



## Lettre à nos actionnaires

Chers actionnaires,



Les résultats 2007 d'EADS présentent deux facettes. Ils sont sans conteste décevants, mais également porteurs d'espoirs : notre performance opérationnelle sous-jacente reste soutenue en termes de chiffre d'affaires et de bénéfices, et notre trésorerie disponible est à un niveau exceptionnel.

Je ne suis évidemment pas satisfait de ces résultats. EADS peut et surtout doit faire mieux. Néanmoins, je pense que le Groupe a enregistré plusieurs succès notables l'année passée, renforçant ainsi sa position pour l'avenir.

En 2007, nous avons engagé avec détermination plusieurs changements. La nouvelle gouvernance permet à la Direction de se concentrer sur les moyens d'amélioration des résultats. Les prises de décision sont plus simples, rapides et transparentes, et les risques mieux maîtrisés. Mais il reste encore plusieurs étapes à franchir pour atteindre la normalité.

Nous avons lancé le plan Power8 afin de redéfinir le schéma industriel d'Airbus, en valorisant ce qui fonde notre identité et notre compétitivité. Nous sommes sous la pression constante et forte de la chute du dollar, une menace vraiment grandissante qui exige des réponses urgentes et courageuses.

EADS doit rapidement prouver que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour répondre concrètement aux objectifs ambitieux de notre plan Vision 2020, et faire face aux urgences opérationnelles du Groupe.

Depuis le début de l'année, un train de nouvelles annonces positives a apporté un peu d'optimisme : Columbus et l'ATV ont été mis avec succès en orbite, et le troisième A380 est entré en service. La production de l'A320 atteint des niveaux records, tandis que les commandes d'Airbus ainsi que les activités Eurocopter et Défense & Sécurité connaissent une croissance soutenue.

Enfin, nous sommes tous très fiers du rôle essentiel joué par l'A330 MRTT dans la sélection par l'US Air Force de la solution proposée par Northrop Grumman pour le développement de ses nouveaux avions ravitailleurs. Cette proposition a été jugée comme la meilleure sur quatre points (sur un total de cinq).

Cet événement, bien entendu, n'a pas d'impact sur nos résultats 2007, mais il démontre néanmoins avec brio qu'EADS continue d'être un acteur innovant et un compétiteur vigoureux dans un marché global de plus en plus complexe. De nombreuses opportunités passionnantes s'offrent à nous !

Considérant les succès commerciaux du Groupe, sa bonne santé financière et les performances opérationnelles encourageantes de ses programmes historiques, le Conseil d'administration propose la distribution d'un dividende de 0,12 € par action\*. Il s'agit pour nous d'un geste de reconnaissance envers votre fidélité en tant qu'actionnaire, autant que l'affirmation de la confiance que nous avons dans l'avenir du Groupe, malgré les nombreux défis restant à relever.

\* Résolution soumise à l'Assemblée générale des actionnaires.

LOUIS GALLOIS  
Président Exécutif d'EADS

|                 |  |   |
|-----------------|--|---|
| <b>SOMMAIRE</b> | RÉSULTATS 2007 - DES PERFORMANCES COMMERCIALES SOUTENUES                 | 2 |
|                 | UNE SOLIDITÉ DES ACTIVITÉS SOUS-JACENTES ET DE GRANDS SUCCÈS COMMERCIAUX | 4 |
|                 | A330 MRTT, LA SOLUTION DE RAVITAILLEMENT EN VOL PAR EXCELLENCE           | 6 |



➔ EADS a enregistré une solide activité en 2007 malgré les importants défis auxquels il doit faire face. Les prises de commandes sont à un niveau record, et doublent par rapport à 2006. L'EBIT\* est à l'équilibre, conformément aux dernières perspectives de résultat annoncées. En 2008, le Groupe vise un EBIT de 1,8 milliard d'euros. 2007 a été une année difficile, marquée par de nombreux défis. EADS a démontré sa solidité et sa volonté de résoudre ses difficultés. EADS s'est doté d'une gouvernance simplifiée et a continué à investir de manière très importante dans la Recherche & Technologie.

