

aero-notes



LETTRE À NOS ACTIONNAIRES

Cher actionnaire,



En dépit du contexte macro-économique difficile de l'année 2011 et des pressions exercées sur nos activités institutionnelles, nos résultats annuels ont démontré la bonne résistance du Groupe. Tous les indicateurs-clés montrent que nous avons dépassé nos objectifs.

Un niveau de livraisons record chez Airbus et le redressement progressif du secteur des hélicoptères civils, ont permis d'atteindre un chiffre d'affaires de 49,1 milliards d'euros, soit une augmentation de 7 %. Malgré les contraintes liées au dollar et des dépenses de R&D en hausse, l'EBIT* d'EADS avant éléments non récurrents a augmenté de 34 % à 1,8 milliard d'euros. Cette progression provient principalement d'une amélioration de la performance d'Airbus et d'Eurocopter ; Astrium et Cassidian ayant également apporté une contribution solide à ces résultats.

Nous préparons l'avenir : notre carnet de commandes atteint le montant record de 541 milliards d'euros, principalement grâce à un niveau exceptionnel de commandes chez Airbus Commercial. Ceci constitue une base solide pour le développement de nos activités futures. Nos récentes acquisitions dans le domaine des services vont contribuer à équilibrer notre portefeuille dans les années à venir. En tenant compte de ces acquisitions stratégiques, le Groupe a tout de même généré un niveau important de flux de trésorerie en 2011. Notre position de trésorerie nette à 11,7 milliards d'euros, est un atout majeur qui renforce notre marge de manœuvre financière.

Nous poursuivons les discussions avec nos clients institutionnels, principalement en Allemagne, sur l'avenir des programmes d'acquisition dans le domaine de la défense. Notre objectif est clairement de parvenir à un résultat rapide et durable pour toutes les parties.

Nous restons plus que jamais attentifs quant à l'évolution de nos principaux programmes en développement. L'A400M avance vers sa première livraison-client. En 2011, les livraisons d'A380 ont atteint 26 appareils, et nous travaillons à résoudre les problèmes liés aux pieds de nervure de voilures. Le calendrier de l'A350 se resserre à mesure que nous progressons vers les prochaines étapes, notamment le début de l'assemblage final. Ce programme reste le principal défi industriel du Groupe.

Les augmentations des cadences de production des avions monocouloirs et long-courriers suivent leur cours. La production de l'A330 passera ainsi à 11 appareils par mois en 2014, sous réserve que le sujet de la taxe carbone au sein de l'UE ne nuise pas à nos commandes.

Bien que certains risques demeurent, tout est prêt pour qu'EADS prenne son envol vers l'amélioration de sa rentabilité. Nous prévoyons un EBIT* avant éléments non récurrents supérieur à 2,5 milliards d'euros en 2012, et un flux de trésorerie disponible avant acquisitions positif. Comme en témoigne la progression de notre cours en bourse, beaucoup d'entre vous partagent mon optimisme. Nous sommes heureux de partager notre bonne performance avec nos actionnaires, en proposant un dividende brut par action nettement amélioré à 0,45 euro.

Au cours de ces dernières années, j'ai beaucoup apprécié nos échanges et vous suis reconnaissant de vos remarques concernant les sujets majeurs du groupe. Je suis convaincu que l'équipe de direction qui me succède, grâce à sa longue expérience du Groupe EADS, continuera à valoriser votre engagement et votre fidélité.

