

Lettre à nos actionnaires



Chers actionnaires,

Après avoir fait face à l'urgence en 2006, nous nous tournons à nouveau vers l'avenir : nos perspectives de résultats pour 2007 et à moyen terme ont redonné un peu de visibilité aux investisseurs et tenté de lever des incertitudes.

Pour les professionnels des marchés financiers, la contribution d'Airbus à ces perspectives de résultats reste décevante, une opinion partagée par la Direction. Pourtant, notre base d'actionnaires demeure remarquablement stable, une stabilité que l'on retrouve également dans le cours de l'action EADS, qui évolue entre 22 € et 26 € depuis décembre 2006.

Pourquoi cette stabilité relative ? Quelles raisons poussent les investisseurs à détenir de l'EADS ? Les récents roadshows ont apporté quelques éléments de réponse :

Un intérêt justifié par les fondamentaux du Groupe :

Certains investisseurs s'intéressent particulièrement aux « facteurs internes » d'EADS. Ils fondent leur opinion sur des éléments, tels que la robustesse de la trésorerie du Groupe, le niveau record du carnet de commandes qui représente, en valeur, environ 5 années d'activité, ou la compétitivité du portefeuille de produits.

Pour eux, l'amélioration de nos positions sur les principaux marchés mondiaux, notamment en Chine, en Inde, et aux USA plaide en faveur d'EADS. Ils reconnaissent l'importance de l'étape d'intégration, de simplification et de transparence du Groupe franchie grâce au cumul des fonctions de CEO et de CFO d'EADS et d'Airbus.

Ils accordent un certain crédit à la reprise en main du programme A380, à l'A350XWB perçu comme une offre véritablement concurrentielle sur le segment des long-courriers, et enfin au suivi attentif du programme A400M.

Le lancement de Power8, mis en œuvre en dépit des émotions soulevées en période électorale, apparaît à leurs yeux comme un signe de la détermination de la Direction d'autant que la réorganisation chez Astrium et chez Défense & Sécurité a prouvé la capacité d'EADS à se transformer.

En outre, un nombre croissant d'investisseurs reconnaissent la progression continue du résultat des activités hélicoptères, de défense et spatiales, et leur part grandissante dans la valorisation d'EADS.

Un intérêt justifié par des facteurs externes et la dimension d'EADS :

D'autres investisseurs forment leur jugement sur la dimension et la place qu'occupent EADS et Airbus en Europe. Pour eux, il est impensable que le Groupe soit abandonné un jour à un sort néfaste. Au-delà de la valeur symbolique, les enjeux sont trop importants en raison du poids technologique, de l'impact sur la balance commerciale, sur le marché de l'emploi et sur les rentrées fiscales. Cette idée d'un soutien implicite des pays d'origine d'EADS sous-tend la notation de la dette par Moody's. L'implication des pouvoirs publics s'est également manifestée lors de la tempête politique autour de Power8.

L'autre argument avancé est que Airbus et Boeing évoluent dans un duopole et qu'ainsi leur situation économique ne peut diverger trop longtemps.

Certains estiment enfin qu'un flot de nouvelles plus favorables provoquerait un retournement de la perception du marché.

Tous ces éléments, aussi positifs soient-ils, restent conditionnels ! EADS doit faire son « travail ». Les investisseurs sont unanimes. EADS sera jugé sur sa capacité à tenir ses engagements : réussite de Power8 ; livraison du premier A380 à Singapore Airlines cette année, puis des autres A380, en temps et en qualité ; nouvelles commandes pour l'A350XWB validant le concept, et enfin la poursuite de la croissance des activités hélicoptères, de défense et spatiales. Un échec laisserait le Groupe très vulnérable à la chute du dollar et compromettrait sa capacité future d'investissement.

Ce message a bien été reçu par la Direction qui considère que la réussite de ces objectifs constituera les fondations de la suite de l'histoire d'EADS.

SOMMAIRE	RÉSULTATS 2006	2
	UNE CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES SOUTENUE PAR TOUTES LES DIVISIONS	4
	AIRBUS RENFORCE SA COMPÉTITIVITÉ GRÂCE À POWER8	6

PIERRE DE BAUSSET

Directeur des relations investisseurs et de la communication financière



➔ S'appuyant sur une forte dynamique commerciale, EADS a enregistré un chiffre d'affaires de 39,4 milliards d'euros, en hausse dans toutes ses divisions. Pour la première fois, le Groupe a atteint un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros dans son activité défense. En 2006, EADS a enregistré un résultat opérationnel EBIT* (avant écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) de 399 millions d'euros (2005 : 2,9 milliards d'euros). L'impact de l'A380, de l'A350 et de l'A400M, associé à la détérioration du dollar US par rapport à l'euro, est à l'origine de la perte d'Airbus. Elle est largement compensée par un EBIT* soutenu dans les autres pôles d'EADS.

Des prises de commandes records

Les difficultés d'Airbus ont masqué un remarquable niveau de prises de commandes de 790 appareils, le record de livraisons de 434 appareils, le lancement du programme A350XWB et l'obtention du certificat d'homologation type de l'A380. Eurocopter a connu une année exceptionnelle dans un environnement de marché très favorable, avec 615 nouvelles commandes d'hélicoptères, ce qui constitue une performance historique. La Division a réalisé une percée stratégique avec la commande par l'armée américaine de l'hélicoptère utilitaire léger UH-72A Lakota. Avec un total de 381 hélicoptères, les livraisons d'Eurocopter ont été plus nombreuses que jamais. EADS Astrium a nettement amélioré sa rentabilité et a signé des commandes importantes de satellites et de systèmes comme SatComBW, un programme majeur de satellites de communication en Allemagne. La division Défense & Sécurité a amélioré sa performance et saisi des opportunités commerciales dans

des domaines tels que les réseaux sécurisés, créant ainsi une base solide pour de nouvelles améliorations à long terme.