“ Notre priorité reste l'efficacité opérationnelle et la mise en œuvre des changements prévus par le plan Power8. ” a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

Airbus a maîtrisé une nouvelle montée en cadence de ses livraisons d'avions, notamment pour la famille A320, tout en enregistrant les premiers résultats du programme Power8. Eurocopter continue d'augmenter sa production d'hélicoptères de série et développe ses activités de service. Astrium a augmenté les cadences de production d'Ariane 5. Cette division bénéficie de la croissance des services Paradigm et a enregistré un succès technologique avec l'arrimage du laboratoire spatial Columbus à la station spatiale internationale. Les progrès opérationnels de la Division Défense & Sécurité proviennent autant

des Systèmes Aériens Militaires que des Systèmes de Communications.

**Le chiffre d'affaires** s'est établi à 39,1 milliards d'euros (2006 : 39,4 milliards d'euros), porté par la hausse des livraisons d'Airbus (453 avions contre 434 l'année dernière), et l'augmentation des volumes chez Eurocopter et Astrium. Il est resté globalement stable par rapport à l'exercice précédent, malgré la baisse du dollar américain et le recul du chiffre d'affaires lié au programme A400M. EADS réalise 55 % de son chiffre d'affaires hors d'Europe : Amérique du Nord (20 %), Asie-Pacifique (23 %) et reste du monde (12 %).

**L'EBIT\*** 2007 d'EADS (avant écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) recule à 52 millions d'euros contre 399 millions d'euros en 2006, fortement pénalisé par une charge liée à l'A400M (en raison du retard de 6 à 12 mois du programme) et celles liées au plan de redressement Power8 et celles de l'A350 XWB. L'EBIT\* a aussi souffert de l'impact de la dépréciation du dollar. En revanche, la contribution des programmes historiques d'EADS a continué de s'améliorer. La montée en puissance des livraisons d'Airbus et la vigueur des activités hélicoptères, défense et espace ont notamment contribué à la performance.

EADS a enregistré une **perte nette** de 446 millions d'euros (résultat net 2006 : 99 millions d'euros), soit une perte par action de 0,56 euro (contre un bénéfice par action de 0,12 euro en 2006). Les frais de **Recherche & Développement auto-financés** ont augmenté en 2007 pour

atteindre 2 608 millions d'euros (2006 : 2 458 millions d'euros) et reflètent l'effort de développement d'Airbus, notamment pour l'A350 XWB.

**Le flux de trésorerie disponible** avant financement client s'élève à 3 426 millions d'euros (2006 : 869 millions d'euros) grâce à la solide performance opérationnelle. En 2007, **la trésorerie nette** a augmenté pour s'établir à 7 milliards d'euros (fin 2006 : 4,2 milliards d'euros).

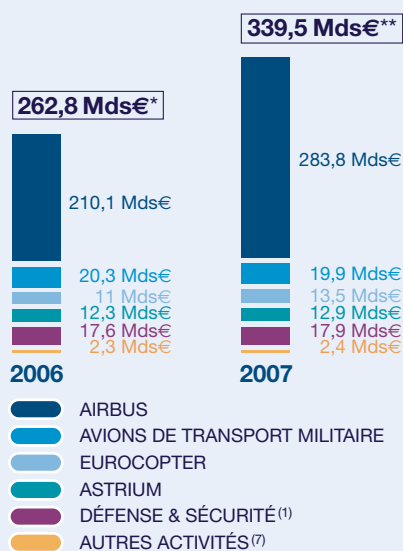
Le Groupe souligne sa performance commerciale, sa solidité financière et la performance opérationnelle encourageante, pour le versement d'un dividende.

## UNE CONFIANCE DANS L'AVENIR

**Dividende : 0,12 €<sup>(5)</sup>**

“Le Conseil d'administration propose donc à l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, qui se tiendra le 26 mai 2008, le paiement d'un dividende de 0,12 euro par action (dividende par action 2006 : 0,12 euro).”

## → CARNET DE COMMANDES <sup>(6)</sup> (ventilé par activité)



\*dont -10,8 Mds€ de consolidation du Siège social  
\*\*dont -10,9 Mds€ de consolidation du Siège social

## PERSPECTIVES

Les perspectives du Groupe se fondent sur un taux de change de 1€ = 1,45 USD.

Dans l'hypothèse d'une poursuite de la croissance économique et compte tenu d'un solide carnet de commandes, le Groupe estime, malgré la volatilité des marchés, que l'activité du secteur de l'aviation commerciale va rester soutenue et attend un pic de livraison pour Airbus à l'horizon 2011/2012.