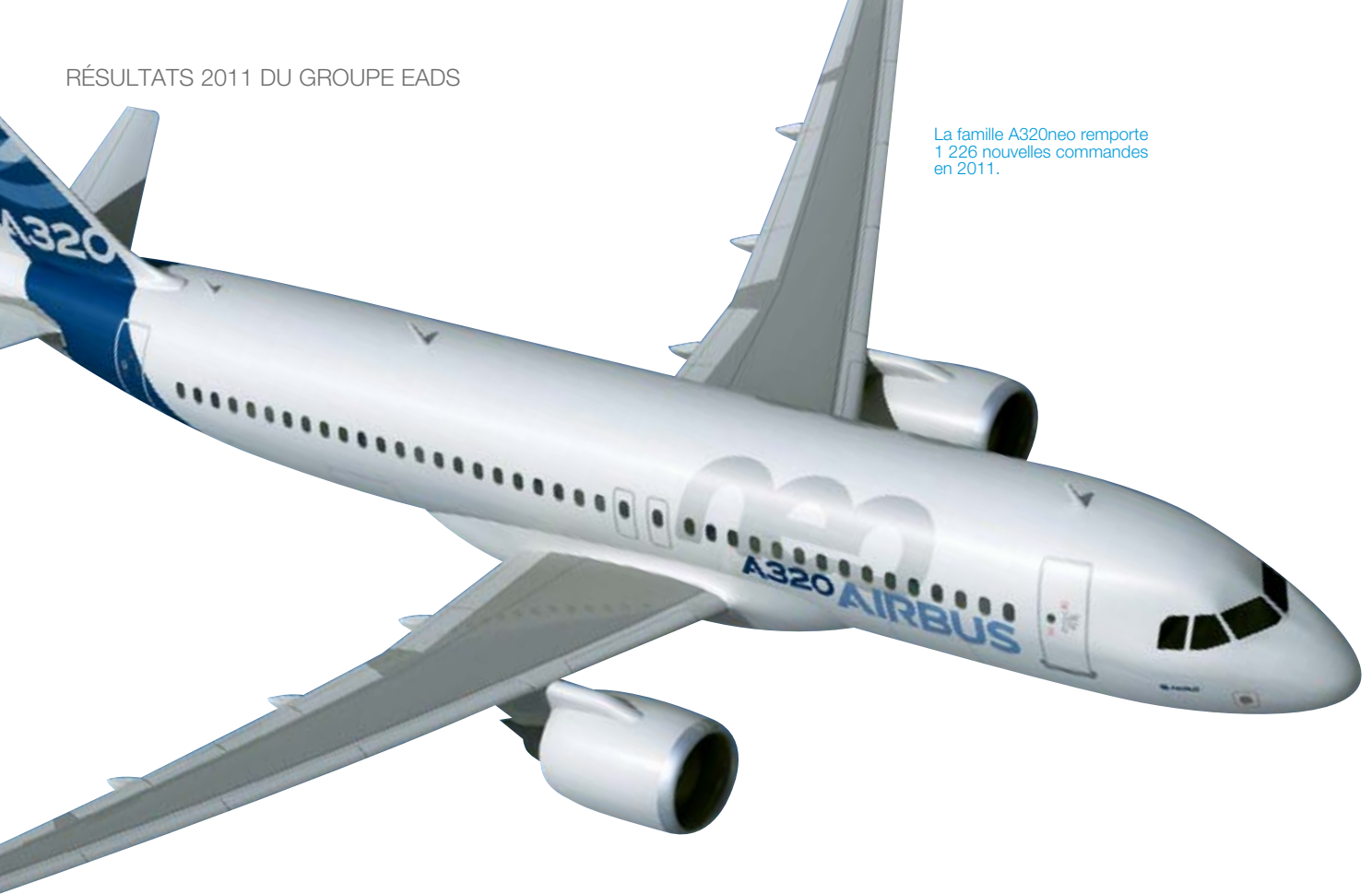
LOUIS GALLOIS
Président exécutif d'EADS

SOMMAIRE

RÉSULTATS 2011
DU GROUPE EADS... 2

RÉSULTATS
DES DIVISIONS 4

ÉCLAIRAGE..... 6



La famille A320neo remporte
1 226 nouvelles commandes
en 2011.

ACCÉLÉRATION DE LA DYNAMIQUE DE CROISSANCE

EADS annonce des résultats annuels 2011 supérieurs aux prévisions. En dépit d'un contexte macroéconomique placé sous le signe de la volatilité, EADS a poursuivi sa croissance en 2011. Le Groupe a amélioré sa performance financière, notamment grâce à une dynamique commerciale soutenue qui se double de la bonne résistance des chiffres du trafic aérien. Les marchés de la défense dans les pays occidentaux ont été, comme prévu, sous pression.

Le chiffre d'affaires d'EADS a progressé de 7 %, à 49,1 milliards d'euros (2010 : 45,8 milliards d'euros). Les acquisitions majeures, principalement Vector Aerospace et Satair,

ont contribué pour 300 millions d'euros au chiffre d'affaires d'EADS lors de cette première consolidation, tandis que leur impact sur l'EBIT* a été insignifiant. Les livraisons sont restées élevées, avec 534 avions livrés chez Airbus Commercial et 503 hélicoptères chez Eurocopter. Ariane 5 a par ailleurs réussi son 46^e lancement consécutif.