La forte augmentation du **chiffre d'affaires**, à 39,4 milliards d'euros, a été soutenue par toutes les divisions et, en particulier, par la progression des livraisons d'Airbus et d'Eurocopter.

En 2006, l'**EBIT*** total d'EADS s'est élevé à 399 millions d'euros (2005 : 2 852 millions d'euros). L'EBIT* a été fortement affecté par l'impact des retards de l'A380, les charges liées à l'A350, le haut niveau des frais de Recherche & Développement (R&D) et, enfin, des pertes enregistrées par EADS Sogerma. En outre, certaines couvertures de change du Groupe EADS sont arrivées à échéance à un taux moyen moins favorable de 1 EUR = 1,12 USD (2005 : 1 euro = 1,06 USD). Ces facteurs négatifs ont été partiellement compensés par des contributions en nette progression de la production d'Airbus et des activités hélicoptères, défense et espace du Groupe, ainsi que par une contribution mineure résultant d'une modification de la comptabilisation des retraites. **Le résultat net** en baisse du Groupe à 99 millions (2005 : 1 676 millions d'euros), soit 0,12 euro par action (2005 : 2,11 euros) reflète essentiellement la diminution de l'EBIT* du Groupe.

Se focalisant sur l'avenir, EADS a investi plus de 6 % de son chiffre d'affaires dans la R&D. En 2006, les frais de **R&D autofinancée** du Groupe sont passés à 2 458 millions d'euros (2005 : 2 075 millions d'euros), essentiellement en raison de la poursuite des programmes de développement d'avions Airbus et du renforcement

de l'effort de Recherche & Technologie (R&T) dans l'ensemble du Groupe.

Le montant des **nouvelles commandes** d'EADS s'est élevé à 69,0 milliards d'euros (2005 : 92,6 milliards d'euros). En termes de prises de commandes, Eurocopter a établi un nouveau record en 2006 (hausse de 39 % par rapport au record précédemment établi en 2005), Airbus a connu sa deuxième meilleure année, tandis qu'EADS Astrium enregistrerait une autre année exceptionnelle.



Thomas Enders et Louis Gallois, Présidents exécutifs et Hans Peter Ring, Directeur général délégué aux Finances lors de la présentation des résultats 2006 le 9 mars dernier.



PERSPECTIVES

Dans son budget interne 2007, EADS prévoit que son chiffre d'affaires connaîtra une légère baisse à un chiffre (sur la base d'une parité EUR/USD de 1,30) et que son EBIT* restera globalement stable en 2007.

Après ajustement à un dollar stable, le chiffre d'affaires d'Airbus resterait stable, sur la base de 440 à 450 livraisons au cours de l'année et malgré une contribution plus faible de l'A400M. Airbus subira une autre perte substantielle en 2007, imputable aux charges liées à la restructuration Power8, à l'engagement d'autres coûts destinés à soutenir le programme A380, aux charges éventuelles liées au lancement de l'A350XWB, à l'augmentation des dépenses de R&D ainsi qu'à l'impact de la détérioration de la parité entre le dollar et l'euro.

Dans le même temps, les activités hélicoptères, défense et espace devraient présenter un chiffre d'affaires stable et augmenter collectivement leur contribution à l'EBIT* pour atteindre un EBIT* cumulé de près de 1 milliard d'euros dès 2007.

La contribution d'Airbus aux flux de trésorerie disponible en 2007 entraînera des flux de trésorerie disponibles négatifs à l'échelle du Groupe aussi faible que -1 milliard d'euros. La volatilité des éléments de fonds de roulement peut toutefois provoquer des fluctuations substantielles de ce chiffre.

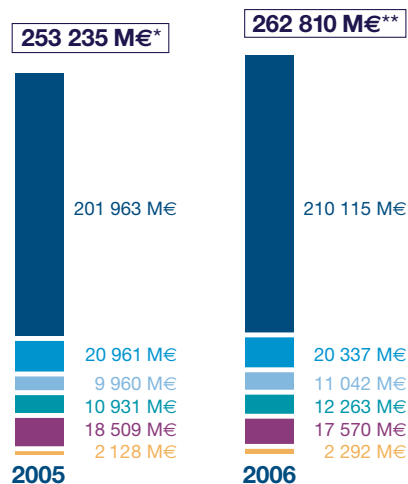
A moyen terme, les facteurs suivants influenceront sur les perspectives d'EADS :

- Il est actuellement prévu que les livraisons d'avions continueront à progresser, quoique à un rythme nettement réduit. Le chiffre d'affaires d'Airbus sera très probablement affecté par la détérioration du mix produits et des prix consentis pour des commandes récentes, en partie due à la pression concurrentielle.
- Il est prévu que les frais de R&D augmentent progressivement en raison du développement de l'A350XWB et de la hausse des dépenses de R&T.
- Dans le contexte du changement de direction d'Airbus et de la volatilité des coûts résultant des récents problèmes industriels sur les programmes, la direction travaille sur la définition d'un plan à long terme d'Airbus et se concentre actuellement sur la redéfinition de sa base de coûts, afin de viser des marges sur EBIT* aux alentours de 5 %.

Toutes les autres activités devraient voir progresser leur chiffre d'affaires et leur contribution à l'EBIT* dans les prochaines années.

La direction d'EADS est déterminée à rétablir les marges sur EBIT* du Groupe, quoique à des niveaux inférieurs à la marge réalisée en 2005.

