



aero-notes

Lettre à nos actionnaires



Chers actionnaires,

Au vu des six premiers mois et les événements qui ont suivi, 2004 semble bien engagée et – sans surprise – conforme à nos attentes.

L'été a été fructueux : lors du salon de Farnborough, Airbus a dévoilé ses plans d'accroissement de sa production pour répondre à la croissance du trafic aérien et des taux de remplissage, particulièrement en Asie et en Europe. Le nouveau hall d'assemblage Jean-Luc Lagardère, inauguré en mai, bourdonne désormais d'activité, et nous ne sommes plus qu'à quelques mois du premier vol de l'A380. Thai Airways et Etihad ont adopté cette nouvelle référence du marché et, comme vous le découvrirez dans ce numéro, partout dans le monde les aéroports se préparent à l'accueillir. Le surcroît de passagers (et de revenus) que ce géant va leur apporter est plus attrayant que jamais.

Je pense que notre Groupe est en train de glisser d'une période d'intégration – menée avec succès – vers une phase de développement global, poussé par une croissance qui s'accélère et soutenu par un solide carnet de commandes de près de 180 milliards d'euros. Regardez le retour de la rentabilité de la division Espace constaté au deuxième trimestre : des services innovants comme Paradigm et – nous l'espérons – Galileo, s'appuient sur ce succès pour bâtir une croissance à long terme. Également prometteur, le marché émergent de la sécurité intérieure sur lequel nous avons signé le contrat de 75 millions de dollars pour la vente de 55 hélicoptères EC120 à la « US Customs and Border Protection Agency » ou encore celui avec la Roumanie d'un montant de 650 millions d'euros pour la fourniture d'une solution intégrée de surveillance et de sécurité des frontières. Ces perspectives sont enthousiasmantes, et la direction du Groupe travaille ardemment à refléter sur le long terme ces opportunités dans le cours de notre action. Des obstacles se dresseront certainement devant nous : concurrents, restrictions budgétaires... Mais notre initiative industrielle globale, en nous forçant à sortir des schémas traditionnels, va soutenir le développement d'EADS sur le long terme en dehors de son pré carré et étendre nos racines, comme partenaires, dans tous les marchés où nous souhaitons croître.

Hans Peter Ring
CFO

Sommaire

P2 : Résultats du
1^{er} semestre 2004

P3 : Résultats par
division

P4 : Au cœur d'EADS

P5 : En coulisse

P6 : Vos actions EADS



Résultats du 1^{er} semestre 2004

Résultats du premier semestre 2004 en forte hausse

EADS a enregistré une forte croissance de ses résultats au premier semestre 2004. La société a réalisé un EBIT* (avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) de 985 millions d'euros sur les six premiers mois, soit une augmentation de 66 % par rapport au premier semestre 2003 (592 millions d'euros). La marge opérationnelle passe de 4,5 % à 6,8 %.

L'amélioration de l'EBIT* provient principalement d'Airbus et de la Division Espace. En effet, par rapport à la même période de 2003, douze avions de plus ont été livrés par Airbus avec une plus forte proportion d'avions de la famille A330/A340, et la Division Espace est déjà proche de l'équilibre. Traditionnellement, on prévoit une contribution plus forte des activités Défense au cours du second semestre. La Division Systèmes de Défense et de Sécurité a été pénalisée, comme précédemment annoncé, par une charge de restructuration au deuxième trimestre.

L'amélioration des conditions du marché, en particulier dans l'aviation commerciale amène EADS à relever son objectif d'EBIT* 2004 à environ 2,1 milliards d'euros, l'objectif précédent étant de 1,93 milliards d'euros.

La trésorerie nette reste très positive

Le Flux de Trésorerie Disponible avant financement clients s'est élevé à 259 millions d'euros pour le premier semestre (S1 2003 : 305 millions d'euros), reflétant un niveau de résultats élevé et le report de livraisons d'avions sur 2004. Cette performance est réalisée alors que le programme A380 pèse sur les investissements et sur les encours de production d'Airbus, et alors que la Division Espace investit dans le programme Paradigm.