L'EBIT* avant éléments non récurrents (EBIT* ajusté) s'est élevé à 1,8 milliard d'euros environ (2010 : 1,3 milliard d'euros). Cette évolution constitue une progression significative par rapport à 2010, en dépit de la hausse des dépenses de Recherche et Développement (R&D) et de l'effet

défavorable du dollar. Cet indicateur a bénéficié de la bonne performance des programmes historiques d'Airbus sous l'effet des améliorations en termes de volume, de mix-produits et de prix. Par ailleurs, Airbus Military et surtout Eurocopter ont contribué à l'amélioration de la performance, pour ce dernier principalement par le biais de ses séries commerciales et de son activité de services. L'EBIT* avant éléments non récurrents du Siège a progressé en 2011, essentiellement grâce à une hausse des commissions de gestion reversées par les Divisions et aux impacts positifs liés aux éliminations intra-Groupe au quatrième trimestre 2011.

L'EBIT* reporté d'EADS a atteint 1 696 millions d'euros (2010 : 1 231 millions d'euros).

Le résultat net a progressé de 87 %, à 1 033 millions d'euros (2010 : 553 millions d'euros), soit un bénéfice par action (BPA) de 1,27 euro (2010 : 0,68 euro).

Sur la base d'un BPA de 1,27 euro, le Conseil d'administration proposera lors de l'Assemblée générale des actionnaires le paiement d'un dividende brut de 0,45 euro par action (2010 : 0,22 euro par action).

« En 2011, EADS a obtenu des résultats financiers supérieurs aux attentes, démontrant ainsi une saine croissance. Dans l'aviation commerciale, les prises de commandes ont porté le carnet de commandes à un niveau record. Je me félicite en outre que le marché des hélicoptères civils ait également renoué avec une dynamique significative. Notre solide trésorerie protège la société et nous a permis de finaliser d'importantes acquisitions, principalement dans le domaine des services. Tout est désormais prêt pour qu'EADS prenne son envol vers l'accroissement de la rentabilité. Il ne fait aucun doute que 2012 nous réservera son lot de défis. Nous continuons à accorder la plus grande attention à la gestion de nos principaux programmes, en particulier l'A350. » – Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

PERSPECTIVES

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

En 2012, Airbus prévoit de livrer 570 avions commerciaux environ. Le nombre de commandes brutes devrait être supérieur aux livraisons. Le chiffre d'affaires 2012 devrait continuer de croître de plus de 6 %. L'EBIT* avant éléments non récurrents du Groupe devrait nettement s'améliorer sur fond de hausses des volumes chez Airbus et Eurocopter, d'amélioration des prix chez Airbus et du programme A380. EADS table sur un EBIT* avant éléments non récurrents supérieur à 2,5 milliards d'euros. Le bénéfice par action*

avant éléments exceptionnels⁽²⁾ d'EADS en 2012 devrait se situer au-dessus de 1,65 euro (2011 : 1,39 euro), sur la base du résultat net* avant éléments exceptionnels⁽²⁾.

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

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

Les dépenses de R&D autofinancées

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

Le flux de trésorerie disponible s'établit à 958 millions d'euros (2010 : 2 707 millions d'euros). Après financements-clients et avant acquisitions, le flux de trésorerie disponible atteint 2 493 millions d'euros. Il dépasse largement les prévisions grâce aux prises de commandes plus élevées et aux livraisons plus importantes que prévu chez Airbus, à une amélioration de l'EBIT* avant éléments non récurrents et à des flux d'encaissement plus élevés que prévu versés par les clients

institutionnels. Les financements-clients ont généré 135 millions d'euros de trésorerie en 2011, compte tenu du dynamisme persistant des loueurs d'avions et du secteur bancaire mondial, en dépit des récentes préoccupations.

La position de trésorerie nette d'EADS

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

Les prises de commandes⁽³⁾ d'EADS ont augmenté de 58 %, à 131 milliards d'euros (2010 : 83,1 milliards d'euros), sous l'effet d'un

plus grand nombre de commandes d'avions commerciaux chez Airbus. Fin décembre 2011, le carnet de commandes⁽⁴⁾ du Groupe s'établissait à 541 milliards d'euros (fin 2010 : 448,5 milliards d'euros). Ce montant record, en progression de 21 %, vient étayer la croissance future du chiffre d'affaires d'EADS. Le carnet de commandes d'Airbus Commercial a profité de l'impact de l'appréciation du dollar depuis fin 2010, avec un effet positif d'environ 15 milliards d'euros. Le carnet de commandes des activités de défense a reculé à 52,8 milliards d'euros (fin 2010 : 58,3 milliards d'euros).