➔ CARNET DE COMMANDES (ventilé par activités)



- AIRBUS
- AVIONS DE TRANSPORT MILITAIRE
- EUROCOPTER
- EADS ASTRIUM
- DÉFENSE & SÉCURITÉ
- AUTRES ACTIVITÉS

*dont -11 217 M€ de consolidation du Siège social
**dont -10 809 M€ de consolidation du Siège social

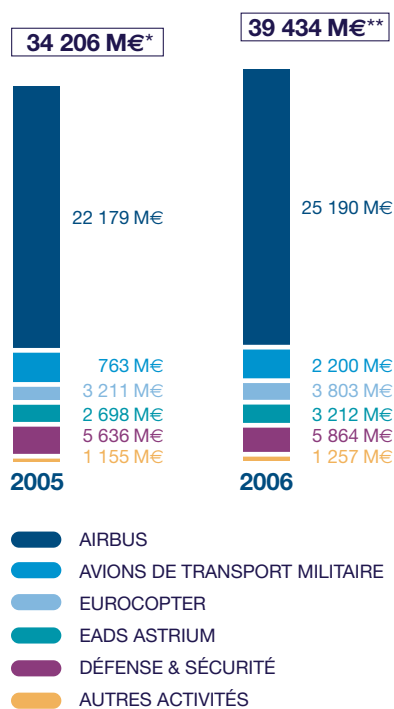
Les contributions des activités avions commerciaux sont calculées sur la base des prix catalogue. L'augmentation du carnet de commandes par rapport à la fin 2005 a été réalisée malgré un impact de 17 milliards d'euros dû à la réévaluation à une parité EUR/USD moins favorable.

GROUPE EADS (montants en millions d'euros)	2006	2005	Variation
Chiffre d'affaires	39 434	34 206	+ 15 %
Dont activités Défense	10 039	7 700	+ 30 %
EBE ^{(1) (4)}	2 033	4 365	- 53 %
EBIT ^{(2) (4)}	399	2 852	- 86 %
Coûts de Recherche & Développement	2 458	2 075	+18 %
Résultat net ^{(3) (4)}	99	1 676	- 94 %
Bénéfice par action (BPA) ^{(3) (4)} , en euros	0,12 €	2,11 €	- 1,99 €
Flux de trésorerie disponible	2 029	2 413	- 16 %
Flux de trésorerie disponible avant financement client	869	2 239	- 61 %
Prises de commandes ⁽⁵⁾	69 018	92 551	- 25 %

- 1) Résultat opérationnel avant intérêts, taxes, dépréciation, amortissement et éléments exceptionnels.
- 2) Résultat opérationnel avant intérêts et taxes, amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.
- 3) EADS continue d'employer le terme "Résultat net". Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société mère, comme le définit la norme IFRS.
- 4) En 2006, EADS a changé de méthode comptable pour le traitement des retraites et est passée de la méthode du corridor à la constitution de provision par situation nette, toutes les plus-values et moins-values actuarielles sont donc comptabilisées au Bilan comme des provisions pour retraites, réduisant les capitaux propres. En conséquence, ces variations des plus-values et moins-values actuarielles, comptabilisées en charges selon la méthode du corridor, doivent être reprises. En 2006, cette variation a contribué à hauteur de 45 millions d'euros à l'EBE et à l'EBIT*, de 25 millions d'euros au Résultat net et de 0,03 euro au bénéfice par action. En raison de leur caractère négligeable, les chiffres de l'exercice précédent restent inchangés.
- 5) Les contributions des activités avions commerciaux aux Prises de commandes et au Carnet de commandes EADS s'entendent prix catalogue.

UNE CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES soutenue par toutes les divisions

→ CHIFFRE D'AFFAIRES (ventilé par activités)



*dont -1 436 M€ de consolidation du Siège social
 **dont -2 092 M€ de consolidation du Siège social



Airbus

Airbus a livré un nombre record d'avions en 2006 (434 contre 378 en 2005). Cela lui a permis de réaliser un chiffre d'affaires en augmentation de 14 % par rapport à l'année précédente.

Airbus a contribué à l'EBIT* à hauteur de -572 millions d'euros (2005 : 2 307 millions d'euros). L'EBIT* comprend en outre une provision de 352 millions d'euros au titre d'imprévus liés à l'A400M, afin de couvrir le risque et les problèmes techniques de la charge de travail d'**Airbus**.

Avec 824 commandes brutes (790 commandes nettes), Airbus a réalisé sa deuxième meilleure année en termes de ventes. A ce jour, deux clients ont annulé leurs commandes, pour un total de 20 A380 (version cargo). La dynamique du marché Asie-Pacifique s'est manifestée par le nombre important de commandes, tous produits **Airbus** confondus. Entre autres, **Airbus** a reçu

de la Chine une commande de 150 avions de la famille A320 et une lettre d'intention portant sur 20 A350XWB. Le carnet de commandes d'**Airbus** est plus étoffé que jamais.

En outre, **Airbus** a préparé le terrain pour le développement futur du portefeuille de produits, lorsque le Conseil d'Administration d'EADS a donné son feu vert au lancement de l'A350XWB. L'avion répond à la demande du marché et sera extrêmement efficace et avancé en matière de protection de l'environnement. Le portefeuille d'**Airbus** a été encore élargi par le lancement de l'avion cargo A330-200. L'excellence technique de l'A380 a été prouvée par l'obtention du certificat d'homologation type en décembre 2006. Le premier appareil sera livré en octobre 2007. L'annonce du programme Power8 jette les bases du renforcement de la compétitivité d'**Airbus**.



Avions de Transport Militaire

Le chiffre d'affaires de la division a progressé de 188 % et a contribué à l'EBIT* à hauteur de 75 millions d'euros, contre 48 millions d'euros en 2005. Cette croissance reflète essentiellement le franchissement de quatre étapes par l'A400M prévues pour 2006, ainsi que la comptabilisation du chiffre d'affaires lié au déplacement d'une étape de 2005 à 2006. L'accroissement du chiffre d'affaires généré par le programme du ravitailleur australien a également soutenu le chiffre d'affaires. Le premier avion ravitailleur multirôle (MRTT) A330 doté du nouveau système de ravitaillement par perche devrait entrer en service en 2009.