EADS a maintenu sa forte position de trésorerie nette à 2,9 milliards d'euros (fin de l'année 2003 : 3,1 milliards d'euros). EADS a distribué environ 300 millions d'euros de dividendes à ses actionnaires au deuxième trimestre 2004.

Résultat net à 387 millions d'euros - Chiffre d'affaires en hausse de 12 %

EADS a enregistré pour le premier semestre un résultat net de 387 millions d'euros (même période 2003 : 177 millions d'euros avant amortissement des survaleurs), soit 0,48 € par action (S1 2003 : 0,22 €).

Le chiffre d'affaires d'EADS a augmenté de 12 % au premier semestre, pour atteindre 14,6 milliards d'euros (premier semestre 2003 : 13,1 milliards d'euros). Le chiffre d'affaires a augmenté dans toutes les Divisions, à l'exception des Avions de Transport Militaire, où aucune étape intermédiaire permettant la reconnaissance de chiffre d'affaires sur l'A400M n'a été franchie avant juillet.

Les prises de commandes d'EADS se sont élevées à 13,5 milliards d'euros de janvier à juin 2004. Sur la même période 2003, EADS avait enregistré de gros contrats tels que les 20 milliards d'euros de l'A400M et 21 commandes d'A380. Le niveau des prises de commandes est donc en recul, par rapport à la même période de 2003, mais il reste néanmoins proche du niveau du chiffre d'affaires.

Le carnet de commandes d'EADS a légèrement augmenté par rapport à la fin de l'année 2003, atteignant 179,9 milliards d'euros fin juin 2004. Sur ce total, 44,7 milliards d'euros proviennent des activités de Défense. Fin juin 2004, EADS comptait 109 413 employés (fin 2003 : 109 135).

Perspectives

EADS relève son objectif d'EBIT* pour 2004 à environ 2,1 milliards d'euros au lieu de 1,93 milliards d'euros précédemment. En même temps, EADS relève son objectif de chiffre d'affaires pour 2004 à 31 milliards d'euros (précédemment fixé entre 29 et 30 milliards d'euros), sur la base d'un taux de change moyen de 1 € = 1,20 \$. Ces améliorations devraient être réalisées grâce à de plus fortes contributions des Divisions hors Airbus au cours du second semestre de l'année. En effet, les livraisons d'Airbus et le mix d'avions pourraient être moins favorables jusqu'à la fin de l'année, avec une proportion plus faible de livraisons d'appareils de la famille A330/A340.

EADS - Résultats du 1^{er} semestre 2004 (montant en euros)

| Groupe EADS | S1 2004 | S1 2003 | Évolution |
|--|---------------------|--------------------|------------------|
| Chiffre d'affaires, en millions | 14 567 | 13 060 | + 12 % |
| dont Défense, en milliards | 2,6 | 2,4 | |
| EBE ⁽¹⁾ , en millions | 1 780 | 1 292 | + 38 % |
| EBIT*, en millions | 985 | 592 | + 66 % |
| Coûts Recherche & Développement, en millions | 1 113 | 1 076 | + 3 % |
| Résultat net ⁽²⁾ , en millions | 387 | 177 | + 119 % |
| Bénéfice par action (BPA) | 0,48 | 0,22 | + 0,26 € |
| Flux de trésorerie disponible avant Financement - Clients, en millions | 259 | 305 | - 15 % |
| Prises de commandes, en millions | 13 458 | 43 190 | - 69 % |
| | 30 juin 2004 | 31 déc 2003 | Évolution |
| Carnet de commandes, en millions | 179 944 | 179 280 | +/- 0 % |
| dont Défense, en milliards | 44,7 | 45,7 | |
| Position de trésorerie nette, en millions | 2 883 | 3 105 | - 7 % |
| Effectifs | 109 413 | 109 135 | +/- 0 % |

1) Bénéfice avant intérêts, taxes, dépréciation, amortissement et résultat exceptionnel

2) Le Résultat net et le BPA sont maintenant donnés conformément à l'IFRS 3 ; les écarts d'acquisition ne sont plus amortis. Le Résultat net publié du S1 2003 s'établissait à - 66 millions d'euros, après amortissement des écarts d'acquisition, et le BPA à - 0,08 euros