EADS prévoit des commandes d'Airbus aux environs de 700 appareils.

Le chiffre d'affaires d'EADS devrait être supérieur à 40 milliards d'euros en 2008, avec environ 470 livraisons d'appareils prévues sur l'ensemble de l'année.

L'EBIT\* devrait atteindre 1,8 milliard d'euros, reflétant la plus grande confiance du Groupe dans sa capacité

d'amélioration de sa rentabilité, tout en tenant compte des perspectives économiques et du défi de la gestion de ses coûts. Ce chiffre prend en compte les montants visant à couvrir des risques estimés. Il ne prend cependant pas en compte l'impact d'éventuelles fluctuations de change à court terme sur la réévaluation des provisions actuelles, ni les conséquences de la cession éventuelle de certains sites industriels.

Tout risque n'étant pas exclu, le Groupe ne prévoit à ce jour pas de nouvelle dégradation significative de ses programmes phares de développement.

Pour 2008, EADS prévoit un flux de trésorerie (avant impact du financement client) positif de 0,5 milliard d'euros : il s'agit du poste le plus difficile à estimer.

Malgré le fléchissement du dollar américain, EADS a doublé ses **prises de commandes** en 2007 qui ont atteint le chiffre record de 136,8 milliards d'euros (2006 : 69 milliards d'euros). Cette performance s'explique par le succès spectaculaire d'Airbus (+ 120 %) et la remarquable croissance des prises de commandes de la Division Défense & Sécurité (+ 45 %) et d'Eurocopter (+ 35 %). Dans un contexte économique porteur, le Groupe a bénéficié de la vigueur de la demande et de la compétitivité de ses produits.

Les améliorations constatées dans les différentes divisions, ainsi que la récente percée d'EADS sur le marché de la défense américain annoncent un démarrage prometteur pour 2008. À court terme, EADS donne la priorité à une nouvelle amélioration de la gestion de ses programmes et à la maîtrise de l'augmentation de la production. Outre les aspects opérationnels et les efforts commerciaux visant à équilibrer le portefeuille du Groupe, EADS met l'environnement au cœur de sa stratégie à long terme.

“ Relever le défi de l'environnement n'est pas seulement une question de responsabilité, c'est aussi un impératif commercial. ” déclare Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

Plusieurs sites d'EADS – dont toutes les usines d'Airbus – ont été certifiés selon la norme ISO 14001 de gestion de l'environnement. Airbus

a récemment effectué le premier vol d'essai d'un appareil fonctionnant avec un carburant de substitution. Airbus et Eurocopter sont également tous deux partenaires du programme européen de recherche Clean Sky, destiné à promouvoir le développement durable du transport aérien grâce à des produits ayant un moindre impact sur l'environnement.

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

| GROUPE EADS (montants en millions d'euros)             | 2007                  | 2006   | Variation |
|--|-----------------------|--------|-----------|
| Chiffre d'affaires <sup>(1)</sup>                      | 39 123                | 39 434 | - 1 %     |
| Dont activités Défense                                 | 8 933                 | 10 039 | - 11 %    |
| EBE <sup>(2)</sup>                                     | 1 751                 | 2 033  | - 14 %    |
| EBIT <sup>(1) (3)</sup>                                | 52                    | 399    | - 87 %    |
| Frais de recherche et développement                    | 2 608                 | 2 458  | + 6 %     |
| Résultat net <sup>(4)</sup>                            | - 446                 | 99     | -         |
| Bénéfice par action (BPA) <sup>(4)</sup> , en euros    | - 0,56 €              | 0,12 € | -         |
| Flux de trésorerie disponible                          | 3 487                 | 2 029  | + 72 %    |
| Flux de trésorerie disponible avant financement client | 3 426                 | 869    | + 294 %   |
| Dividende par action, en euros                         | 0,12 € <sup>(5)</sup> | 0,12 € | +/- 0 %   |
| Prises de commandes <sup>(1) (6)</sup>                 | 136 799               | 69 018 | + 98 %    |

1) MBDA a été consolidé à hauteur de 37,5 % en 2007, contre 50 % en 2006. Les chiffres de 2006 n'ont pas été retraités.