S'agissant du remplacement de l'avion ravitailleur américain, EADS et Northrop Grumman offriront ensemble l'avion ravitailleur le plus moderne au monde. EADS est bien positionnée dans la compétition pour le programme d'avion cargo commun JCA (Joint Cargo Aircraft) et le Groupe a prouvé sa fiabilité en livrant l'an dernier le premier CN-235 du programme Deepwater aux garde-côtes américains.



Eurocopter

Eurocopter a résolument percé sur le marché américain de la défense et confirmé une nouvelle fois sa position de leader mondial du marché de l'hélicoptère civil et parapublic. La livraison d'un nombre record de 381 hélicoptères (2005 : 334) a alimenté la croissance du chiffre d'affaires de 18 %. L'EBIT* de la division a progressé de 21 % à 257 millions d'euros, contre 212 millions d'euros en 2005. L'augmentation de l'EBIT* a été soutenue par des effets de volume positifs, bien qu'elle ait été freinée par l'impact du dollar, l'augmentation des frais de commercialisation et les coûts liés au NH90.

En décembre 2006, **Eurocopter** a commencé les livraisons dans le cadre de deux de ses principaux programmes d'hélicoptères de défense : les trois premiers NH90 ont été livrés à l'armée allemande, tandis que l'armée américaine a reçu, avec trois mois d'avance sur le calendrier, le premier des 322 hélicoptères utilitaires légers (UH-72A Lakota).

Défense & Sécurité

La Division Défense & Sécurité a amélioré ses performances opérationnelles tandis que certains programmes entraient en production. Le chiffre d'affaires a progressé de 4 %, essentiellement du fait de la montée en cadence de l'Eurofighter, d'une activité de missiles soutenue et de la nouvelle activité de radio communication numérique. L'EBIT* a augmenté à 348 millions d'euros (2005 : 201 millions d'euros) en raison des améliorations opérationnelles et d'une plus-value réalisée sur la cession de LFK à MBDA, qui a compensé les frais de restructuration supplémentaires principalement au niveau des activités Défense et Systèmes de Communication et Systèmes aériens militaires et les effets d'une modification de périmètre.

En plus du contrat de radio communication numérique pour les autorités de la sécurité civile allemande (BOSNet), la division a reçu des commandes substantielles de réseaux sécurisés. Pour le système roumain de sécurité intégrée aux frontières, une première étape a été franchie avec succès. Un total de 114 Eurofighter ont été livrés à fin 2006. Le premier drone (UAV) démonstrateur a volé en Allemagne et l'Allemagne a acquis le système Euro Hawk - drone à haute altitude et long rayon d'action. L'activité électronique de défense a rationalisé son portefeuille de produits et enregistré une croissance de ses activités équipements de plates-formes.



EADS Astrium

En 2006, **EADS Astrium** - le nouveau nom de la division Espace - a réalisé une solide croissance rentable dans une conjoncture commerciale plus favorable. Tandis que le chiffre d'affaires augmentait de 19 %, l'EBIT* a plus que doublé à 130 millions d'euros (2005 : 58 millions d'euros). Ce résultat reflète la progression de la production des fusées Ariane 5, des missiles balistiques, une année exceptionnelle pour les satellites et l'accroissement des services Paradigm, ainsi que la poursuite des améliorations des coûts et du succès des efforts de restructuration de la division. Les événements

marquants de la division comprennent le premier vol du missile balistique M51 et la livraison du laboratoire spatial Columbus, dont l'installation dans l'ISS est prévue fin 2007. Les satellites et les lanceurs se sont arrogés des parts importantes de leurs marchés respectifs. **EADS Astrium** a enregistré des commandes pour huit satellites de télécommunications, dont deux à vocation militaire, et cinq commandes de satellites scientifiques et d'observation de la terre.

Ariane 5 ECA a effectué cinq lancements réussis en 2006, dans un marché où la demande de capacités de lancement augmente. Le carnet de commandes record confirme la solide position de la division comme le principal maître d'œuvre des activités spatiales européennes.



Dans l'activité missiles, MBDA a renforcé sa position de leader mondial sur le marché des systèmes de missiles.

La Division Défense & Sécurité a renforcé sa position en matière de surveillance côtière et maritime, par l'acquisition conjointe avec ThyssenKrupp d'Atlas Elektronik, et par l'acquisition de Sofrelog.

SIÈGES ET AUTRES ACTIVITÉS (N'ÉTANT RATTACHÉES À AUCUNE DIVISION)

Le chiffre d'affaires des **Autres Activités** (ATR, EADS EFW, EADS Socata et EADS Sogerma) s'est fortement amélioré de 9 % porté par les quatre unités opérationnelles. L'EBIT* ressort à -288 millions d'euros (2005 : -171 millions d'euros). Les contributions positives d'ATR, EADS EFW et Socata n'ont pu compenser les importantes pertes sur EBIT* subies par EADS Sogerma (-351 millions d'euros).

La cession des activités de maintenance de EADS Sogerma Service au Groupe TAT a été finalisée le 10 janvier 2007. EADS Sogerma conserve les **activités sièges**, aérostructures et deux filiales (maintenance de petits moteurs et de trains d'atterrissage), pour un chiffre d'affaires d'environ 350 millions d'euros en 2006.

*EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur clé de ses performances économiques. Le terme "éléments exceptionnels" désigne les éléments, tels que les charges d'amortissement de réévaluation d'actifs, relatives à la constitution d'EADS par fusion, au statut d'Airbus et à la formation de MBDA, ainsi que les dépréciations exceptionnelles d'écarts d'acquisition.



AIRBUS RENFORCE SA COMPÉTITIVITÉ grâce à Power8

➔ Airbus, la plus importante filiale du groupe EADS, a dévoilé le 28 février 2007 les détails de son plan de redressement Power8, constitué de neuf modules. Ce plan doit permettre à Airbus de faire face aux défis de la faiblesse du dollar, d'une pression concurrentielle accrue, des surcoûts financiers liés aux retards de l'A380 et des besoins futurs de financement. Le processus de transformation se déroulera progressivement sur plusieurs années.