Résultats par division



La Division Espace déjà proche de l'équilibre

■ La Division **Airbus** a enregistré une forte progression de son EBIT* semestriel à 982 millions d'euros (S1 2003 : 621 millions d'euros), grâce à un plus grand nombre de livraisons (161 contre 149), et à un mix d'avions particulièrement favorable. La marge opérationnelle est passée de 7,1 % à 9,8 %, et la marge opérationnelle avant R&D est passée de 17,3 % à 19,1 %. Le chiffre d'affaires progresse de 14 % à 10 024 millions d'euros. L'encours brut de financement clients s'est stabilisé à 4,9 milliards de dollars, en raison d'un appétit plus grand que prévu des marchés de capitaux pour le financement d'avions.

Compte tenu de l'amélioration des conditions du marché, Airbus prévoit maintenant de livrer en 2004 plus de 305 avions – volume qui constituait le niveau atteint en 2003 – ainsi qu'un accroissement significatif des livraisons dans les prochaines années. Au cours de la première moitié de l'année 2004, Airbus a déjà livré 161 appareils.

Airbus a enregistré 104 commandes brutes au premier semestre, atteignant ainsi 58 % de part de marché, et espère enregistrer, sur la seconde moitié de l'année, un nombre de commandes sensiblement plus élevé. Le carnet de commandes d'Airbus s'élevait à 139,7 milliards d'euros fin juin 2004, représentant un total de 1393 avions.

■ La Division **Avions de Transport Militaire** a enregistré une perte opérationnelle de 10 millions d'euros au premier semestre (S1 2003 : - 8 millions d'euros). Le chiffre d'affaires atteint 234 millions d'euros (S1 2003 : 268 millions d'euros). Comme prévu, aucune étape intermédiaire permettant la reconnaissance de chiffre d'affaires pour le programme A400M n'a été franchie avant juillet 2004. Le carnet de commandes s'élevait à 19,9 milliards d'euros à la fin du premier semestre.

■ L'EBIT* de la Division **Aéronautique**, a été relativement stable à 56 millions d'euros à fin juin 2004 (S1 2003 : 59 millions d'euros), alors que l'activité de maintenance d'avions civils reste faible. Le chiffre d'affaires a également été à peu près stable à 1631 millions d'euros (S1 2003 : 1613 millions d'euros). Traditionnellement, le chiffre d'affaires et les résultats, en particulier ceux d'Eurocopter, devaient être plus élevés vers la fin de l'année. Le carnet de commandes est stable à 10 milliards d'euros au 30 juin 2004.

■ La Division **Espace** a enregistré une perte opérationnelle de 11 millions d'euros au premier semestre 2004 (S1 2003 : -131 millions d'euros). La perte ne s'est pas aggravée depuis la fin du premier trimestre, ce qui signifie que l'Espace est déjà à l'équilibre au second trimestre. Ceci

grâce aux premiers effets de son plan de restructuration et à l'amélioration de l'activité EADS Space Services qui gère le programme Paradigm pour le Ministère de la Défense du Royaume-Uni. Ce programme a été le principal contributeur à la croissance de 8 % du chiffre d'affaires qui atteint 1090 millions d'euros. Le carnet de commandes s'élevait à 11 milliards d'euros à fin juin, ayant bénéficié de la commande d'Arianespace en mai dernier pour une valeur d'environ 3 milliards d'euros portant sur 30 lanceurs.