Pour parvenir à une base comparable, il convient d'intégrer les impacts suivants liés au changement de périmètre de consolidation sur les données de 2006 : - 418 millions d'euros sur le chiffre d'affaires 2006, - 30 millions d'euros sur l'EBIT\* 2006, - 249 millions d'euros sur la trésorerie nette de 2006, - 329 millions d'euros sur les prises de commandes de 2006, - 1 691 millions d'euros sur le carnet de commandes de 2006, - 168 millions d'euros sur le chiffre d'affaires du T4 2006, - 19 millions d'euros sur l'EBIT\* du T4 2006.

2) Résultat opérationnel avant intérêts, impôts, amortissements et éléments exceptionnels.

3) Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, dépréciation des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

4) EADS continue d'employer le terme "Résultat net". Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société mère, selon les normes IFRS.

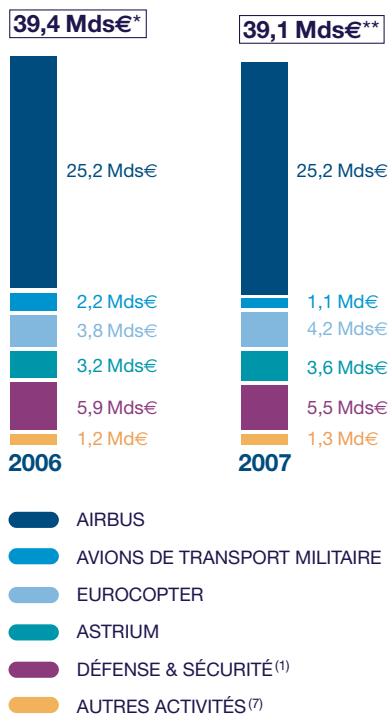
5) Résolution soumise à l'assemblée générale des actionnaires.

6) Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent prix catalogue.

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

## UNE SOLIDITÉ DES ACTIVITÉS SOUS-JACENTES et de grands succès commerciaux

### → CHIFFRE D'AFFAIRES (ventilé par activité)



\*dont -2,1 Mds€ de consolidation du Siège social  
 \*\*dont -1,7 Md€ de consolidation du Siège social



### Airbus

Le chiffre d'affaires est resté stable, soutenu par un effet de volume lié principalement à l'augmentation de la production d'avions monocouloir. Toutefois, l'impact négatif du cours du dollar américain (à hauteur de - 1 080 million d'euros) ainsi que la baisse du chiffre d'affaires comptabilisé au titre du programme A400M (- 323 millions d'euros au titre de la part de travail interne d'Airbus) ont pesé sur la croissance. **Airbus** a livré 453 avions en 2007 (2006 : 434 appareils). L'EBIT\* s'inscrit en baisse à - 881 millions d'euros (2006 : 572 millions d'euros), en raison de l'impact important des provisions liées à la révision du calendrier de livraison de l'A400M, au plan de redressement Power8, et des charges liées à l'A350 XWB. La dégradation du prix des appareils livrés par rapport à l'année

dernière a été largement compensée par une solide amélioration de la performance opérationnelle et les économies initiales dégagées par Power8.

Les premiers résultats obtenus dans le cadre du programme de redressement Power8 attestent de la détermination d'EADS à relever les défis de la compétitivité afin d'assurer sa rentabilité à long terme. La mise en place du programme est en bonne voie à tous les niveaux ; d'importantes étapes ont été franchies avec, notamment, une nouvelle organisation intégrée transnationale et les accords conclus avec les partenaires sociaux sur les réductions des coûts. Des négociations avec des repreneurs sélectionnés sont en cours en vue de la cession éventuelle de certains sites du Groupe. Aucun accord contractuel engageant n'a encore été conclu à ce jour.

Depuis sa mise en service au mois d'octobre 2007, l'A380 s'est révélé exceptionnellement fiable en exploitation par Singapore Airlines. 2007 aura été une année remarquable pour **Airbus** et pour l'aviation commerciale dans son ensemble. La demande sur le marché mondial, tirée notamment par la forte croissance des compagnies aériennes en Asie et au Moyen-Orient, a atteint un niveau record se traduisant par des commandes historiques chez **Airbus**, qui a enregistré 1 341 commandes nettes (1 458 commandes brutes). La famille A320 reste le plus grand succès commercial d'**Airbus** (913 appareils) ; l'A330 notamment reste un succès inégalé dans sa catégorie. L'A350 XWB a reçu 290 commandes fermes en 2007 de douze clients. L'A380 a reçu une nouvelle marque de confiance de ses clients qui ont passé 33 nouvelles commandes (en données brutes).