La Direction d'Airbus mettra en place de fortes réductions des coûts et une gestion optimisée de la trésorerie devant générer 2,1 milliards d'euros de contribution annuelle d'EBIT* à partir de 2010 et 5 milliards d'euros supplémentaires de trésorerie cumulée de 2007 à 2010.

"L'objectif principal de Power8 consiste à rendre Airbus plus efficace et plus compétitif, de manière à offrir les produits les plus avancés et les plus rentables pour mieux servir ses clients à l'avenir,"

ont déclaré Louis Gallois et Thomas Enders, Présidents exécutifs d'EADS.

Les mesures pour diminuer les coûts de structure, et en particulier les effectifs, requièrent une provision de 680 millions d'euros à comptabiliser sur le premier trimestre 2007. Pour garantir une mise en œuvre complète et durable du plan Power8, Airbus a mis en place un système de suivi strict avec des indicateurs tangibles de coûts et de trésorerie, et ce jusqu'à leur matérialisation dans les états financiers.

Plusieurs modules du programme Power8, en particulier **la diminution des coûts de structure**, auront pour objectif une gestion moins lourde et plus efficace économiquement. La Direction d'Airbus propose la suppression progressive de 10 000 postes sur quatre ans, dont 3 200 en France, 3 700 en Allemagne, 400 en Espagne, 1 600 au Royaume-Uni, et 1 100 au sein du siège central d'Airbus à Toulouse ("Central Entity"). 5 000 de ces postes sont occupés par des salariés intérimaires ou des sous-traitants en contrat sur site pour lesquels les réductions vont commencer immédiatement. Les 5 000 autres postes concernent les employés d'Airbus. La priorité est donnée aux réductions par attrition, aux programmes de départ volontaire et autres procédures qui seront négociés dans chaque pays. A ce stade, la Direction d'Airbus n'envisage aucun licenciement sec.

Optimisation de l'efficacité des chaînes d'assemblage final

Toulouse verra sa chaîne d'assemblage final long-courriers bénéficier d'un surcroît de capacité, car l'A350XWB sera assemblé et recevra son aménagement intérieur à Toulouse. A Hambourg, une troisième chaîne d'assemblage final de la famille A320 va être mise en place immédiatement. Elle bénéficiera d'une flexibilité totale, de manière à pouvoir aussi faire face à une augmentation de la demande d'A320 si cette demande dépasse la cadence de 14 exemplaires par mois. Hambourg assurera également l'assemblage final de la nouvelle famille de monocouloirs. En outre, de manière à permettre le montage de certaines pièces sur le lieu le plus adéquate, et optimiser ainsi les temps de cycle globaux, certaines tâches préparatoires amont de l'installation de la cabine de l'A380 et des A320 assemblés à Toulouse seront transférées de Hambourg à Toulouse. Toutefois, l'aménagement de la cabine demeurera à Hambourg et les livraisons d'A380 se dérouleront à la fois depuis Hambourg et Toulouse.

Concentration sur les activités "cœur de métier"

S'agissant de l'ingénierie et de la production, Airbus se concentrera sur les activités critiques pour l'intégrité et la sécurité des avions, ou primordiales pour la différenciation technologique et commerciale.

RÉPARTITION PAR MODULE DES CONTRIBUTIONS DE POWER8 À L'EBIT⁽¹⁾

	EBIT*
Développer plus vite	6 %
Réorganiser la politique d'achat	31 %
Produire au plus juste	16 %
Réduire les coûts indirects	32 %
Optimiser la trésorerie	-
Restructurer l'organisation industrielle / Recentrer sur le cœur de métier	12 %
Chaîne d'Assemblage Final	3 %
Total	100 %

RÉPARTITION PAR ANNÉE DES CONTRIBUTIONS DE POWER8 À L'EBIT⁽¹⁾ ET À LA TRÉSORERIE⁽²⁾

	EBIT*	Trésorerie
2008	~ 20 %	> 20 %
2009	~ 50 %	> 50 %
2010	100 %	100 %

(1) 2,1 milliards d'euros de contribution annuelle d'EBIT* à partir de 2010.

(2) 5 milliards d'euros supplémentaires de trésorerie cumulée de 2007 à 2010.

Restructuration de l'organisation industrielle

Airbus restructurera son organisation industrielle et établira, au cours des prochaines années, un réseau à long terme avec des partenaires solides. Airbus envisage des partenariats industriels sur ses établissements de Filton, Méaulte et Nordenham, de manière à faciliter leur mutation technologique du métallique vers un mode de conception et de fabrication en composites. L'entreprise a d'ores et déjà reçu des propositions spontanées de partenaires industriels potentiels prêts à investir sur ces sites. Les établissements de Laupheim, Saint-Nazaire-Ville et Varel continueront d'assurer durablement d'importants volumes de travail dans le cadre des programmes aéronautiques actuels d'Airbus, tels que l'A380, les familles A320 et A330/A340, ainsi que l'A400M. Au cours des années à venir, Airbus s'engage à chercher des opportunités viables

"A défaut de mettre en œuvre Power8 rapidement, la rentabilité risquerait d'être en décalage sensible par rapport aux standards de l'industrie et aux attentes légitimes. Cette situation est insupportable et inacceptable. Power8 est précisément conçu pour réduire ce décalage,"

a déclaré pour sa part Hans Peter Ring, Directeur financier (CFO) d'EADS et d'Airbus.

pour ces sites, parmi lesquelles des options de cession à des fournisseurs clé, de rachat par les salariés, ou de regroupement avec des sites voisins. Ces options seront examinées au cas par cas. D'ici là, ces établissements amélioreront leur compétitivité en appliquant des principes de production "au plus juste" et d'amélioration continue de la productivité.