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

GRUPE EADS (en millions €)	2011	2010	Variation
Chiffre d'affaires	49 128	45 752	+ 7 %
dont activités de défense	11 561	12 269	- 6 %
EBIT*	1 696	1 231	+ 38 %
Recherche et Développement autofinancée	3 152	2 939	+ 7 %
Résultat net ⁽¹⁾	1 033	553	+ 87 %
Bénéfice par action (BPA) ⁽¹⁾	1,27 €	0,68 €	0,59 €
Flux de trésorerie disponible	958	2 707	- 65 %
Flux de trésorerie disponible avant financements-clients	823	2 644	- 69 %
Dividende par action	0,45 € ⁽⁴⁾	0,22 €	0,23 €
Prises de commandes⁽³⁾	131 027	83 147	+ 58 %

1) 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.

2) Le résultat net avant éléments exceptionnels correspond au résultat net hors éléments non récurrents de l'EBIT*. Il n'inclut pas les autres éléments du résultat financier (à l'exception de l'actualisation des provisions), l'élément non récurrent du produit net d'intérêt lié à l'achèvement du programme A340 et tous les effets fiscaux sur les éléments mentionnés. Le résultat net* avant éléments exceptionnels correspond au résultat net avant éléments exceptionnels et écarts d'acquisition non récurrents, nets d'impôts. En conséquence, le BPA* avant éléments exceptionnels correspond au BPA fondé sur le résultat net* avant éléments exceptionnels.

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.

4) Projet de résolution à soumettre à l'Assemblée générale annuelle d'EADS.



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



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

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a atteint 31 159 millions d'euros (2010 : 27 673 millions). La production d'Airbus a progressé pour la dixième année consécutive et bat un nouveau record, avec 534 livraisons d'appareils commerciaux, dont 26 A380. En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial bénéficie d'un effet favorable en termes de volume et de mix-produits. L'EBIT* reporté d'Airbus Commercial s'est établi à 543 millions d'euros (2010 : 291 millions d'euros). Il a bénéficié d'améliorations sur le plan opérationnel et d'un effet de prix positif. En glissement annuel, cette hausse est en partie gommée par la détérioration du taux de couverture de change, de l'ordre de 200 millions d'euros, et par l'augmentation des coûts de R&D, notamment pour le programme A350 XWB. Alors que le chiffre d'affaires d'Airbus Military a reculé de 7 %, à 2 504 millions d'euros (2010 : 2 684 millions), du fait d'une moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M, l'EBIT* s'est sensiblement amélioré à 49 millions d'euros (2010 : 21 millions d'euros).

Airbus Commercial a battu son précédent record de prises de commandes en 2011, avec 1 419 commandes nettes (2010 : 574). La famille

A320neo qui remporte à elle seule 1 226 nouvelles commandes fermes s'impose comme le « best-seller » de l'histoire de l'aviation commerciale. La production en série de l'A380 a progressé, comme en attestent les 26 appareils livrés en 2011, un chiffre supérieur à l'objectif annoncé.

Les augmentations des cadences de production pour les monocouloirs et la famille des long-courriers sont bien engagées, malgré les défis que pose cette montée en cadence. La direction multiplie les efforts pour résoudre les problèmes sur les pieds de nervure des voilures de l'A380. Le programme A350 XWB avance : des sections importantes de l'appareil sont déjà arrivées sur la ligne d'assemblage final à Toulouse fin 2011. Son entrée en service est programmée pour le premier semestre 2014. Le programme est très complexe : le calendrier se resserre alors qu'Airbus se rapproche des prochaines échéances. L'assemblage final a démarré en avril 2012.

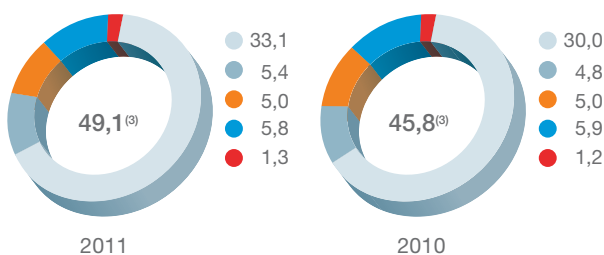
Airbus Military a livré un nombre record de 29 appareils en 2011, dont six avions ravitailleurs A330 MRTT. Airbus Military a reçu cinq commandes d'avions légers et moyens sur fond de conjoncture difficile. Les essais en vol de l'A400M se poursuivent à un rythme maximal ; cinq appareils d'essais sont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

À fin décembre 2011, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 495,5 milliards d'euros dont 475,5 milliards d'euros pour Airbus Commercial, celui d'Airbus Military s'élève à 21,3 milliards d'euros.