### Avions de Transport Militaire

Le chiffre d'affaires a reculé à 1 140 millions d'euros. Ce repli est principalement imputable au report sur 2008 de l'étape "PowerOn" du programme A400M. L'EBIT\* de la Division a reculé pour afficher une perte de - 155 millions d'euros (contre 75 millions d'euros en 2006), principalement en raison des ajustements de marge du programme A400M. La sélection récente par l'armée de l'air américaine du KC-45, dérivé de l'A330 MRTT, comme nouveau ravitailleur, a permis à EADS de réaliser une percée majeure à la fois sur le marché mondial des avions ravitailleurs et sur le marché américain de la défense. Ce succès est un gage pour la croissance future. EADS fournira 179 ravitailleurs en vol aux forces armées américaines, sur une période de plusieurs années. Les capacités remarquables de cet appareil ne sont plus à démontrer : les Emirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite ont déjà choisi, en 2007, l'A330 MRTT comme nouvel avion ravitailleur en vol. Ces succès, qui s'ajoutent à la commande passée par l'Australie et au choix effectué par le Royaume-Uni, confirment la position de l'A330 MRTT comme l'avion ravitailleur le plus avancé et le plus performant du marché.



### Eurocopter

La hausse de 10 % du chiffre d'affaires reflète la poursuite de la montée en cadence des livraisons d'hélicoptères de série et la croissance des activités de services au client. 488 hélicoptères ont été livrés en 2007, soit 28 % de plus que l'an dernier. L'EBIT\* de la Division s'est élevé à 211 millions d'euros (2006 : 257 millions d'euros), pénalisé par une correction de marge et des provisions dans le programme NH90. **Eurocopter** a toutefois nettement amélioré sa rentabilité, grâce à une augmentation de ses volumes et un mix produits favorable. La montée en puissance des livraisons de NH90 se poursuit et de nouvelles chaînes d'assemblage sont entrées en service. En 2007, 8 NH90 ont été livrés, dont les deux premiers NH90 destinés aux forces armées australiennes.

**Eurocopter** a encore renforcé sa présence industrielle à l'international et a augmenté la part de son activité à l'export. Ces succès reflètent la priorité accordée aux marchés émergents ou en forte croissance, et l'effort constant et déterminé d'optimisation du réseau de services à travers le monde.

### Défense & Sécurité

Le chiffre d'affaires a progressé de 45 % en 2007. À périmètre comparable, après prise en compte du changement de consolidation de MBDA (37,5 % en 2007, contre 50 % en 2006), le chiffre d'affaires est demeuré stable. La progression du chiffre d'affaires d'Eurofighter et des activités de sécurité a été altérée par le recul du chiffre d'affaires de l'activité missiles.

À périmètre comparable, l'EBIT\* de la Division, 340 millions d'euros, est supérieur à celui de l'année dernière (EBIT\* 2006 : 348 millions d'euros ; EBIT\* 2006 à base comparable : 318 millions d'euros), après ajustements des effets non récurrents, grâce à l'amélioration des performances opérationnelles et à la diminution des coûts de structure.

Les prises de commandes de la Division ont bénéficié en 2007 des activités de défense et de sécurité, notamment la part d'EADS dans le contrat Eurofighter Typhoon avec l'Arabie Saoudite, du contrat d'amélioration pour l'Eurofighter, EuroHawk, et les activités d'avionique et de sécurité. La Division a remporté de nouveaux contrats dans les réseaux sécurisés, ainsi que des succès commerciaux dans le domaine de la sécurité. Par ailleurs, la Division **Défense & Sécurité** d'EADS a franchi une nouvelle étape dans le domaine des drones (UAV), grâce à sa sélection par les gouvernements français, allemand et espagnol pour une étude conjointe sur la réduction des risques.



### Astrium

Le chiffre d'affaires en progression de 11 % a été principalement alimenté par la montée en puissance des services Paradigm, par l'accélération des cadences de production d'Ariane 5 et par l'augmentation des ventes de missiles balistiques. L'EBIT\* s'inscrit en hausse de 34 %, à 174 millions d'euros (2006 : 130 millions d'euros), grâce à une hausse de la contribution des activités de transport spatial et de services.

