

## Lettre à nos actionnaires

<b>SOMMAIRE</b>	RÉSULTATS 2009 DU GROUPE EADS	2
	RÉSULTATS 2009 DES DIVISIONS : NIVEAU SOUTENU DE LIVRAISONS	4
	ÉCLAIRAGE : EUROCOPTER	6

### Cher actionnaire,

Nos résultats 2009 peuvent être considérés sous deux angles : la performance sous-jacente de nos activités est solide mais nous devons nous améliorer sur certains points, notamment la gestion des programmes et notre protection face au dollar.

Nos succès montrent que notre activité est robuste malgré la crise. En effet, il ne faut pas oublier que l'année 2009 a été une des pires en termes de développement du trafic aérien. Cependant, les livraisons d'appareils commerciaux ont atteint un niveau record grâce à notre carnet de commandes et aux efforts des équipes d'Airbus. C'est une réussite significative.

Astrium, que ce soit en termes d'EBIT ou de chiffre d'affaires, a enregistré une croissance à deux chiffres. Notre Division Défense & Sécurité a amélioré sa rentabilité, tout en franchissant des étapes importantes pour ses activités futures. Bien qu'affecté par la crise sur les hélicoptères civils, Eurocopter a bâti de solides fondations pour son avenir grâce à ses prises de commandes, en particulier dans les activités militaires et de services.

Malgré la crise, nous avons conservé notre capacité à investir dans l'avenir. Notre position de trésorerie nette s'inscrit à un niveau record, ce qui consolide nos notations financières et nous donne une certaine assurance pour les années à venir, qui verront des dépenses importantes sur le programme A350. Notre carnet de commandes, d'un montant de 389 milliards d'euros, constitue également un socle conséquent pour nos activités futures.

Néanmoins, nous sommes tout à fait conscients des défis à relever. L'augmentation des coûts du programme A400M a clairement affecté notre performance. Nous sommes convaincus que l'accord conclu au mois de mars avec les pays clients constitue une base réaliste pour réaliser ce programme avec succès. Nos équipes travaillent dur pour y parvenir ; l'A400M a un très fort potentiel à l'export.

La montée en cadence de l'A380 reste difficile. Airbus met tout en œuvre et je constate déjà des progrès dans ce domaine, mais l'effort doit perdurer. L'A350 a, quant à lui, continué sa progression. Certaines des marges de manœuvre dans le calendrier de développement de l'appareil ont d'ores et déjà été utilisées, le calendrier devient ainsi serré mais la date d'entrée en service de l'appareil reste inchangée.

La faiblesse du dollar reste un problème pour EADS, malgré notre politique de couverture et les initiatives de réduction des coûts, en particulier à travers le plan Power8. Bien que nos racines soient européennes, nous avons besoin d'augmenter notre présence internationale afin de développer une protection durable contre les fluctuations monétaires. Nous avons réalisé des avancées significatives, avec, à titre d'exemple, notre chaîne d'assemblage de l'A320 en Chine. Nous restons également engagés aux États-Unis, quelle que soit l'issue de l'appel d'offre sur les ravitailleurs américains. Nous pouvons notamment capitaliser sur notre succès actuel dans le programme Hélicoptère utilitaire léger (LUH) choisi par l'armée de terre américaine.

EADS a accompli un beau parcours en dix années d'existence, devenant en peu de temps un leader mondial de l'aérospatiale et de la défense. Nous abordons l'avenir avec confiance, malgré les défis à relever.

Constatant des signes graduels d'amélioration sur le marché civil, nous avons décidé d'augmenter la cadence de production de la famille A320.

Nos fondamentaux, notre liquidité et notre carnet de commandes restent solides et nous permettent de préparer l'avenir. Plus que jamais, nous sommes complètement engagés et concentrés sur nos objectifs à long terme, qui feront d'EADS un groupe plus équilibré et plus solide dans les années à venir.