L'A350XWB sera le premier programme à bénéficier dès son lancement de l'initiative Power8. Airbus attribuera d'importants contrats de travaux à des fournisseurs stratégiques directs dits "de premier niveau", en retour d'un meilleur partage des futurs investissements, risques et opportunités. 50 % des tâches de production d'aérostructures seront externalisées à des partenaires dits "risks sharing partners" (1,8 milliard d'euros de coûts non récurrents et 600 millions d'euros de dépenses d'investissement associées).

Ce pourcentage est d'environ le double de celui des programmes précédents.

D'autres modules Power8 visent à rationaliser les processus d'Airbus et à favoriser la transformation de l'entreprise : **Développer plus vite** (réduction du temps de cycle du développement des nouveaux avions de 7,5 à 6 ans), **Produire au plus juste** (poursuite de l'intégration de la production et de l'ingénierie associée), **Réorganiser la politique d'achat** (réduction de la base des coûts d'approvisionnement d'Airbus ; création d'un solide réseau de partenaires à risque), **Optimiser la trésorerie** (réduction du fonds de roulement financier) et **Satisfaire le client en priorité** (servir encore mieux la clientèle en optimisant les niveaux, la fiabilité et la qualité des services).

Une organisation intégrée et transnationale

La nouvelle organisation permettra de soutenir la mise en œuvre de Power8 et l'instauration du nouveau modèle commercial. Elle permettra de réduire les coûts et de renforcer le leadership au travers de responsabilités plus clairement définies, d'un processus décisionnel plus rapide et d'interfaces simplifiées. Par conséquent, Airbus remplacera l'organisation des huit Centres d'Excellence actuellement structurés à l'échelle nationale par quatre Centres d'Excellence véritablement transnationaux : Fuselage & Cabine (basé en Allemagne), Voilure (basé au Royaume-Uni), Fuselage arrière (basé en Espagne), et Aérostructures (basé en France), ce dernier étant responsable du sous-assemblage du fuselage et d'activités d'aménagement intérieur cabine.

S'agissant des fonctions administratives comme la Finance et les RH, l'intégration d'Airbus et d'EADS est en cours. Dès lors qu'il apportera des avantages tangibles, le partage des services avec les fonctions Groupe d'EADS constituera un autre levier permettant d'améliorer l'efficacité des processus administratifs, d'optimiser les ressources et de réduire les coûts de structure.

RÜDIGER GRUBE NOUVEAU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AUX CÔTÉS D'ARNAUD LAGARDÈRE

Le Conseil d'administration d'EADS a nommé, le 5 avril dernier, Rüdiger Grube (membre du Comité de direction de DaimlerChrysler AG) aux côtés d'Arnaud Lagardère en qualité de Président du Conseil d'administration d'EADS.

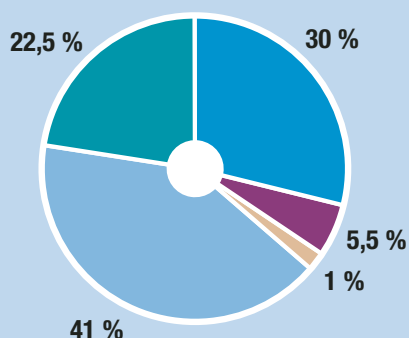
Membre du Conseil d'administration d'EADS depuis 2004, Rüdiger Grube succède ainsi à Manfred Bischoff qui a remis sa démission après avoir accepté la nouvelle fonction de Président du Conseil de surveillance de DaimlerChrysler AG.

Par ailleurs, le Conseil d'administration d'EADS a nommé deux nouveaux Directeurs non exécutifs : Michel Pébereau (Président de BNP Paribas) et Bodo Uebber (Membre du Comité de Direction de DaimlerChrysler AG). Leur nomination au Conseil d'administration d'EADS a été approuvée lors de l'Assemblée générale annuelle des actionnaires du 4 mai 2007.



STRUCTURE DU CAPITAL

STRUCTURE DU CAPITAL au 31/03/2007 (en %)



- **SOGEADE***
Lagardère et SOGEP
(société holding de l'État français)
- **DaimlerChrysler****
- **SEPI**
(société holding de l'État espagnol)
- **Actionnaires institutionnels, individuels, salariés + actions détenues en dehors du « contractual partnership » par l'État français**
- **Capital détenu en propre**
(actions sans droits économiques ni de vote)

*Le 4 avril 2006, Lagardère a émis des obligations remboursables en action. Les actions EADS qui doivent être remises à l'échéance des obligations, représenteront 7,5 % au maximum du capital social d'EADS. À la date d'échéance des obligations – en 2009 –, la participation de Sogeadé sera identique à celle de DaimlerChrysler AG.

**Le 9 février 2007, DaimlerChrysler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs privés et publics, en vertu duquel DaimlerChrysler s'engage à réduire indirectement de 7,5 % sa participation au capital d'EADS. Ce changement n'affectera nullement les droits de vote de DaimlerChrysler.

PROFIL

Code ISIN	NL0000235190
Nombre d'actions émises au 31 mars 2007	816 215 734
Prix de l'offre du 10 juillet 2000	19 € pour les investisseurs institutionnels 18 € pour les particuliers
Cours le plus haut 2007 à la Bourse de Paris	26,48 € le 2 janvier
Cours le plus bas 2007 à la Bourse de Paris	21,47 € le 19 mars
Bénéfice par action 2006	0,12 €
Dividende par action 2006 payé le 16 mai 2007	0,12 €

