1 122 hélicoptères (fin 2009 : 1 303 hélicoptères).



EC175



En 2010, le chiffre d'affaires de Cassidian a progressé de 11 %, à 5 933 millions d'euros, reflétant la croissance des volumes issus du cœur de métier et de l'exportation des programmes. L'EBIT\* est resté stable à 457 millions d'euros. Les investissements en R&D sont essentiellement axés sur les drones et les communications sécurisées.

Cassidian commence néanmoins à ressentir les premiers effets de la pression exercée sur les budgets européens de la Défense, qui se traduisent par des prises de commandes différées et des dépenses de R&D plus élevées. En attendant, un programme de transformation est à l'étude pour permettre à Cassidian de s'adapter à l'évolution de son environnement économique, et notamment à la croissance future du secteur de la sécurité. EADS continue d'évaluer avec ses clients leurs besoins et les solutions de financement du drone Talarion.

Dans un contexte de marché plus difficile, le niveau des prises de commandes était inférieur à celui du chiffre d'affaires, à 4,3 milliards d'euros et le carnet de commandes est resté solide, à 16,9 milliards d'euros.



Euro Hawk



Le chiffre d'affaires d'Astrium a progressé en 2010 de 4 %, à 5 003 millions d'euros. En termes de chiffre d'affaires, les résultats ont été nettement supérieurs aux prévisions, puisqu'ils compensent largement l'impact positif exceptionnel dû au rattrapage non-récurrent des mécanismes d'incitation liés aux mises en orbite enregistré en 2009. Dix satellites construits par Astrium ont été lancés et sont aujourd'hui pleinement opérationnels. Ariane 5 a parfaitement réussi son 41<sup>e</sup> lancement consécutif, avec un nombre total de six lancements en 2010. L'EBIT\* s'est amélioré de 8 %, atteignant 283 millions d'euros. Ce résultat est dû à la croissance et à la productivité des services dans la défense, ainsi qu'à l'amélioration opérationnelle des activités institutionnelles.

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

Les prises de commandes ont atteint 6 milliards d'euros en 2010, dopées par une dynamique commerciale continue. Les commandes de 2010 comportent les contrats d'évolution et de maintenance du M51 et deux satellites optiques de reconnaissance destinés à la DGA. À fin décembre 2010, le carnet de commandes d'Astrium a augmenté à 15,8 milliards d'euros.



Cryosat-2

## Sièges et Autres Activités (non rattachées aux Divisions)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a progressé de 8 %, à 1 182 millions d'euros. L'EBIT\* est monté à 25 millions d'euros, grâce aux hausses enregistrées par ATR et Sogerma et malgré la hausse des investissements d'EADS North America.

ATR a livré 52 appareils en 2010 et a reçu 78 commandes nettes fermes ainsi que 33 options. Le carnet de commandes d'ATR est resté stable, avec 159 appareils.

EADS North America a livré son 150<sup>e</sup> hélicoptère utilitaire léger UH-72A Lakota à l'armée américaine en février 2011.

Le 31 décembre 2010, le carnet de commandes des Autres Activités restait inchangé à 2,5 milliards d'euros (fin 2009 : 2,0 milliards d'euros).

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

Retrouvez l'intégralité  
du communiqué sur  
[www.eads.com](http://www.eads.com)





Principales implantations d'EADS hors d'Europe

## » EADS et ses piliers internationaux

L'avenir d'EADS est lié dans une large mesure à sa capacité de développement sur trois piliers : l'Europe, les États-Unis et les pays émergents.

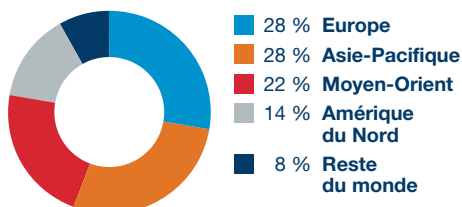
En tant que premier pilier, l'Europe, qui constitue les racines d'EADS et regroupe la majeure partie de ses salariés, reste un marché important pour la défense et l'espace. Les États-Unis constituent le deuxième pilier et représentent plus de la moitié du marché mondial de la défense, 30 % des avions commerciaux y sont en service et 50 % des hélicoptères en activité. Enfin, les pays

émergents constituent le troisième pilier et le plus fort potentiel de croissance. Même si les risques d'inflation élevée et d'instabilité sociale dans certaines régions du globe requièrent une attention particulière, les pays émergents ont démontré leur importance en menant la reprise économique.

La Chine reste l'économie du monde avec la plus rapide croissance. L'Inde connaît aussi une forte croissance, le Fonds Monétaire International (FMI) anticipant une croissance de 9,7 % pour 2010. Le Brésil se place en tête des pays d'Amérique latine avec un taux de croissance de 7,5 %.

