



Madame, Monsieur, Cher Actionnaire,

Les tragiques attentats survenus aux Etats-Unis le 11 septembre dernier ont soulevé une vague d'émotion sans précédent et suscité une grande inquiétude quant à l'avenir. En France, l'explosion d'une usine chimique à Toulouse a bouleversé nombre de salariés de notre Groupe dont plusieurs usines sont basées dans cette région. Dans ce contexte déjà très lourd, le 12 novembre, une nouvelle catastrophe aérienne est survenue à New York. Nous tenons à exprimer nos plus sincères condoléances aux familles des victimes de tous ces événements dramatiques.

Confronté à un nouvel environnement tendu, notamment dans le secteur de l'aviation civile, EADS mobilise son personnel et l'ensemble de ses ressources technologiques pour s'adapter rapidement aux défis que représentent le renforcement de la sécurité aérienne et la relance du trafic aérien passager.

Le Groupe a déjà pris des mesures concrètes et immédiates visant à conforter sa solidité : gel des investissements sauf pour le programme A380, intensification des plans de productivité, suspension des embauches dans certains secteurs,... Et plus que jamais nous nous engageons à accélérer le processus d'intégration d'EADS pour en faire une entreprise créatrice de valeur pour ses actionnaires, ses clients et ses salariés.

Nous sommes confiants dans la capacité de notre Groupe à traverser les difficultés actuelles, car les fondamentaux sont solides : le carnet de commandes (182 milliards d'€ à fin septembre 2001) représente plus de six ans de chiffre d'affaires, et le Groupe continue d'augmenter ses parts de marché face à la concurrence.

Forts de ces fondamentaux et malgré une évolution incertaine de nos marchés, nous confirmons nos objectifs de croissance de 15 % de l'EBIT\* (résultat opérationnel) et de 20 % du chiffre d'affaires en 2001.

A plus long terme, nous pouvons compter sur la grande flexibilité de l'organisation de la production, que nous avons mise en place notamment chez Airbus où le recours à la sous-traitance a été porté à 40 % des coûts et où les cycles de production ont été réduits significativement. Nous prenons dès aujourd'hui toutes les mesures appropriées pour renforcer encore cette flexibilité et assurer des marges saines, même en cas de variation significative de notre niveau de production.

Dans le secteur de la défense, outre un carnet de commandes de plus de 18 milliards d'€ (hélicoptères Tigre et NH90, systèmes de missiles, avions de combat et de transport), notre Groupe est particulièrement bien positionné pour répondre aux besoins croissants, et plus que jamais confirmés, de surveillance, reconnaissance, télécommunication, mais aussi de dissuasion et de projection de forces.

Notre capacité d'adaptation et d'innovation, la compétitivité de nos activités de défense et le niveau favorable de parité dollar/euro que nous avons sécurisé pour l'avenir nous permettent de maintenir notre objectif de marge opérationnelle de 10 % en 2004.

Cet objectif est désormais plus ambitieux, mais EADS s'adapte aux défis pour maintenir le cap. Nous prenons les mesures nécessaires pour que votre Groupe sorte encore renforcé de cette période difficile.

Sincèrement,

Philippe Camus  
CEO

Rainer Hertrich  
CEO



# Résultats à fin juin et

## activité commerciale à fin septembre 2001

Une activité commerciale toujours soutenue à fin septembre 2001

- Chiffre d'affaires de 20,7 milliards d'€ à fin septembre, en ligne avec les prévisions pour l'année 2001
- Carnet de commandes toujours très élevé à 182,4 milliards d'€

Des résultats semestriels en forte croissance et en ligne avec les prévisions

- Résultat opérationnel (EBIT\*) de 764 millions d'€ en progression de 18 % hors effet de consolidation d'Airbus UK
- Résultat net de 1,7 milliard d'€ contre une perte nette de 359 millions d'€ au 1<sup>er</sup> semestre 2000

### CHIFFRES CLES

En millions d'€	Fin septembre 2001	Variation sur septembre 2000	Fin juin 2001	Variation sur fin juin 2000
Chiffre d'affaires	20 685	+ 30 %	14 043	+ 33 %
Prises de commandes	47 300	+ 52 %	42 811	+ 78 %
Carnet de commandes	182 400	+ 51 %	185 137	+ 56 %
Résultat opérationnel*	-	-	764	+ 38 %
Résultat net	-	-	1 657	+ 2 016 € m
Résultat net par action en €*	-	-	0,56	+ 0,70 €
Cash-flow disponible	-	-	526	+ 694 € m

EADS continue à tenir ses promesses en publiant le 20 septembre dernier ses résultats semestriels et le 13 novembre les chiffres d'affaires et de prises de commandes pour les 9 premiers mois de l'année. Ces chiffres marquent une forte progression et sont en ligne avec les prévisions pour la fin de l'année 2001.