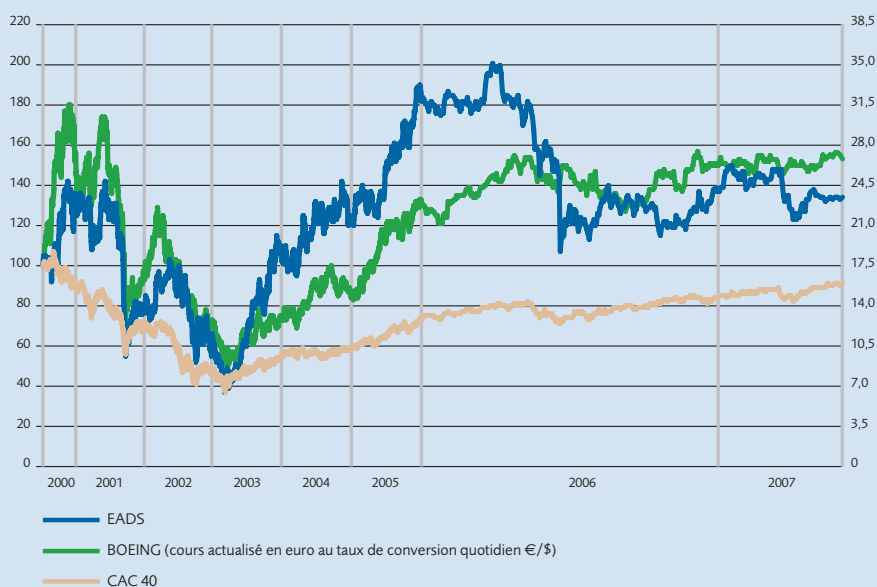
VOS ACTIONS EADS

Sur proposition des actionnaires, l'Assemblée générale annuelle d'EADS a adopté une résolution sur la distribution du résultat de l'exercice 2006 aux actionnaires du Groupe. Les détenteurs d'action à la date du 10 mai 2007, recevront ainsi le 16 mai 2007 0,12 euro par action. Ce montant représente une baisse de 81 % par rapport au 0,65 euro par action distribué au titre de l'exercice 2005. Certains des actionnaires ont indiqué qu'ils laisseraient les dividendes reçus au sein de la Société.

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION AU 30 AVRIL 2007

Base 100 au 10 juillet 2000

Cours de l'action EADS (en €)



AGENDA DES ACTIONNAIRES

- 4 mai 2007 :
Assemblée générale 2007
- 10 mai 2007 :
Résultats 1^{er} trimestre 2007
- 18/24 juin 2007 :
47^e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace – Paris Le Bourget
- 26 juillet 2007 :
Résultats semestriels 2007
- 8 novembre 2007 :
Résultats 9 mois 2007

24 mai 2007

Comme chaque année, EADS organise à la suite de son Assemblée générale, une réunion d'information pour ses actionnaires qui se tiendra le 24 mai 2007 à la Cité des Sciences et de l'Industrie (la Villette), à partir de 18h. Pour recevoir une invitation, veuillez prendre contact avec le service Relations Actionnaires au 0 800 01 2001.

INFORMATION ACTIONNAIRES

www.eads.com
ir@eads.net

APPEL GRATUIT

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

Directeur de la publication :
Pierre de Bausset
Rédaction : Charles-Etienne Lebatard,
Photos : EADS
L'COMFI



RÉSULTATS D'EADS AU PREMIER TRIMESTRE

De solides performances, mais des défis restent

➔ Au premier trimestre 2007, EADS (symbole boursier : EAD) a dégagé un EBIT* (résultat opérationnel avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) de 89 millions d'euros, qui inclut une provision pour restructuration d'Airbus en rapport avec le programme de transformation Power8. Présenté en détail à la fin du mois de février, Power8 s'accompagne de mesures rigoureuses visant à repositionner Airbus parmi les leaders de son secteur. Au premier trimestre 2007, le niveau élevé des livraisons a permis d'atteindre un chiffre d'affaires de 9 milliards d'euros.

«Le marché de l'aéronautique, de l'espace et de la défense a connu un premier trimestre 2007 soutenu, favorable à nos activités. Malgré cette tendance, Airbus a rencontré des difficultés qui soulignent la nécessité de la restructuration via Power8 lancé pour relever les défis des prochaines années. Nous ne ménageons pas nos efforts pour assurer sa mise en œuvre progressive.», ont déclaré Tom Enders et Louis Gallois, Présidents Exécutifs d'EADS. «Nos activités hélicoptères, défense et espace continuent de générer de solides résultats. Néanmoins, nous nous efforçons sur la durée d'améliorer progressivement notre compétitivité. Nous veillons à ce que la direction d'EADS reste focalisée sur cette tâche capitale.»

Le chiffre d'affaires est demeuré à peu près stable, à 9 milliards d'euros (T1 2006 : 9,1 milliards d'euros). Airbus a livré plus de 115 avions à ses clients (T1 2006 : 101) et son chiffre d'affaires a augmenté, de même que celui des Divisions EADS Astrium et Eurocopter. Le chiffre d'affaires du Groupe

a cependant été affecté par un franchissement d'étapes, moindre pour le programme A400M comparé au premier trimestre 2006, et par un impact négatif du dollar américain.

Au premier trimestre 2007, l'**EBIT*** du Groupe a reculé pour s'établir à 89 millions d'euros (T1 2006 : 791 millions d'euros). Il a été principalement affecté par une provision de restructuration liée au plan Power8 chez Airbus s'élevant à 688 millions d'euros, des coûts relatifs au programme A380 et par la diminution d'éléments positifs non-récurrents de 2006. Eurocopter a augmenté sa contribution à l'EBIT* et EADS Astrium a affiché des bénéfices en progression constante résultant d'une restructuration effectuée avec succès. Par ailleurs, EADS Sogerma, maintenant restructurée, a également dégagé un EBIT* positif.

Le Groupe a affiché **une perte nette** de 10 millions d'euros (résultat net au T1 2006 : 522 millions d'euros), soit - 0,01 euro par action (bénéfice par action au T1 2006 : 0,66 euro), un résultat qui suit l'évolution de l'EBIT* du Groupe.