Selon les prévisions de marché faites par Airbus, chaque personne a effectué en moyenne un à deux voyages en avion en 2009 dans les économies développées telles que l'Europe et les États-Unis. Par contre, les pays émergents comme la Chine et l'Inde restent loin derrière, avec respectivement 0,2 et moins de 0,1 voyage par personne. Le trafic aérien dans ces pays devrait croître de manière significative à mesure que la croissance du pays augmente, se traduisant par un niveau de vie plus élevé. Outre de nouvelles opportunités commerciales, les pays émergents offrent aussi les avantages d'une chaîne logistique et d'un vivier de compétences plus larges.

### Carnet de commandes EADS : répartition géographique



À mesure que la richesse augmente, le trafic aérien se développe. L'Association internationale du transport aérien (IATA) prévoit que le nombre de passagers dans le monde augmentera de 2,5 milliards en 2009 à 3,3 milliards d'ici fin 2014, dont 360 millions, parmi les 800 millions d'augmentation, pour la seule région Asie-Pacifique. Cette augmentation rapide favorise la demande pour de nouveaux avions éco-efficients.

Alors que la puissance économique croissante des nations émergentes semble menacer la position concurrentielle des entreprises aérospatiales occidentales, un monde plus multipolaire dans lequel les industries forment des partenariats internationaux, pourrait finalement bénéficier à l'économie mondiale et atténuer les risques associés aux déséquilibres des échanges dans les différentes régions du monde.

## » Marchés-clés d'EADS hors d'Europe



### États-Unis

Présent dans 17 états, le Groupe EADS offre une large gamme de solutions sur les marchés de l'aviation commerciale, de la sécurité du territoire, de l'aérospatial et de la défense. Plus de 2 600 appareils Airbus ont été commandés en Amérique du Nord. Eurocopter a systématiquement maintenu une part de marché civil de 50 % aux États-Unis.

« U.S. Coast Guard HC-144A (une version du CN235)

### Brésil

Le Brésil devrait devenir la cinquième économie mondiale après les Jeux Olympiques de 2016. Ce pays joue déjà un rôle majeur dans le secteur aéronautique, et développe des activités dans l'espace, la défense et la sécurité. Helibras, la filiale brésilienne d'Eurocopter, a livré en 2010 les trois premiers appareils d'une commande de 50 EC725 destinés aux forces armées brésiliennes. À partir de 2012, Helibras assemblera ses hélicoptères sur un nouveau site de production à Itajubá dans le sud du Brésil.

L'EC725 commandé par le Brésil »



### Inde

L'Inde bénéficie d'un potentiel commercial immense et d'excellentes perspectives de croissance. Le pays est déjà doté d'un secteur aéronautique et de défense mature et ambitieux. L'année dernière, EADS y a renforcé sa présence locale, en particulier avec la création par Cassidian d'un centre d'ingénierie à Bangalore, et l'inauguration par Eurocopter d'une filiale indienne, renforçant ainsi son réseau de services et de support-client.

« L'Eurofighter en compétition en Inde

### Chine

En raison de sa taille et de ses perspectives de croissance, la Chine représente probablement l'un des plus grands marchés de la décennie pour les avions commerciaux, et un marché très important pour les hélicoptères et les communications sécurisées. EADS a pour objectif de porter une attention toute particulière aux ambitions aérospatiales de la Chine en tant que partenaire et acteur majeur. La chaîne d'assemblage final de l'A320, co-entreprise entre Airbus (51 %) et un consortium chinois (49 %), est entrée en activité en 2008 à Tianjin, près de Pékin.

L'A320 aux couleurs de la Chine »



### Moyen-Orient

Le Moyen-Orient est un marché à fort potentiel, tant sur le plan de l'aviation commerciale que de la défense et de la sécurité. En 2010, la compagnie aérienne Emirates a commandé 32 A380 supplémentaires, portant ainsi le nombre total de ses commandes fermes pour ce modèle à 90 unités. En 2009, Cassidian a remporté un contrat de sécurisation de l'ensemble des frontières de l'Arabie Saoudite. La coopération industrielle est en plein essor dans cette région, et se concentre jusqu'à présent essentiellement sur la sous-traitance et les services.

« Cérémonie de signature de la commande A380 par Emirates à Berlin en 2010

## » 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](mailto:ir@eads.com).

### » N.B., actionnaire individuel: la bourse a rapidement réagi aux récents événements internationaux (notamment en Lybie et en Egypte), dans quelle mesure votre gestion du risque est-elle adaptée aux turbulences politiques ?

**aero-notes:** Notre carnet de commandes, qui s'élève à plus de 448 milliards d'euros, nous assure plusieurs années d'activités et surtout est réparti dans différentes régions du monde. Cette répartition géographique diversifiée nous permet de faire face aux effets de la récente crise économique et nous procure une certaine stabilité face aux turbulences politiques dans certaines régions du monde.