Sur le troisième trimestre 2001,

- Le chiffre d'affaires du troisième trimestre 2001 atteint 6,6 milliards d'€, en progression de 9 % sur la même période de 2000, hors effet de la consolidation d'Airbus UK
- Le carnet de commandes (182,4 milliards d'€) continue de représenter six années de chiffres d'affaires.

Sur le premier semestre 2001,

- La marge opérationnelle progresse de 5,2 % à 5,4 %, et ce malgré l'augmentation des dépenses de recherche et développement autofinancées qui représentent 6,1 % du chiffre d'affaires contre 5,6 % au premier semestre 2000.
- Hors amortissement de la survaleur et éléments exceptionnels positifs liés à la création d'Airbus SAS, le résultat net serait de 456 millions d'€, contre une perte nette de 115 millions d'€ au premier semestre 2000, après retraitements comparables.
- Le cash-flow disponible est significativement positif et contribue à la situation nette positive de trésorerie du Groupe EADS qui atteint 1,3 milliards d'€ à fin juin 2001

### CHIFFRES PAR DIVISION

En millions d'€	Chiffre d'affaires à fin sept. 2001	Variation/ à fin sept. 2000	Prises de commandes à fin sept. 2001	Variation/ à fin sept. 2000	Carnet de commandes à fin sept. 2001	Variation/ à fin sept. 2000
Airbus**	14 431	+ 40 %	40 900	+ 106 %	154 700	+ 67 %
Avions de Transport Militaire	306	+ 39 %	800	+ 167 %	1 400	+ 100 %
Aéronautique	3 161	+ 12 %	3 600	- 47 %	13 800	+ 8 %
Espace	1 543	- 6 %	800	- 58 %	4 000	- 13 %
Systèmes Civils et de Défense	2 044	+ 24 %	1 900	- 17 %	9 400	- 3 %
Siège et éliminations	(800)	- 1%	(700)	-	(900)	-
Total	20 685	+ 30 %	47 300	+ 52 %	182 400	+ 51 %

\* avant survaleur et éléments exceptionnels. \*\* consolidation d'Airbus à 100 % depuis 2001. En 2000, seule la contribution d'EADS dans Airbus représentant sa participation de 80 % était consolidée.



## ENTRETIEN AVEC AXEL ARENDT

DIRECTEUR FINANCIER D'EADS  
MEMBRE DU COMITÉ EXÉCUTIF D'EADS  
ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

*M. Arendt, EADS a publié le 20 septembre dernier ses résultats semestriels et le 13 novembre ses chiffres du troisième trimestre ; quels sont les messages clés que vous voulez délivrer aux actionnaires à cette occasion ?*

A la suite des dramatiques événements du 11 Septembre, nous sommes maintenant confrontés à un marché plus difficile en général et plus particulièrement dans le secteur de l'aviation civile. Cependant si l'on regarde nos résultats, il est évident qu'EADS est en ligne avec ses objectifs. Les chiffres des neuf premiers mois démontrent la poursuite de la croissance du chiffre d'affaires et des prises de commandes et, à fin septembre, le carnet de commandes de 182 milliards d'€ représente six années de chiffre d'affaires. L'augmentation significative de notre EBIT au premier semestre vient confirmer notre solidité. Non seulement, EADS publie des résultats en ligne avec ses objectifs pour cette année, mais son carnet de commandes confirme aussi le potentiel de croissance.