Au premier trimestre 2007, **les dépenses autofinancées de R&D** se sont élevées à 550 millions d'euros (T1 2006 : 536 millions d'euros). Cette légère augmentation résulte de la poursuite des programmes de développement d'avions chez Airbus et de l'effort de Recherche et Technologie (R&T) dans l'ensemble du Groupe.

Les flux de trésorerie disponible après financement-clients ont reculé à - 815 millions d'euros (T1 2006 : 363 millions d'euros), reflétant l'évolution défavorable du fonds de roulement, essentiellement chez Airbus.

Les stocks ont augmenté dans toutes les divisions et les règlements de dettes d'exploitation ont été plus élevés que l'année précédente. La détérioration des flux de trésorerie disponible s'explique également par la baisse des rétrocessions d'actifs de financement-clients. Les flux de trésorerie disponible avant financement-clients se sont chiffrés à - 778 millions d'euros (T1 2006 : - 67 millions d'euros). A fin mars 2007, **la position de trésorerie nette** s'élevait à 3,5 milliards d'euros (fin 2006 : 4,2 milliards d'euros).

La demande est restée forte et **les prises de commandes** du Groupe ont atteint 10,5 milliards d'euros (T1 2006 : 10,5 milliards d'euros) malgré la faiblesse du dollar et l'annulation d'une commande d'A380 cargo. Au cours du premier trimestre 2007, EADS a de nouveau dégagé un rapport prises de commandes/facturation supérieur à 1, soutenu par des prises de commandes toujours fortes pour Eurocopter et pour la division Défense & Sécurité ; les autres divisions ont enregistré moins de commandes.

A fin mars, **le carnet de commandes** d'EADS s'élevait à 261,5 milliards d'euros (fin 2006 : 262,8 milliards d'euros) après un impact négatif du dollar américain de - 2,5 milliards d'euros. Les contributions des activités avions commerciaux sont calculées sur la base des prix catalogue. Le carnet de commandes des activités de défense du Groupe s'est encore étoffé pour s'établir à 54,3 milliards d'euros au 31 mars 2007 (fin 2006 : 52,9 milliards d'euros). EADS employait 116 966 **salariés** à fin mars 2007 (fin 2006 : 116 805).

EADS RÉSULTATS DU PREMIER TRIMESTRE 2007

GROUPE EADS (en millions d'euros)	T1 2007	T1 2006	Variation
Chiffre d'affaires	8 984	9 083	- 1 %
Dont activités de défense	1 533	2 018	- 24 %
EBE ⁽¹⁾⁽⁴⁾	525	1 119	- 53 %
EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾	89	791	- 89 %
Frais de recherche et développement	550	536	+ 3 %
Résultat net ⁽³⁾⁽⁴⁾	- 10	522	-
Bénéfice par action (BPA) ⁽³⁾⁽⁴⁾	- 0,01 €	0,66 €	-
Flux de trésorerie disponible	- 815	363	-
Flux de trésorerie disponible avant financement client	- 778	- 67	-
Prises de commandes ⁽⁵⁾	10 507	10 498	+/- 0 %

GROUPE EADS (en millions d'euros)	31 mars 2007	31 déc. 2006	Variation
Carnet de commandes ⁽⁵⁾	261 539	262 810	+/- 0 %
Dont activités de défense	54 342	52 933	+ 3 %
Position de trésorerie nette	3 500	4 229	- 17 %
Effectifs	116 966	116 805	+/- 0 %

1) Résultat opérationnel avant intérêts, taxes, dépréciation, amortissement et éléments exceptionnels.

2) Résultat opérationnel avant intérêts et taxes, amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

3) EADS continue d'employer le terme « Résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société-mère, comme le définit la norme IFRS.

4) En 2006, EADS a changé de méthode comptable pour le traitement des retraites et est passé de la méthode du corridor à la constitution de provisions par situation nette, toutes les plus-values et moins-values actuarielles sont donc comptabilisées au Bilan comme des provisions pour retraites, réduisant les capitaux propres. L'EBIT* du T1 2006 a donc été réévalué de 11 millions d'euros (Airbus : 3 millions d'euros ; Eurocopter : 2 millions d'euros ; EADS Astrium : 1 million d'euros ; Défense & Sécurité : 4 millions d'euros ; Siège : 1 million d'euros).

5) Les contributions des activités avions commerciaux aux Prises de commandes et au Carnet de commandes d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.

Retrouvez l'intégralité
du communiqué et suivez l'actualité
du Groupe sur www.eads.com

Par Division (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires			EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾		
	T1 2007	T1 2006	Variation	T1 2007	T1 2006	Variation
Airbus	6 606	6 362	+ 4 %	- 69	684	-
Avions de Transport Militaire	133	822	- 84 %	- 13	9	-
Eurocopter	671	656	+ 2 %	33	28	+ 18 %
EADS Astrium	629	493	+ 28 %	10	1	+ 900 %
Défense & Sécurité	970	1 000	- 3 %	- 6	39	-
Consolidation Siège	- 307	- 580	-	114 ⁽⁶⁾	34	-
Autres activités ⁽⁷⁾	282	330	- 15 %	20	- 4	-
Total	8 984	9 083	- 1 %	89	791	- 89 %

6) Augmentation de l'EBIT* du Siège par suite de la plus-value réalisée sur la vente de la participation d'EADS au capital d'Embraer, sur la cession de bâtiments situés à Vélizy et de l'amélioration des résultats de Dassault.

7) Les Unités Opérationnelles ATR, EADS EFW, EADS Socata et EADS Sogerma sont classées dans la catégorie « Autres activités », laquelle ne constitue pas une division d'EADS à part entière.

*EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur clé de ses performances économiques. Le terme "éléments exceptionnels" désigne les éléments, tels que les charges d'amortissement de réévaluation d'actifs, relatives à la constitution d'EADS par fusion, au statut d'Airbus et à la formation de MBDA, ainsi que les dépréciations exceptionnelles d'écarts d'acquisition.