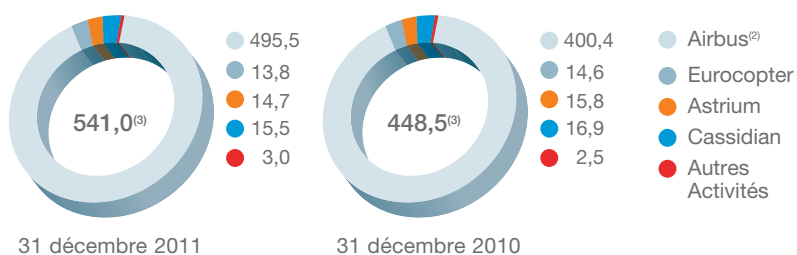


EADS PAR DIVISION

CHIFFRE D'AFFAIRES (en Mds €)



CARNET DE COMMANDES⁽¹⁾ (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 en deux segments: Airbus Commercial et Airbus Military. 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 est resté stable en 2011, à 4 964 millions d'euros. L'EBIT* accuse un léger repli, à 267 millions d'euros. La solide performance des activités Satellites et Transport spatial a été pénalisée par une baisse de l'activité dans les Services, par les frais liés à l'acquisition de Vizada et par une charge comptabilisée dans le cadre du programme de transformation AGILE au dernier trimestre 2011.

Les prises de commandes ont atteint 3,5 milliards d'euros en 2011, attestant du maintien de la dynamique en cours, bien qu'à un niveau inférieur à celui des deux précédents exercices qui avaient été particulièrement exceptionnels. Parmi les contrats phares remportés par la Division, figurent des ventes de satellites de télécommunications à l'opérateur américain DIRECTV et à l'opérateur malaisien MEASAT. En 2011, Ariane 5 a réalisé avec succès cinq lancements, dont



Le deuxième ATV s'est arrimé à la station spatiale internationale en 2011.

son 46^e lancement consécutif et le lancement du deuxième véhicule de transfert automatique (ATV). Au total, 13 satellites construits par Astrium ont été lancés en 2011. Des progrès significatifs en vue de l'expansion des activités de service ont été réalisés avec l'acquisition de Vizada ; le carnet de commandes d'Astrium s'élève à 14,7 milliards d'euros.



La production de l'Eurofighter est garantie jusqu'en 2017.

Cassidian a atteint un solide chiffre d'affaires de 5 803 millions d'euros. La rentabilité de la Division a été conforme aux prévisions, avec un recul de l'EBIT* à 331 millions d'euros (2010 : 457 millions d'euros). Alors que l'EBIT* reflète la solidité des marges pour les programmes arrivés à maturité, il a été pénalisé par une augmentation conséquente des investissements autofinancés de R&D, par une provision pour restructuration et par une charge nette liée aux programmes. La Division a enregistré 4,2 milliards d'euros de prises de commandes en 2011, malgré une conjoncture plus difficile. La Division a entamé un processus de transformation de grande ampleur pour accompagner sa marche vers la mondialisation et s'adapter à un contexte commercial en mutation sur ses marchés domestiques européens.

En 2011, Cassidian a continué de progresser dans le développement de ses capacités dans les drones. La production de l'Eurofighter est garantie jusqu'en 2017. À la fin décembre 2011, le carnet de commandes de Cassidian s'établissait solidement à 15,5 milliards d'euros.



Le chiffre d'affaires d'Eurocopter a atteint un record de 5 415 millions d'euros (2010 : 4 830 millions d'euros). Au total, 503 hélicoptères (2010 : 527) ont été livrés, dont le 1 000^e Dauphin, le 1 000^e EC135 et le 100^e NH90. L'EBIT* de la Division s'est apprécié de 42 %, à 259 millions d'euros (2010 : 183 millions d'euros). L'augmentation du chiffre d'affaires et de l'EBIT* par rapport à l'exercice précédent est liée à un effet de mix-produits favorable pour les appareils civils et des activités de support, ainsi qu'à une meilleure performance opérationnelle. Le chiffre d'affaires intègre également plus de 210 millions d'euros provenant de la première consolidation de Vector Aerospace.