*Venons-en à Airbus : que signifient pour le futur les derniers résultats publiés ?*

Airbus a enregistré une augmentation de 52 % de son EBIT au premier semestre, malgré la forte progression des dépenses de recherche et développement principalement sur le programme A380. Cette augmentation s'explique par la consolidation à 100 % d'Airbus depuis le premier janvier 2001 et par l'augmentation des

livraisons. Plus important pour l'avenir, avec 325 nouvelles commandes enregistrées sur les 9 premiers mois de 2001 (contre 305 en 2000), Airbus augmente encore sa part de marché à 58 %. A fin septembre 2001, le carnet de commandes d'Airbus se montait à 1 665 avions. Ce carnet de commandes élevé et la flexibilité d'organisation de la production sont les principaux atouts d'Airbus pour s'adapter aux difficultés actuelles du marché. De plus, le besoin du programme A380 est plus que jamais confirmé par les clients, comme le démontre la récente commande d'Emirates pour 22 appareils.

*A part le programme de l'A400M, quels sont les principaux facteurs de croissance de la division Avions de Transport Militaire ?*

La division Avions de Transport Militaire a réduit ses pertes sur le premier semestre et significativement augmenté son chiffre d'affaires sur les neuf premiers mois. Le contrat signé récemment avec le gouvernement polonais pour l'acquisition de huit avions de transport militaire C-295 préfigure un avenir positif.

*Et dans la division Espace ?*

Dans un marché particulièrement concurrentiel compte tenu de la surcapacité industrielle, le chiffre d'affaires s'est maintenu au même niveau que l'année dernière et les prises de commandes sont moins élevées cette année, comparées au niveau exceptionnel de l'année 2000. La situation est difficile, mais nous étudions toutes les actions à mener pour préserver notre compétitivité et notre rentabilité future.

*Pourquoi la division Systèmes Civils et de Défense est-elle en pertes au premier semestre ? Quelles sont vos perspectives de développement dans cette division ?*

En ce qui concerne la division Systèmes Civils et de Défense, la perte du premier semestre s'explique principalement par des provisions supplémentaires, en particulier pour améliorer la performance de la filiale missiles EADS/LFK et par le ralentissement de l'activité télécommunications civiles (joint-ventures civiles avec Nortel). Cette division devrait être profitable dès le deuxième semestre de cette année. D'autre part, sur le marché porteur des télécommunications numériques sécurisées à destination notamment des forces armées et de sécurité civile, EADS a acquis le leader britannique Cogent. La croissance profitable de cette division est assurée par l'important carnet de commandes de plus de 9 milliards d'€ à fin septembre 2001, soit 3 ans d'activité.

*Quelles sont les principales raisons qui expliquent la croissance de l'activité de la division Aéronautique ?*

L'EBIT de la division Aéronautique a progressé de 60 % sur le premier semestre 2001 grâce à l'augmentation des livraisons d'Eurocopter et à la montée en cadence du programme Eurofighter. Les prises de commandes sur les 9 premiers mois atteignent 3,6 milliards d'€ et les derniers succès à l'exportation d'Eurocopter dans le secteur militaire, (les ventes du Tigre à l'Australie et du NH90 aux pays nordiques pour un total d'environ 1,3 milliard d'€) vont encore renforcer davantage la croissance de l'activité de la division.





## ENTRETIEN AVEC JEAN-LOUIS GERGORIN

VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF  
COORDINATION STRATÉGIQUE  
MEMBRE DU COMITÉ EXÉCUTIF

*Comment se place EADS sur le marché mondial et européen de la défense ?*

*La part des activités défense chez EADS est-elle appelée à croître ?*

EADS est numéro deux mondial du secteur de l'aéronautique, de la défense et de l'espace ; plus spécifiquement, ce qui est moins connu, EADS est aussi un acteur de tout premier plan dans le domaine de la défense. En 2000, le chiffre d'affaires d'EADS dans la défense (systèmes de missiles, avions et hélicoptères militaires, etc.) était de 5,5 milliards d'€, soit 20 % du chiffre d'affaires total d'EADS ; EADS occupe ainsi le 6<sup>ème</sup> rang mondial, derrière les 4 grands maîtres d'œuvre américains et le britannique BAE SYSTEMS.

Notre objectif est de développer encore notre activité dans la défense, tout d'abord parce qu'il existe des synergies technologiques avec les autres activités, mais aussi parce que cette activité contre-cyclique augmente notre stabilité financière.