■ La perte opérationnelle de la Division **Systèmes de Défense et de Sécurité** s'est creusée à 82 millions d'euros (S1 2003 : -28 millions d'euros). Elle est essentiellement due, comme annoncé précédemment, à une nouvelle charge de restructuration de 65 millions d'euros (S1 2003: 17 millions d'euros), qui concerne principalement les activités de Défense et Systèmes de Communication. Le chiffre d'affaires s'est accru de 11 % à 2119 millions d'euros, surtout grâce à la montée en cadence des livraisons de missiles et d'Eurofighter. Le carnet de commandes a augmenté, pour s'établir à 14,5 milliards d'euros au 30 juin 2004, notamment grâce à la récente commande du réseau de communications sécurisé Acropol.

par Division (montant en millions d'euros)

| | EBIT* | | | Chiffre d'affaires | | |
|------------------------------------|---------|---------|---------|--------------------|---------|--------|
| | S1 2004 | S1 2003 | Évol. | S1 2004 | S1 2003 | Évol. |
| Airbus | 982 | 621 | + 58 % | 10 024 | 8 773 | + 14 % |
| Avions de Transport Militaire | - 10 | - 8 | - 25 % | 234 | 268 | - 13 % |
| Aéronautique | 56 | 59 | - 5 % | 1 631 | 1 613 | + 1 % |
| Espace | - 11 | - 131 | + 92 % | 1 090 | 1 008 | + 8 % |
| Systèmes de Défense et de Sécurité | - 82 | - 28 | - 193 % | 2 119 | 1 902 | + 11 % |
| Consolidation Siège Social | 50 | 79 | - | - 531 | - 504 | - |
| Total | 985 | 592 | + 66 % | 14 567 | 13 060 | + 12 % |

* EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur clé des performances économiques du Groupe et de ses Divisions. Le terme "éléments exceptionnels" désigne les recettes ou les dépenses de nature non récurrente, telles que les charges d'amortissement de réévaluation d'actifs, relative à la constitution d'EADS par fusion, à la formation d'Airbus S.A.S. et de MBDA, ainsi que les dépréciations exceptionnelles d'écarts d'acquisition.



Cure de jouvence pour Airbus



La structure du plancher doit être capable de supporter 50 tonnes

Après une période d'exploitation minimum environ 15 ans à l'heure actuelle, les équipes d'EFW proposent aux Airbus de première génération de connaître une nouvelle vie. C'est à Dresde, en Allemagne, qu'EFW, le centre de compétence d'EADS pour la conversion d'Airbus passagers en avion cargo offre aux A300 et A310 – pour le moment – d'abandonner le confort du transport de personnes pour une vie plus simple, mais tout aussi rentable, de transporteur de marchandises. À raison

de 1500 heures annuelles, les avions cargos volent environ 1/3 de moins que les versions passagers.

Chaque année, jusqu'à 14 Airbus passent dans les mains d'EFW pour se préparer à cette transformation. La conversion dure environ quatre mois. Elle commence par l'installation d'une porte cargo de 3,58 m de large et de 2,57 m de haut. Opération qui nécessite la découpe du fuselage au niveau du pont principal à l'avant gauche, derrière la porte passagers, et la pose de cadres de renfort. Cette porte, livrée par

Airbus, toute équipée, s'ouvre hydrauliquement et dispose d'un contrôle électronique. Les opérations de chargement/déchargement peuvent se faire porte ouverte, entre 40 et 60 noeuds de vent, selon la direction de celui-ci. La deuxième grande opération de reconversion est le remplacement total du plancher cabine par un plancher renforcé adéquat avec la pose de renforts structuraux, à la fois pour le soutenir et le raidir. La troisième est la pose du système de chargement sur roulement à billes. Naturellement, à ceci s'ajoutent bien d'autres équipements, comme le filet de protection pour l'équipage à l'avant apte à encaisser jusqu'à 9 G d'accélération – en cas d'arrêt d'urgence –, l'installation de quatre à cinq sièges accompagnateurs, derrière le poste de pilotage, l'enlèvement des portes passagers et leur remplacement par des panneaux, la substitution des hublots par des plaques de métal résistantes au feu... Après une série complète de tests au sol, l'Airbus converti est désormais prêt à profiter de sa seconde jeunesse. EFW a déjà livré plus de 100 avions cargos à 18 clients partout dans le monde parmi lesquels DHL, FedEx, Royal Jordanian ou Qatar Airways.



Un marché de poids

Après avoir connu un sérieux trou d'air comme l'ensemble du trafic aérien, le fret aérien retrouve des couleurs. Une croissance surprise de 4 % en 2003, près de 10 % au premier semestre 2004, la reprise se confirme. Et la globalisation grandissante des échanges et surtout de la production devrait assurer, selon les spécialistes, une croissance annuelle moyenne d'environ 6 % pour les deux prochaines décennies.