Les commandes nettes d'Eurocopter se sont élevées à 457 hélicoptères en 2011, contre 346 l'année précédente. Eurocopter a procédé à l'acquisition de Vector Aerospace dans le but de dynamiser son activité de services et d'accroître son ancrage international. Cette présence a été renforcée avec la signature d'un accord de coopération au Kazakhstan et la mise en place d'une nouvelle usine de production au Mexique. Le carnet de commandes de la Division a atteint 13,8 milliards d'euros, représentant 1 076 hélicoptères.



En 2011, Eurocopter a enregistré les premières commandes de la version améliorée EC145 T2.



ATR a livré 54 avions en 2011.

SIÈGE ET AUTRES ACTIVITÉS (non rattachées à une Division)

Le chiffre d'affaires des **Autres Activités** a progressé de 6 %, à 1 252 millions d'euros. L'EBIT* a plus que doublé pour s'établir à 59 millions d'euros (2010 : 25 millions d'euros). ATR a réalisé des prises de commandes annuelles exceptionnelles, avec 119 commandes fermes (2010 : 78) et a livré 54 avions en 2011 (2010 : 52), dont 10 ATR 72-600. En 2011, ATR cumule un carnet de commandes record qui, avec 224 avions, représente trois années de production.

EADS North America a livré à l'armée américaine plus de la moitié des 345 hélicoptères LUH prévus. Le carnet de commandes des Autres Activités a augmenté de 18 %, à 3 milliards d'euros (fin 2010 : 2,5 milliards d'euros).

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

AIRBUS: LE LEADER DE L'AÉRONAUTIQUE

L'A350 XWB, économe en carburant, combine les derniers progrès en termes de conception, d'aérodynamisme et de technologies avancées.



La Division Airbus se compose d'Airbus Commercial, champion du secteur des avions civils de 100 passagers et plus, ainsi que d'Airbus Military qui propose des avions de transport militaires et civils, tels que l'A400M, et des appareils spécialisés par mission, comme les ravitailleurs en vol.

Airbus Commercial, premier avionneur mondial, offre la famille d'avions de transport passagers la plus moderne et efficace sur le marché des appareils de plus de 100 sièges. Airbus Military, sa branche militaire, est leader mondial sur le marché des avions de transport militaire, de ravitaillement et de surveillance, pouvant transporter de 3 à 45 tonnes de charge utile.

Au cours des 40 dernières années, Airbus a travaillé pour atteindre le devant de la scène. Aujourd'hui, Airbus engrange régulièrement la moitié de l'ensemble des commandes d'avions

civils. La gamme complète des produits Airbus, comprend plusieurs familles d'appareils de 100 à plus de 500 sièges en configuration standard, toutes aussi prisées sur le marché : la famille monocouloirs (A318, A319, A320, A321), la famille des long-courriers (A330) comprenant la version cargo et l'avion de ravitaillement et transport multirôle (MRTT), la toute nouvelle famille de la prochaine génération A350 XWB et la famille double-pont A380.

Le segment militaire d'Airbus conçoit, développe et produit une gamme complète d'avions polyvalents pour des missions de transport militaire, civil et humanitaire. Airbus Military est chargé du programme A400M, A330 MRTT et de tous les autres dérivés militaires de la famille d'avions civils d'Airbus, ainsi que d'appareils plus petits : les C295, CN235 et C212.

Airbus, dont le siège social est à Toulouse, est une entreprise internationale qui emploie environ 55 000 personnes, et dispose d'un réseau de quelques 1 600 fournisseurs dans 30 pays.



LE SAVIEZ VOUS ?

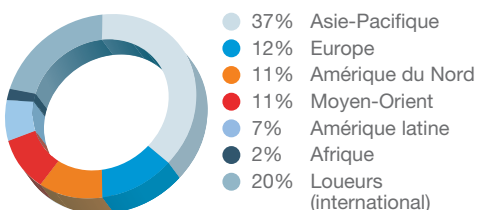
Un avion de la famille A320 décolle ou se pose toutes les 2,5 secondes chaque jour dans le monde.

L'A320NEO FIXE LES NOUVELLES REGLES

L'A320neo est une nouvelle option de motorisation pour la famille A320, dont la mise en service est prévue à compter de 2015. Les appareils sont équipés de réacteurs de dernière génération et de "sharklets", grands dispositifs d'extrémité de voilure, deux innovations qui permettront une réduction de 15 % de la consommation de carburant. L'A320neo permet également une réduction de CO₂ de 3 600 tonnes par appareil et par an, représentant le volume de CO₂ absorbé par 240 000 arbres. Lancé fin 2010, la famille A320neo a reçu 1 226 commandes en 2011, devenant l'avion commercial le plus rapidement vendu.