Etre le 2<sup>ème</sup> groupe européen de défense, au même niveau que Thales dans ce domaine, nous donne toute la légitimité pour être le moteur de la consolidation industrielle et ainsi renforcer notre croissance. EADS mène activement le processus de restructuration européenne (par exemple avec la création de MBDA) et contribue largement au développement de la coopération transatlantique.

EADS est un acteur clé de pratiquement "tous les programmes qui volent", des avions jusqu'aux missiles, et ce sont des postes importants dans la détermination des budgets de défense. Environ 55 % des dépenses d'équipement auprès de l'industrie de défense concernent l'aéronautique, les missiles ou l'espace, et 16 % concernent l'électronique de défense pure - C3I, Télécom - secteur où EADS non seulement est présent, mais se développe.

Grâce au succès de ses programmes tels

que les avions de combat Eurofighter, les nouveaux hélicoptères Tigre et NH-90, les avions de transport, les missiles tactiques, les systèmes de communication et les applications spatiales, EADS est le fournisseur majeur de ce qui constitue le pilier des équipements militaires européens, et nous sommes à ce titre certains d'être bien positionnés pour répondre aux besoins des prochaines années. Les programmes d'avenir, tels que les missiles de croisière Scalp, Storm Shadow, Taurus, le missile air-air Meteor, et l'avion de transport européen A400M, contribueront à renforcer encore le leadership d'EADS dans la défense.

*Les priorités des Ministères Européens de la Défense sont-elles modifiées par les récents événements dramatiques aux Etats-Unis ?*

Les événements du 11 septembre ont permis de tirer la sonnette d'alarme dans le monde de la défense et de remettre un certain nombre de points à l'ordre du jour, pour les gouvernements. Ceci va se traduire par une plus grande coopération européenne et mondiale et par un accroissement des dépenses de défense.

Le Groupe EADS bénéficie d'un accès à tous les marchés européens de défense, mais aussi de fortes positions à l'exportation ; il est aussi bien placé pour participer à la guerre contre le terrorisme. De notre point de vue, il ne s'agira pas d'un changement des priorités, des forces militaires "classiques" vers une nouvelle capacité de sécurité intérieure. En fait, le but est de parvenir aux deux. Autrement dit : faire davantage pour la défense intérieure du pays, tout en étant capable de se projeter dans des opérations militaires à l'extérieur. EADS est présent dans toutes les activités liées à la projection de forces militaires, telles que la capacité de transport stratégique, les missiles de croisière, les avions de mission et de combat, le déploiement des réseaux de télécommunications sécurisées, le cryptage et la guerre électronique. Le Groupe est également présent dans toutes les activités clés liées à la protection intérieure, telles que les systèmes de renseignement et de surveillance et la défense aérienne élargie.

*Vous avez déjà évoqué la nécessité de nouer de nouveaux partenariats, notamment dans la défense ? Que pouvez-vous dire aujourd'hui ?*

EADS a toujours cherché activement à nouer des partenariats, pour renforcer son accès aux technologies et aux marchés.

La récente acquisition par EADS Defence and Security Networks (EDSN) de Cogent, le leader britannique du cryptage et de la sécurité des communications, illustre parfaitement cette stratégie. D'autre part, au Royaume-Uni nous faisons partie de l'équipe conduite par General Dynamics pour le développement du futur système BOWMAN.

Aux Etats-Unis, notre partenariat stratégique avec Northrop Grumman pour les drones (avions sans pilote) avance lui aussi très bien. Nous participons aux deux équipes gagnantes de l'étude sur le TMD (défense anti-missiles) de l'OTAN, avec Boeing d'une part et Lockheed Martin d'autre part, et dans ce même domaine du TMD nous sommes en train de développer MEADS, avec Lockheed Martin. Enfin, nous négocions des partenariats avec des sociétés américaines pour des avions de mission.

En fait, nous explorons toutes les opportunités de nous associer avec les meilleurs, pour garder une longueur d'avance sur nos concurrents. Outre ces partenariats, EADS va accélérer la consolidation aux niveaux des programmes et du Groupe et utiliser sa position de numéro deux mondial du secteur de l'aéronautique et de la défense pour développer des solutions qui garantissent au Groupe une rentabilité et une croissance positives.