Côté appareils, cette expansion devrait se traduire par un quasi-doublement de la flotte cargo qui devrait passer à plus de 3000 unités, contre environ 1700 aujourd'hui. En tenant compte du remplacement d'ici dix à quinze ans, des avions les plus anciens (70 % de la flotte

actuelle), le marché des avions cargos devrait représenter aux alentours de 2000 appareils à livrer d'ici 2023. Les avions convertis devraient représenter les trois quarts du parc cargo de demain.

À l'heure actuelle, la capacité moyenne des avions monocouloirs est de 17 tonnes de charge marchande. Mais en 2020, environ 60 % des cargos pourront transporter 45 tonnes, et des mastodontes comme l'A380 seront aussi en exploitation, offrant une capacité de 150 tonnes. Dans ce marché, on retrouve face à face Boeing et Airbus. Entre les Airbus Freighter neufs, comme l'A300F4-600R, et les A300 et A310 convertis par EFW, aujourd'hui plus de 150 Airbus cargo sont en exploitation. Boeing, avec son antériorité,

aligne environ 270 747 et 160 DC-10 et MD-11. Sur le créneau domestique – de 10 à 25 tonnes de charge marchande –, actuellement dominé par de vieux 727/737/757, l'A320 sera-t-il demain le Challenger ? Certainement, mais il va falloir attendre que les appareils prennent de l'âge, car la « seconde vie des avions » (leur transformation en cargos) n'arrive qu'au bout de 15 à 20 ans... Avant, leur valeur résiduelle est trop forte pour intéresser les compagnies de fret qui doivent assumer les frais de reconversion.

En attendant, EFW a déjà fort à faire puisque en 2005, la société devrait convertir 13 appareils pour une capacité de production de 14 avions.



Les aéroports préparent l'accueil de l'A380

Si l'évocation de l'A380 s'accompagne de points d'exclamation, il n'en suscite pas moins également quelques points d'interrogation. L'accueil du mastodonte par les aéroports focalise la majorité de ces questions : les pistes de roulage et d'atterrissage pourront-elles supporter le poids d'un tel mastodonte à son arrivée en 2006 ? Comment gérer un si grand nombre de passagers à la fois ?

Son envergure de 79,6 m dépasse de 15 m celle du Boeing 747-400, son plus proche concurrent. Premier jet commercial à double ponts au monde, l'A380 peut accueillir 555 passagers dans une configuration triclasse standard, une capacité supérieure de 35 % à celle du 747-400.

Toutefois, ce n'est pas l'arrivée de l'A380 qui constitue le défi majeur des aéroports, mais la croissance du transport aérien. Selon les estimations, le trafic passagers aura respectivement doublé et triplé d'ici 15 et 25 ans. Avion au superlatif, l'A380 n'a pas été conçu pour battre des records, mais pour offrir une réponse à un problème qui deviendra de plus en plus critique.

Il est plus économique et écologique d'adapter des infrastructures aéroportuaires à un avion que de construire de nouvelles pistes et aérogares, voire de nouveaux aéroports.

L'envergure de l'appareil, certes impressionnante, est conforme aux limites recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et sa longueur respecte les normes énoncées par l'Airports Council International (ACI). Il est également compatible avec la largeur des pistes de décollage (45 m) et de roulage (23 m). Par ailleurs, Airbus a démontré par des essais réalisés en mars dernier qu'en dépit de sa taille et de sa masse, l'A380 offrait une charge d'impact sur piste similaire à celle des gros porteurs actuellement en service.

Airbus a tout fait pour garantir que son nouveau « géant des airs » n'impliquerait pas de transformations excessives des infrastructures.

Avec ses seize portes passagers, quatre

couloirs, deux étages, deux ascenseurs et un escalier d'accès au pont supérieur, l'A380 devrait offrir des temps de rotation comparables à ceux du 747-400, malgré un plus grand nombre de passagers à traiter. Toutefois, pour ne pas dépasser 90 minutes d'immobilisation au sol tout en conservant le confort optimum des voyageurs, de nombreuses aérogares devront être réaménagées.