**Astrium** a augmenté la cadence de production du lanceur de satellites

Ariane 5 en 2007, avec désormais six lancements par an. **Astrium** a également reçu une commande préliminaire pour 35 Ariane 5, qui confirme la fiabilité de ce lanceur. Les livraisons doivent intervenir à compter de 2010. Des étapes importantes ont d'ores et déjà été franchies en 2008 dans le cadre de deux grands programmes européens concernant la Station Spatiale Internationale : le laboratoire spatial Columbus a été mis en service et le cargo spatial ATV (véhicule de ravitaillement automatique) a été lancé avec succès.



### 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) est resté stable en 2007 (+1 %). Ce résultat reflète la solidité du chiffre d'affaires réalisé par ATR, EADS EFW et EADS Socata, qui a plus que compensé la cession des activités de maintenance d'EADS Sogerma au Groupe TAT en 2006. Le redressement d'EADS Sogerma a tiré l'EBIT\* « Autres Activités » qui a atteint 94 millions d'euros en 2007 (-288 millions d'euros en 2006). Toutes les entités « Autres Activités » ont enregistré un EBIT\* positif. L'EBIT\* Consolidation/Siège inclut des ajustements au niveau du Groupe au titre de la situation de l'A400M (2007 : -169 millions d'euros ; 2006 : 286 millions d'euros).

\* 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 des postes tels que les charges d'amortissement des réévaluations d'actifs liées à la fusion d'EADS, au regroupement d'Airbus et à la constitution de MBDA, ainsi que les dépréciations exceptionnelles de ces écarts d'acquisition.

# Un succès majeur



## A330 MRTT, la solution de ravitaillement



### UNE STAR INTERNATIONALEMENT RECONNUE

En plus de la compétition américaine, l'A330 MRTT a gagné les quatre derniers appels d'offres auxquels il a participé, démontrant ainsi la supériorité technique et économique du ravitailleur EADS dérivé de l'A330-200.

**A330 MRTT (Royal Australian Air Force).** En 2004, l'armée de l'air australienne a passé commande de cinq A330 MRTT équipés d'un système à conduit et cône flottants et d'une perche ultramoderne à commande électrique (ARBS) pour remplacer sa flotte de ravitailleurs composée de Boeing 707. Le premier A330 MRTT australien doit entrer en service en 2009.

**A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Royal Air Force).** AirTanker, le consortium dirigé par EADS, a signé le 27 mars 2008 un contrat de 27 ans avec le ministère britannique de la Défense (MoD), portant sur la fourniture de capacités de transport et de ravitaillement aérien à la Royal Air Force (RAF). Financé à travers le plus important partenariat Public-Privé jamais signé au monde dans la défense – près de 2,5 milliards de livres sterling (3,2 milliards d'euros) – le programme FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) porte sur la fourniture d'une flotte de 14 avions-ravitailleurs stratégiques. Ces appareils sont basés sur l'Airbus A330-200 dernière génération, en vue d'une mise en service à partir de 2011 et pour remplacer le parc vieillissant de ravitailleurs VC-10 et Tristar.

**A330 MRTT (Arabie Saoudite).** En décembre 2007, l'armée de l'air saoudienne a signé avec la division Avions de Transport Militaire d'EADS un contrat pour la fourniture de 3 A330 MRTT.

**A330 MRTT (Emirats Arabes Unis).** En Février 2008, les Emirats Arabes Unis ont annoncé la commande de l'A330 MRTT pour doter leur armée de l'air d'une capacité de ravitaillement en vol.

## 4 550 LITRES PAR MINUTE

La valeur ajoutée d'EADS ne repose pas simplement sur l'appareil. Pour offrir la meilleure solution de ravitaillement, EADS a innové. Le Groupe a engagé plus de 100 millions d'euros de fonds propres pour développer la technologie et les systèmes de ravitaillement, avec un effort particulier sur la conception de la perche caudale ("boom"). Avec le système actuel, la connexion à la perche, à laquelle les avions viennent s'avitailer, est une opération très délicate pour ces derniers. L'idée qui a donc guidé les bureaux d'étude de EADS Casa, responsables du projet au sein du Groupe, a été de concevoir une perche qui aille à la rencontre de l'avion "assoiffé". Cela évite aux pilotes une manœuvre stressante et leur permet de se concentrer sur leur seule mission. Pour cela, EADS fait appel à plusieurs systèmes électroniques de pointe : commandes de vol électriques, techniques 3D de visualisation artificielle, système vidéo. Toutes les techniques sont employées pour faciliter le travail de l'opérateur chargé de piloter le "boom", qui offre d'excellentes performances de ravitaillement avec un débit de 4 550 litres par minute. Un avantage considérable, car pendant son ravitaillement un avion est très vulnérable.