*Pour finir, une dernière question pour vous : en tant que Directeur de la Stratégie du Groupe EADS, êtes-vous confiant sur la capacité d'EADS à traverser les turbulences actuelles du marché ?*

Les récents événements qui se sont produits aux Etats-Unis ont mis un frein à la croissance du trafic aérien et ont très sérieusement touché les compagnies aériennes. Néanmoins, des contrats tels que la récente commande de 22 très gros porteurs A380 par Emirates Airlines, qui est venue grossir de 8,5 milliards de \$ le carnet de commandes d'Airbus, confirment la solidité des fondamentaux de notre activité d'aviation civile.

Notre activité de défense est également bien placée pour se développer rapidement dans le nouvel environnement géopolitique et pour fournir à EADS un amortisseur par rapport au cycle actuel de l'aviation civile. Les succès que nous avons récemment remportés à l'exportation, en Australie et dans les pays nordiques pour nos hélicoptères militaires, montrent bien que les produits d'EADS constituent une vraie alternative aux programmes des constructeurs américains, et ce dans tous les domaines de la défense.

EADS dispose d'un carnet de commandes exceptionnel et occupe une position de leader sur chacun de ses marchés. En outre, le Groupe opère sur des marchés dont la croissance sous-jacente pour le long terme est forte : côté civil, la croissance annuelle moyenne du trafic aérien à long terme est de 5 %, et il existe un besoin très important de remplacement des flottes obsolètes ; côté militaire, EADS est bien placé sur tous les marchés où la demande augmente : tous types d'avions et d'hélicoptères militaires, capacité de frappe précise à grande distance, communications sécurisées, satellites d'observation, etc.



## ENTRETIEN AVEC NOËL FORGEARD

PRÉSIDENT DIRECTEUR-GÉNÉRAL D'AIRBUS  
MEMBRE DU COMITÉ EXÉCUTIF D'EADS  
ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

*Observez-vous déjà sur l'activité d'Airbus les conséquences directes de la chute actuelle du trafic aérien et des difficultés financières des compagnies aériennes ?*

Les événements tragiques du 11 septembre ont eu pour conséquence immédiate une baisse de l'utilisation des transports aériens, qui s'est surtout concentrée sur le trafic intérieur aux Etats-Unis et sur le trafic transatlantique.

Les compagnies aériennes touchées par cette baisse, et en premier lieu les compagnies américaines, se sont trouvées brusquement face à une surcapacité importante et à une crise de liquidités. Elles ont réagi en retirant du service une partie de leur flotte et en réduisant leurs effectifs. Il faut remarquer que les avions ainsi retirés du service opérationnel sont des avions anciens et peu compétitifs : pratiquement aucun Airbus n'est concerné. Certaines compagnies, déjà fragilisées avant la crise par des situations particulières, sont menacées de disparition pure et simple.

Ce contexte défavorable ne peut manquer d'avoir un impact sur l'activité d'un grand fournisseur comme Airbus. Cependant, avant même les événements du 11 septembre, nous anticipions un tassement du marché lié à un effet du cycle économique, et nous avions déjà ralenti l'augmentation des cadences de production.

Après les événements, nous avons révisé à la baisse nos prévisions de livraison pour 2001 (de 329 à 320) et pour 2002 (de 400 prévus jusqu'à l'été dernier, nous pensons maintenant livrer autour de 300 avions), ceci correspond, non à une baisse véritable, mais à une stabilisation : nos livraisons ont été inférieures à 300 jusqu'en 1999, et n'ont dépassé ce chiffre - très légèrement - qu'en 2000, ce qui sera aussi le cas en 2001.

*Combien de temps estimez-vous que cette récession du secteur du transport aérien peut durer, et la jugez-vous plus dure que la précédente crise qui avait suivi la guerre du Golfe au début des années 90 ?*

Il est encore trop tôt pour savoir quelle sera exactement la durée de la récession qui s'est enclenchée dans le secteur du transport aérien. Lors de la crise du Golfe en 1990-1991, le trafic aérien n'avait décliné qu'en 1991, avant de rebondir fortement en 1992. La récession actuelle semble relativement plus sévère dans sa phase initiale.