L'aéroport Changi de Singapour n'a besoin



Déjà 14 plates-formes, en Europe, Asie et Afrique sont fin prêtes. D'ici 2009, plus d'une soixantaine d'aéroports seront compatibles avec l'A380.

que d'adaptations mineures. Fin 2005, 11 portes seront prêtes pour l'A380 et 8 supplémentaires seront disponibles en 2008. Amené à devenir l'une des plus importantes bases d'opérations de l'A380 au monde, l'aéroport de London-Heathrow a lancé un vaste programme d'aménagement d'environ 163 millions d'euros. L'achèvement des travaux est prévu pour la fin 2005, à temps pour l'arrivée du premier A380 au printemps 2006. Dans le cadre de ce chantier, la jetée 6 du Terminal 3 sera démolie et reconstruite de manière plus spacieuse pour s'adapter aux dimensions de l'appareil et permettre aux passagers de 4 appareils d'embarquer et de débarquer de leur avion sur les deux niveaux simultanément.

Parallèlement, l'aéroport de New York-JFK a lancé un projet d'aménagement de 179 millions de dollars pour moderniser ses installations et retailler les bâtiments à la cote de l'A380. En 2006, JFK pourra accueillir 8 avions.

A Francfort, 5 jetées sont déjà disponibles pour l'A380. Et des travaux sont en cours pour apporter des capacités supplémentaires en 2007.

De son côté, le gestionnaire de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle – troisième en Europe en termes de trafic passagers – estime que, d'ici 2010, au moins un passager sur dix à l'arrivée descendra d'un A380. 100 millions d'euros seront investis pour élargir et renforcer deux des quatre pistes du site, les deux autres, plus récentes, étant capables de supporter des appareils plus lourds et plus encombrants. Parallèlement, le satellite S3 est en cours de construction au Terminal 2, afin de prévoir l'accostage de six A380 à la fois. Si le tragique effondrement du Terminal 2E constitue un sérieux revers pour les travaux d'aménagement, Aéroports de Paris a fait savoir que tout serait mis en œuvre pour que cela n'ait aucune incidence. Car la course contre la montre est engagée.

Aucun aéroport ne souhaite en effet rater le coche. Même l'aéroport de Los Angeles, pour lequel le gouvernement américain avait initialement refusé de financer les travaux nécessaires, se met aujourd'hui aux normes de l'A380, après avoir pris conscience du risque de voir ce trafic se détourner sur San Francisco. Si l'accueil de l'A380 implique certaines contraintes infrastructurelles, elles ne sont rien face aux profits potentiels que générera son exploitation.

■ Champion du monde

L'aéroport de Munich a été le premier en Europe à être apte à recevoir l'A380. Et l'avion devrait y faire une arrivée remarquée. Son premier atterrissage est prévu le jour du match d'ouverture de la Coupe du monde de football 2006 qui se déroulera à Munich. Avec le nouveau Terminal 2, l'aéroport dispose déjà de deux jetées pour l'A380.