En novembre 2011, Airbus a effectué le premier vol de l'A320 de développement équipé de "sharklets".

CARNET DE COMMANDES D'AIRBUS*



*En nombre d'appareils; Militaires et Affaires exclus (32 avions).
Carnet de commandes total d'Airbus Commercial (Militaires et Affaires) : 4 437 avions

PRINCIPAUX PROGRAMMES AIRBUS



A380: le plus grand avion de passager au monde.

L'A380 TIENT TOUS SES ENGAGEMENTS ET DEPASSE LES ATTENTES

D'une capacité de 400 à plus de 800 passagers, l'A380 constitue un maillon essentiel de la solution permettant d'assurer une croissance durable: réduire l'encombrement des aéroports les plus fréquentés et consommer moins de carburant par siège que les autres appareils de grande capacité. À fin mars 2012, Airbus avait reçu un total de 253 commandes et avait livré 71 appareils.



L'assemblage final du premier appareil a débuté en avril 2012.

A350 XWB : GENERATEUR D'EFFICIENCE

L'A350 XWB est la toute nouvelle famille de long-courriers de moyenne capacité. Ces appareils répondront aux exigences de rentabilité des opérations moyen/long-courriers des compagnies aériennes.

La famille A350 XWB se compose de trois versions passagers ; l'A350-800 offrira 270 sièges, l'A350-900 et l'A350-1000 pouvant accueillir respectivement 314 et 350 passagers.

À fin Janvier 2012, Airbus avait reçu 555 commandes d'A350 XWB, dont l'entrée en service est prévue en 2014.

A330 : LA FAMILLE DE LONG-COURRIERS POLYVALENTS ET RENTABLES

La famille A330, dont les appareils peuvent accueillir de 250 à 300 passagers et qui comporte des versions cargo et VIP, ainsi que des avions de ravitaillement et de transport militaire, a enregistré à fin 2011 plus de 1 180 commandes.

Grâce à l'introduction d'un grand nombre d'améliorations, cet appareil reste le plus rentable de sa catégorie. Avec quelque 830 appareils en exploitation auprès de plus de 80 clients, il enregistre un taux moyen de régularité technique de plus de 99 %.



La variante cargo de l'A330.



Airbus Military a livré 23 avions légers et moyens en 2011.

CN235 ET C295 : TRANSPORT MILITAIRE DE MOYENNE CAPACITÉ

Le CN235 est capable de transporter une charge utile maximum de 6 tonnes. Il est utilisé pour des missions telles que la surveillance maritime ou le contrôle des dégazages en mer. Plus de 260 CN235 ont déjà été vendus à fin 2011.

Le C295 intègre la configuration de base du CN235, avec une cabine allongée permettant de transporter une charge supérieure de 50 %, à une vitesse plus élevée et sur de plus longues distances. Plus de 85 C295 ont été livrés à 14 opérateurs de 13 pays différents à fin 2011.

LA FAMILLE MONOCOULOIR A320

Avec plus de 8 000 commandes et près de 5 000 livraisons à plus de 330 clients et utilisateurs dans le monde, les A318, A319, A320 et A321 constituent la famille de monocouloirs « best-seller » de tous les temps.

L'A320neo (nouvelle option moteur) intègre les toutes dernières améliorations développées par Airbus, qui continue à investir environ 250 millions d'euros par an dans cette famille.



A320 avec "sharklets".



Les essais en vol de l'A400M se poursuivent à un rythme maximal avec 5 appareils d'essais.

A400M : LE FUTUR DESTRIER DU CIEL

L'A400M est le nouvel avion-cargo militaire conçu pour des applications tactiques, stratégiques et logistiques, afin de répondre aux besoins des forces armées mondiales pour des missions militaires, humanitaires et de maintien de la paix. Le carnet de commandes actuel comprend 174 appareils dont 170 destinés aux 7 pays de lancement et 4 destinés à la Malaisie.

Le premier A400M devrait être livré à son premier client, l'Armée de l'Air française, début 2013.



NOS ÉVÉNEMENTS ACTIONNAIRES

⊙ Nous vous informons que l'**Assemblée générale annuelle** se réunira :

Judi 31 mai 2012 à 10h30

à l'hôtel Okura, à Amsterdam, Pays-Bas

⊙ Les modalités de participation sont disponibles sur notre site Internet www.eads.com.