Cependant, il faut remarquer que les compagnies aériennes l'aborderont dans une position plus favorable qu'en 1990. Elles n'ont pas, en effet, un carnet de commandes d'avions gonflé par une approche spéculative. En 1989, les compagnies avaient commandé un nombre d'avions correspondant à plus de 20 % de la flotte en service et correspondant à 12 % en 1990. Ces commandes excessives n'ont pas pu être toutes honorées en 1991 et dans les années suivantes, ce qui a abouti à un nombre important d'annulations. Ces dernières années, les commandes des compagnies ont été voisines de 8 à 9 % de la flotte en service, ce qui est un niveau normal pour faire face à la croissance du trafic et au remplacement des avions anciens. Nous sommes donc confiants dans le fait que notre carnet de commandes est beaucoup plus solide, malgré la récession, qu'il ne l'était en 1990-91.

*Quelles sont les mesures prises par Airbus pour s'adapter à la situation actuelle ?*

Les mesures prises sont à la fois commerciales et industrielles.

Commercialement, nous avons entrepris un effort important pour nous adapter à la situation nouvelle de nos clients, faire preuve de flexibilité dans les dates de livraison, savoir réaffecter avec un délai très court des avions d'un client à un autre, au besoin apporter un financement complémentaire à certains clients, avec bien sûr une forte sélectivité.

Industriellement, nous avons pris la décision de geler tout nouveau recrutement (sauf ceux nécessaires pour notre programme A380, qui est maintenu comme prévu). Nous mettons en œuvre tous les dispositifs de flexibilité que nous permet notre organisation industrielle afin d'être capables de maintenir dans des conditions de rentabilité satisfaisante une production au voisinage de 300 appareils par an, sans avoir recours, à ce stade, à des licenciements qui aboutiraient à une perte de compétences et nous handicaperaient lors de la reprise du marché. Nous avons également élargi ces mesures à nos fournisseurs, qui doivent s'adapter comme nous à la situation du marché.

*Quels sont les avantages concurrentiels d'Airbus principalement en période de récession ?*

Airbus, aborde la présente récession dans une situation plus favorable que son concurrent américain, puisque notre part de marché est en forte hausse et que cette tendance vient en grande partie compenser la baisse du marché dans son ensemble. Pour notre concurrent, les effets de baisse de part de marché et de baisse du marché lui-même sont cumulatifs.

Nos produits, plus modernes, sont très bien positionnés pour remplacer, à la reprise du marché, les avions anciens et peu performants qui ont été retirés du service ces dernières semaines et dont il est très probable que la plupart ne seront jamais remis en vol. Enfin, la grande qualité du dialogue social au sein d'Airbus nous permet d'envisager dans des conditions favorables les mesures d'adaptation nécessaires dans nos établissements.

*Quelles sont vos propositions concrètes pour augmenter la sécurité à bord des avions Airbus ?*

Dès le 12 septembre, nous avons mis sur pied une équipe dont la mission est de préparer des mesures de renforcement de la sécurité face à une menace terroriste du type de celle qui a touché New York et Washington. Cette démarche, je tiens à le préciser, est fortement coordonnée avec nos clients et avec les autorités de certification. Nous avons déjà mis au point une solution de renforcement de la porte d'accès au cockpit, ainsi qu'un système d'alerte. Nous travaillons également à d'autres mesures qui pourraient être mises en œuvre à moyen terme.

*Le programme de développement de l'A380 est-il confirmé malgré les difficultés actuelles de vos clients ?*

Le programme A380 est maintenu sans changement, en particulier en ce qui concerne l'objectif de réaliser les premières livraisons en 2006. Le besoin d'un appareil moderne, performant et de grande capacité nous semble en effet toujours d'actualité, ce que nous confirment nos clients, par exemple la compagnie Emirates qui nous a commandé le 4 novembre 22 A380, au lieu des 7 initialement prévus. Il sera mis en service dans une phase de marché, dont on peut dire qu'elle sera celle d'une forte croissance retrouvée. Cela justifie que nous maintenions nos efforts pour être prêts au bon moment.