## » Participez à nos événements actionnaires

> Nous vous informons que l'**Assemblée générale annuelle** des actionnaires se réunira :

Judi 26 mai 2011 à 14 heures  
À l'Hotel Okura à Amsterdam, Pays-Bas

Les modalités de participation sont disponibles sur notre site Internet [www.eads.com](http://www.eads.com).

> Les actionnaires individuels peuvent également assister à l'une des deux **réunions d'information des actionnaires organisées à Paris et Munich**, comme indiqué dans l'agenda des actionnaires ci-dessous.

> Lors du prochain **Salon du Bourget**, EADS organisera de nouvelles rencontres avec ses actionnaires. De plus, EADS propose régulièrement des réunions d'informations et des visites de sites à ses actionnaires individuels.

Si vous souhaitez participer ou en savoir plus sur ces événements, nous vous invitons à consulter notre site internet [www.eads.com](http://www.eads.com) (Relations Investisseurs > Actionnaires individuels), écrire à [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com) ou appeler le numéro d'information actionnaires ci-dessous.

## » Agenda des actionnaires

**13 mai 2011** : Résultats du premier trimestre 2011

**19 mai 2011** : Visite de site, Hambourg, Allemagne

**26 mai 2011** : Assemblée générale annuelle, Amsterdam, Pays-Bas

**8 juin 2011** : Réunion d'information des actionnaires, Berlin, Allemagne

**20 - 26 juin 2011** : Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, Paris Le Bourget, France

**30 juin 2011** : Réunion d'information des actionnaires, Paris, France

**5 juillet 2011** : Réunion d'information des actionnaires, Munich, Allemagne

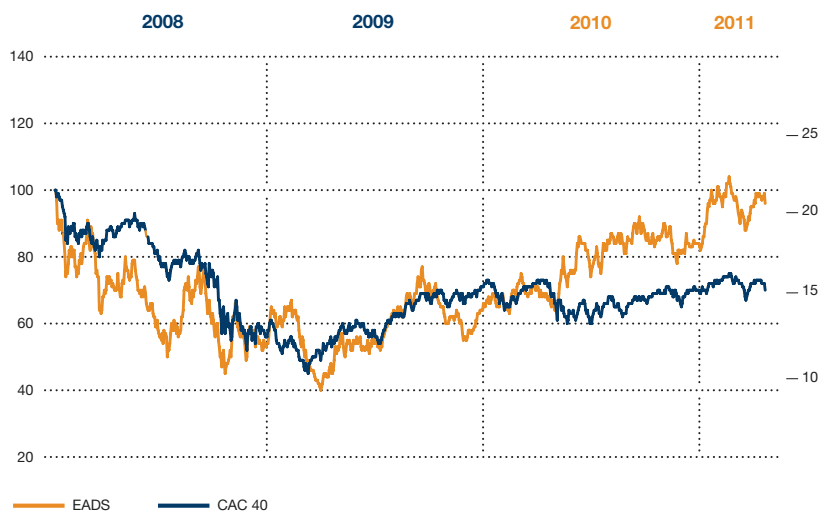
**29 juillet 2011** : Résultats semestriels 2011

## » Vos actions EADS

### Évolution du cours de l'action au 18 avril 2011

Base 100 au 2 janvier 2008

Cours de l'action EADS (en €)

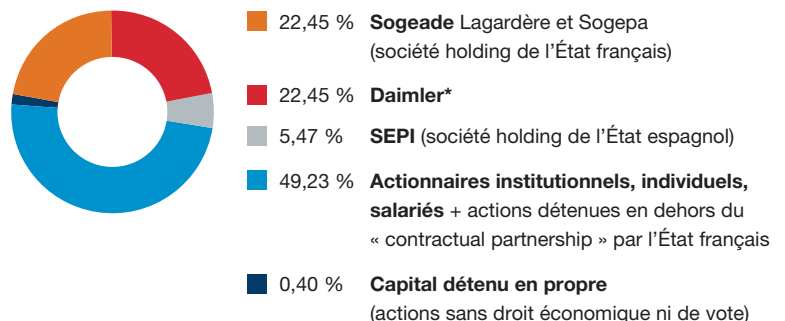


## » Profil à la Bourse de Paris 2010

» Cours le plus haut :  
le 21 septembre  
19,60 €

» Cours le plus bas :  
le 15 février  
13,55 €

## » Structure du capital au 31 mars 2011



\* 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.

### INFORMATION ACTIONNAIRES

[www.eads.com](http://www.eads.com)  
[ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)

Tél. : +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

Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Nathalie Errard

Rédaction : James Gibbs, Bruno Martire.

Photos : EADS

L'COMFI