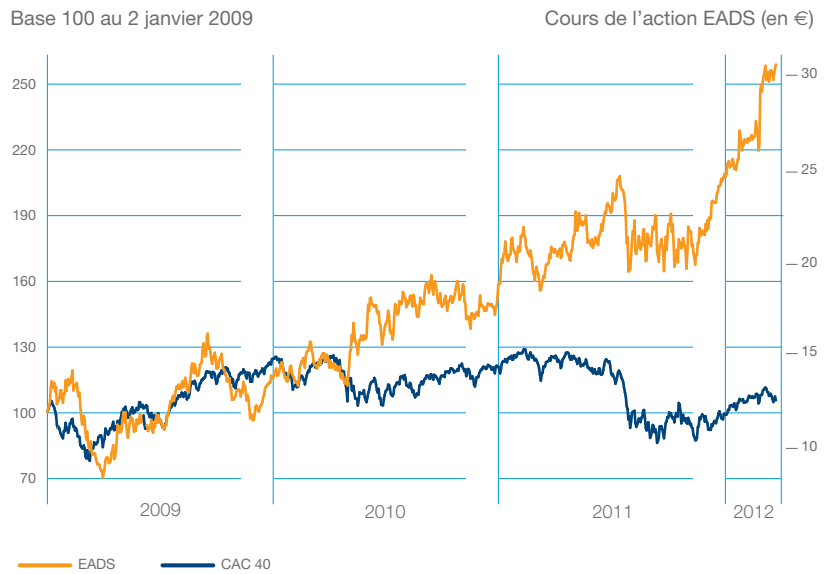
⊙ Vous pouvez également assister aux **réunions d'information des actionnaires organisées à Paris et Munich**, comme indiqué ci-dessous.

⊙ EADS proposera des visites dédiées à ses actionnaires individuels lors des **salons aéronautiques de Farnborough (Royaume-Uni) et Berlin (Allemagne)**. De plus, EADS organise régulièrement des réunions d'informations et des visites de sites.

Si vous désirez participer ou en savoir plus sur ces événements, consultez notre site Internet : www.eads.com (Relations Investisseurs > actionnaires individuels). Vous pouvez également nous écrire sur ir@eads.com, ou appeler le numéro actionnaires dans l'encadré ci-dessous.

VOS ACTIONS EADS

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION au 4 avril 2012



ÉVOLUTION DE L'ACTION EADS à la Bourse de Paris en 2012

- ⊙ Cours le plus haut : le 3 avril **31,17 €**
- ⊙ Cours le plus bas : le 2 janvier **25,68 €**
- ⊙ Performance depuis le 1^{er} janvier : **+21 %** (CAC 40: +3%)
- ⊙ Dividende : **0,45 € brut par action***

En 2011, EADS a réalisé la meilleure performance du CAC 40 et se classe en deuxième position au sein du MDAX. Au cours de l'exercice, l'action EADS a en effet progressé de 38 % alors que le CAC 40 affichait une baisse de 17 % et le DAX de 15 %.

*Soumis au vote de l'Assemblée Générale. Date d'arrêt des positions : 6 juin 2012. Date de paiement : 7 juin 2012



AGENDA DES ACTIONNAIRES

16 mai 2012 : **Résultats du premier trimestre 2012**

23 mai 2012 : **Visite de site, Donauwörth, Allemagne**

31 mai 2012 : **Assemblée générale annuelle, Amsterdam, Pays-Bas**

28 juin 2012 : **Réunion d'information des actionnaires, Paris, France**

4 juillet 2012 : **Réunion d'information des actionnaires, Munich, Allemagne**

12 juillet 2012 : **Visite du salon de Farnborough, Royaume-Uni**

27 juillet 2012 : **Résultats semestriels 2012**

13 septembre 2012 : **Visite du salon ILA Airshow, Berlin, Allemagne**

STRUCTURE DU CAPITAL au 31 décembre 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.



SERVICE TÉLÉPHONIQUE ENRICHIS

EADS enrichit son service aux actionnaires. En appelant nos numéros gratuits depuis la France, l'Allemagne et l'Espagne, ou notre numéro international, vous pouvez :

- ⊙ suivre le cours de bourse de l'action EADS,
- ⊙ découvrir les prochains événements actionnaires,
- ⊙ obtenir les principaux résultats financiers,
- ⊙ poser vos questions à nos chargés de relations actionnaires (de 9h à 18h),
- ⊙ entrer en relation avec le Service Titres EADS, pour votre compte au nominatif.

Ce service est disponible en 4 langues : français, anglais, allemand et espagnol.

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, Bruno Martire, Guilhem Boltz.

Photos : EADS, tous droits réservés

L'COMFI