# EADS en bourse

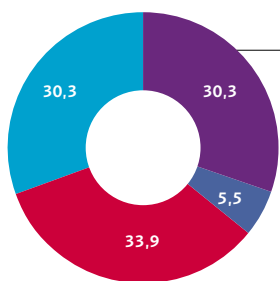
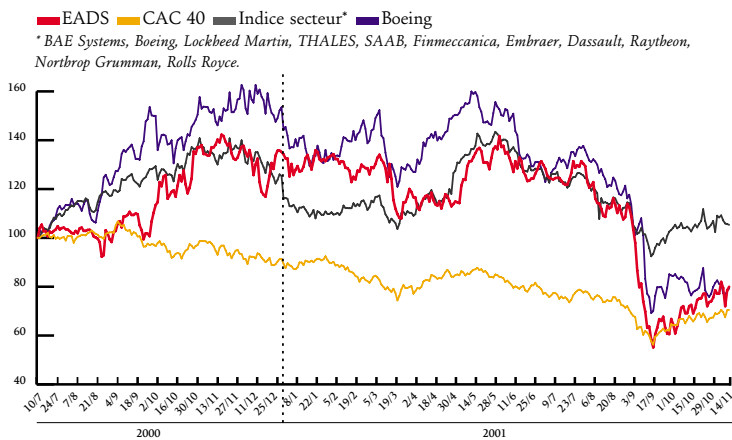
Sur les huit premiers mois de l'année 2001, dans un marché morose animé par la crainte d'une récession, le CAC40 avait perdu plus de 20 %, tandis que le titre EADS résistait mieux.

En septembre, alors que beaucoup d'observateurs craignaient un ralentissement de l'économie mondiale et particulièrement du secteur de l'aviation civile, les événements dramatiques du 11 septembre dernier aux USA ont précipité et amplifié brutalement les réactions du marché. Le 21 septembre 2001, l'indice CAC40 atteignait un plus bas en chute de 16 % par rapport à son niveau du 10 septembre ; les titres des compagnies aériennes, premières touchées par la baisse brutale du trafic aérien perdaient 40 % dans le même temps, entraînant le titre EADS dans une tourmente de même ampleur, tandis que les valeurs du secteur plus axées sur la défense, limitaient leur baisse.

S'il est encore trop tôt pour se prononcer sur l'ampleur et la durée de la crise actuelle du secteur de l'aviation civile, les fondamentaux moyen et long-terme de cette industrie restent solides : la croissance future du trafic aérien est estimée à 5 % par an en moyenne et plus de 3 000 avions en opération aujourd'hui doivent être remplacés. Après avoir perdu plus de 9 % le 12 novembre juste après l'annonce de la nouvelle catastrophe aérienne sur New York, le titre clôture le 14 novembre à 14,00 €, reprenant ainsi plus de 53% par rapport à son plus bas du 21 septembre.

- **Nombre d'actions** : 807 157 667.
- **Valeur nominale** : 1 euro.
- **Prix de l'offre le 10 juillet 2000** :  
19 euros pour les investisseurs institutionnels,  
18 euros pour les particuliers.
- **Cours de clôture le 14 novembre 2001** : 14,0 euros.
- **Cours de l'action à la Bourse de Paris en 2001** :  
Plus haut 25,07 euros • Plus bas 9,14 euros
- **Code Euroclear** : 5730

■ **Cours de l'action du 10 juillet 2000 au 14 novembre 2001**  
Base 100 : 10/07/2000



**STRUCTURE DU CAPITAL  
AU 10 JANVIER 2001 (en %)**

- DaimlerChrysler
- Sogead: Lagardère avec des institutions financières françaises et Sogepa (Holding d'État français)
- Sepi (société holding d'État espagnol)
- Public\*

\* dont les salariés d'EADS et environ 3 % détenus par DaimlerChrysler et l'État français.

## l'agenda

### de l'actionnaire

- **Forum "Journées Investir"**  
*Le 30 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre 2001 à Toulouse*
- **Publication du chiffre d'affaires annuel**  
*Février 2002*
- **Publication des résultats annuels**  
*Mars 2002*

Appels gratuits

Pour la France  
0 800 01 2001

Pour l'Allemagne  
00 800 00 02 2002  
Pour l'Espagne  
00 800 00 02 2002

[www.eads.net](http://www.eads.net)