Le "boom" de ravitaillement est une longue perche de 18 mètres déployée à l'arrière de l'avion-citerne.

# taillement en vol par excellence

## L'U.S. AIR FORCE SELECTIONNE NORTHROP GRUMMAN ET EADS POUR MODERNISER SA FLOTTE D'AVIONS RAVITAILLEURS

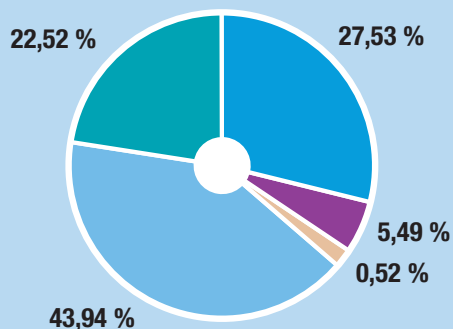
➔ Le 29 février 2008, au terme d'un processus d'évaluation de plusieurs années, l'U.S. Air Force a annoncé la sélection de Northrop Grumman pour fournir le KC-45 destiné à remplacer sa flotte d'avions ravitailleurs KC-135. Estimé à 40 milliards de dollars US, ce programme porte sur l'acquisition de 179 avions. Le contrat initial notifié à Northrop Grumman couvre la fourniture de quatre exemplaires de développement SDD (System Design and Development) pour une valeur de 1,5 milliard de dollars US. Partenaire de Northrop Grumman dans le cadre de ce programme, EADS North America sera chargé d'assembler les cellules et de fournir les avions opérationnels et les sous-systèmes de ravitaillement. Ce succès majeur crédibilise la capacité d'EADS à pénétrer le marché américain et consacre l'excellence de la solution proposée par EADS. Une excellence qui s'appuie sur l'A330 MRTT

(Multi Role Tanker Transport) d'EADS, une plateforme économique déjà fiabilisée qui offre en outre une capacité de ravitaillement et de transport surpassant largement les solutions concurrentes. Sa cellule est dérivée du fameux A330 commercial produit par Airbus, dont plus de 880 exemplaires ont, à ce jour, été commandés dans le monde en version passagers et fret. Compte tenu de la capacité des réservoirs standards de l'A330-200 (140 000 litres), la version MRTT (Multi Role Tanker Transport) n'a pas besoin de réservoirs supplémentaires pour offrir des performances de ravitaillement en vol dépassant de loin celles de ses concurrents les plus proches. Sa soute cargo reste donc entièrement disponible pour le transport de conteneurs LD3 ou LD6, de palettes militaires ou d'autres types de charges.

L'A330 MRTT est disponible, soit avec un système à conduit et cône flottants (HUD) installé dans le fuselage ou dans des nacelles sous aile, soit avec une perche ultramoderne à commande électrique (ARBS) fournie par EADS CASA. Dans ce dernier cas, les fonctions de pilotage de la perche et de planification des missions sont regroupées sur une console opérateur installée au poste de pilotage et équipée, notamment, d'affichages sophistiqués en 2D et 3D. Le choix de l'US Air Force, qui vient s'ajouter à une série d'autres contrats remportés à travers le monde, prouve que le ravitailleur militaire d'EADS est la meilleure solution disponible sur le marché. Après avoir été acheté par la Royal Australian Air Force (RAAF), le MRTT a été officiellement commandé par la Royal Saudi Air Force (RSAF), par l'armée de l'Air des Emirats arabes unis et sélectionné par le Royaume-Uni.

## STRUCTURE DU CAPITAL

### STRUCTURE DU CAPITAL au 31/12/2007 (en %)



- **SOGEADE\***  
Lagardère et SOGEP  
(société holding de l'État français)
- **Daimler\*\***
- **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. En juin 2007, Lagardère a déjà livré 2,5 % des 7,5 % qu'il s'est engagé à céder.