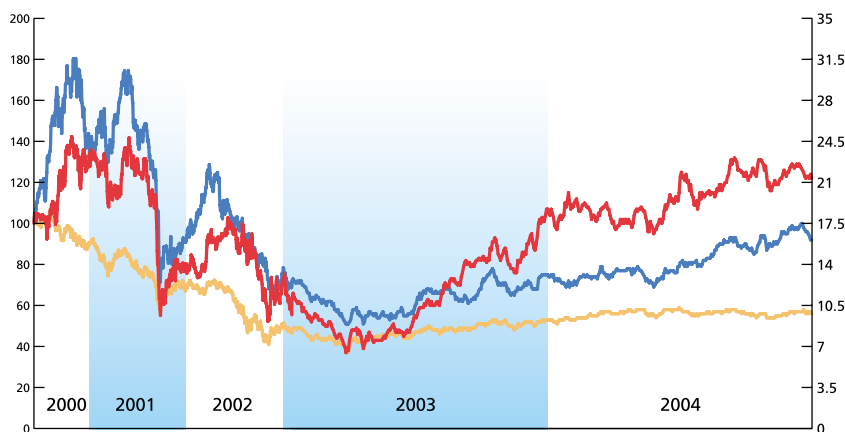
Vos actions EADS



■ Évolution du cours de l'action

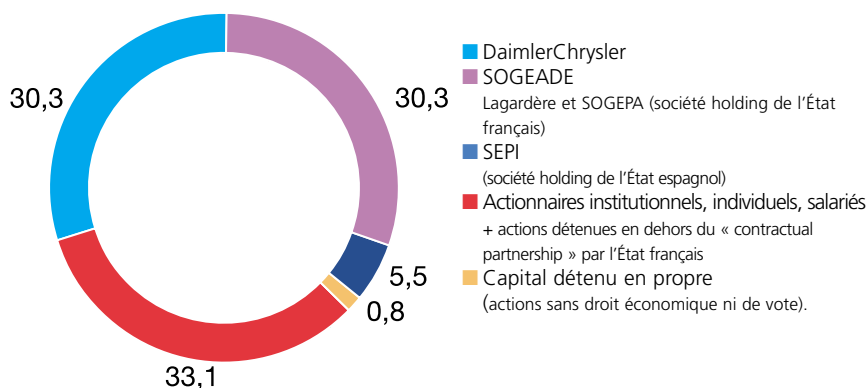
(base 100 au 10 juillet 2000)

Cours de l'action EADS (en €)



- EADS
- Boeing (cours actualisé en euro au taux de conversion €/ \$ quotidien)
- CAC 40

■ Structure du capital au 30 septembre 2004 (en %)



| | |
|---|---|
| Code ISIN | NL0000235190 |
| Nombre d'actions émises | 807 314 190 |
| Prix de l'offre du 10 juillet 2000 | 19 € pour les investisseurs institutionnels 18 € pour les particuliers |
| Cours le plus haut 2004 à la bourse de Paris | 23,45 € le 29 juin |
| Cours le plus bas 2004 à la bourse de Paris | 16,37 € le 22 Mars |
| Résultat par action 2003 (avant amortissement de la survaleur et exceptionnels) | 0,96 € |
| Dividende par action 2003 payé le 4 juin 2004 | 0,40 € (montant brut) |

Après avoir touché un plus haut depuis trois ans le 29 juin (23,45 euros), l'action EADS a subi quelques prises de bénéfices, le titre a cependant montré une certaine résistance alors que DaimlerChrysler mettait sur le marché ses actions détenues en dehors du « contractual partnership ». Lors du salon aéronautique de Farnborough, le titre a surperformé le marché soutenu par plusieurs annonces et un sentiment positif en faveur de la reprise. Les marchés européens ont ensuite glissé vers leur plus bas annuel avant de se reprendre fin août et début septembre alors que le prix du baril connaissait une certaine détente. Porté par plusieurs annonces (6 A380 commandés par Thai Airways, décision de l'Australie d'acheter 12 NH90...), EADS a regagné le terrain perdu plus rapidement que le reste du marché, clôturant à 22,64 euros le 7 septembre. Les marchés ont ensuite évolué dans des volumes restreints mais avec une grande volatilité en raison des perspectives décevantes des entreprises conjuguées à l'envolée des prix du pétrole. EADS n'échappait pas à la pression générale, d'autant que les compagnies aériennes souffraient de mauvaises nouvelles sectorielles et en particulier de l'annonce de la seconde procédure de redressement judiciaire pour US Airways. L'action EADS a terminé à 21,33 euros le 30 septembre.

■ Agenda des Actionnaires

- 4 novembre 2004 :** Résultats du troisième trimestre 2004
- 16 novembre 2004 :** Réunion d'actionnaires à Lyon
- 19 et 20 novembre 2004 :** Salon Actionaria à Paris
- 3 décembre 2004 :** North America Investor Forum
- 7 décembre 2004 :** Réunion d'actionnaires à Toulouse

Information Actionnaires

www.eads.net
ir@eads.net

Appel gratuit

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