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

## PROFIL

|   |   |
|---|---|
| Code ISIN   | NL0000235190  |
| Nombre d'actions émises au 31 décembre 2007             | 814 014 473   |
| Prix de l'offre du 10 juillet 2000                      | 19 € pour les investisseurs institutionnels<br>18 € pour les particuliers |
| Cours le plus haut 2008 à la Bourse de Paris            | 22,2 € le 2 janvier   |
| Cours le plus bas 2008 à la Bourse de Paris             | 12,83 € le 20 mars  |
| Bénéfice par action 2007                                | - 0,56 €  |
| Dividende par action 2007 proposé à l'AG du 26 mai 2008 | 0,12 €  |

## VOS ACTIONS EADS

### ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION AU 27 MARS 2008

Base 100 au 10 juillet 2000

Cours de l'action EADS (en €)



## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

En application de l'article 23.3 des statuts de la Société, nous avons le plaisir de vous annoncer que l'Assemblée générale annuelle d'EADS se réunira :

**Lundi 26 mai 2008 à 14 heures  
à l'Hôtel Okura Amsterdam,  
Ferdinand Bolstraat 333,  
1072 LH Amsterdam, Pays-Bas**

Les modalités précises de participation à l'Assemblée générale vous seront communiquées ultérieurement par voie de presse et sur notre site Internet [www.eads.com](http://www.eads.com) (rubrique Relations Investisseurs).

## AGENDA DES ACTIONNAIRES

- **11 mars 2008 :**  
.....  
Résultats annuels 2007
- **14 mai 2008 :**  
.....  
Résultats 1<sup>er</sup> trimestre 2008
- **26 mai 2008 :**  
.....  
Assemblée générale 2008
- **17 juin 2008 :**  
.....  
Réunion d'information des actionnaires à Paris
- **30 juillet 2008 :**  
.....  
Résultats semestriels 2008
- **14 novembre 2008 :**  
.....  
Résultats 9 mois 2008

## INFORMATION ACTIONNAIRES

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

## APPEL GRATUIT

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



Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Pierre de Bausset  
Rédaction : Charles-Etienne Lebatard  
Photos : EADS

LCOMFI



À la suite de la notification par l'Autorité des Marchés Financiers française (AMF) de ses griefs à l'égard d'EADS et de certains de ses dirigeants, le Groupe a publié le communiqué suivant le 1<sup>er</sup> avril 2008.



## Communiqué de presse

### **Notification par l'AMF de griefs à l'égard d'EADS et de certains de ses dirigeants**

**Amsterdam - 1<sup>er</sup> avril 2008** - EADS, ainsi que les dirigeants concernés d'EADS et d'Airbus, prennent acte de la décision du collège de l'AMF d'initier des procédures concernant l'information financière d'EADS ainsi que d'éventuels délits d'initiés.

Dans la première étape de ce qui devrait être un long processus, le collège de l'AMF a estimé que les éléments rassemblés durant la phase d'investigation, tels qu'interprétés par les enquêteurs, ne peuvent justifier un classement de l'affaire.

L'AMF notifiera la société et les dirigeants concernés de la nature des griefs à leur rencontre.

Louis Gallois, CEO d'EADS, a déclaré : "Enfin, EADS et ses dirigeants concernés vont pouvoir se défendre. EADS apportera son soutien aux dirigeants dans leur défense, et entend démontrer qu'EADS a observé les standards d'excellence en matière de communication au marché, et a toujours agi en complète transparence".

Désormais, EADS et les personnes concernées seront en mesure de se défendre et de confronter l'interprétation de l'AMF avec leur propre explication des faits. Ils ont l'intention d'exercer vigoureusement leur droit de défense devant la commission des sanctions de l'AMF qui décidera d'éventuelles sanctions pécuniaires après audition des parties.

Etant donné qu'aucune décision n'a été prise sur le fond à ce stade, EADS insiste sur le fait que le principe de la présomption d'innocence doit prévaloir.

EADS considère que le risque financier associé à la procédure ainsi engagée et ses conséquences éventuelles n'est pas significatif. Cependant, elle indique que cette procédure peut avoir des conséquences dommageables pour son image et sa réputation.