**LOUIS GALLOIS**  
Président exécutif d'EADS





Vol inaugural de l'A400M

Les résultats annuels d'EADS en 2009 reflètent un niveau soutenu de livraisons dans l'ensemble des activités du Groupe malgré un environnement macro-économique et commercial difficile. Les résultats sont cependant pénalisés par des provisions au titre des retards enregistrés par les nouveaux programmes. Le carnet de commandes d'EADS constitue, à 389 milliards d'euros, une base solide pour ses livraisons futures. La solide position de trésorerie nette qui s'établit à 9,8 milliards d'euros résulte de flux de trésorerie disponibles supérieurs aux prévisions. Elle demeure un puissant atout pour le Groupe.

**Le chiffre d'affaires** d'EADS qui s'est élevé à 42,8 milliards d'euros (2008 : 43,3 milliards d'euros) a bénéficié de livraisons record d'avions commerciaux chez Airbus (498 appareils contre 483 en 2008), lesquelles ont été contrebalancées par une moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M, par une

baisse du prix des appareils commerciaux livrés et des effets de change négatifs. En outre, le chiffre d'affaires d'Astrium a progressé de 12 %.

**L'EBIT\* avant éléments non-récurrents** est un indicateur qui illustre la marge commerciale sous-jacente, en excluant les charges et bénéfices non récurrents provoqués par des variations au niveau des provisions ou des effets de change. Il s'est élevé à 2,2 milliards d'euros (2008 : 3,3 milliards d'euros). Par rapport à 2008, la hausse en volume chez Airbus et les économies réalisées grâce à Power8 ont été plus que contrebalancées par une dégradation des taux de couverture, la détérioration du prix des avions commerciaux livrés par Airbus et des augmentations de coûts. L'A380 continue à fortement peser sur les résultats sous-jacents. En revanche, la performance des programmes d'avions monocouloirs et long-courriers d'Airbus ainsi que celle des autres Divisions reste solide.

**L'EBIT\*** d'EADS, à - 322 millions d'euros (2008 : 2 830 millions d'euros), a été lourdement pénalisé par les provisions requises au titre de l'A400M et de l'A380, et par des effets de change particulièrement défavorables. Au total, les effets de change ont pénalisé de 2,5 milliards d'euros l'EBIT\* 2009 par rapport à 2008.

**Le résultat net** consolidé d'EADS s'est établi à - 763 millions d'euros (2008 : 1 572 millions d'euros), soit un bénéfice par action de - 0,94 € (2008 : 1,95 €) ; la baisse de l'EBIT\* ayant pesé sur ce chiffre.

Les dépenses de **R&D autofinancées** qui ont légèrement augmenté pour s'élever à 2 825 millions d'euros (2008 : 2 669 millions d'euros) ont été affectées à la promotion des nouvelles technologies et des activités futures.

De manière tout à fait exceptionnelle, compte tenu de l'importance des pertes constatées en 2009, le Conseil d'administration d'EADS propose à l'Assemblée générale des actionnaires de ne pas verser de dividende au titre de l'exercice.

**Le flux de trésorerie disponible** avant financement-client, à 991 millions d'euros (2008 : 2 886 millions d'euros), a dépassé les perspectives grâce à une gestion réussie des flux de trésorerie. En 2009, les décaissements au titre des financements-clients, aux environs de 400 millions d'euros, ont été inférieurs à ceux prévus. Le flux de trésorerie disponible après financement-client s'est élevé à 585 millions d'euros (2008 : 2 559 millions d'euros). EADS a refinancé son euro-obligation

En 2009, la conjoncture dans le secteur de l'aviation commerciale a été difficile, mais nous avons su anticiper nombre des défis qui nous attendaient et nous les avons surmontés. Grâce à l'accord conclu entre les pays clients et EADS, le programme A400M est désormais de nouveau sur les rails. Même si le Groupe doit assumer une importante provision supplémentaire, cet accord contribue à stabiliser le programme. En dehors de l'A400M, nous accordons toute notre attention à l'amélioration de la gestion des programmes, et notamment à la poursuite de la montée en puissance de l'A380, au développement de l'A350 et au programme de surveillance des frontières du Royaume d'Arabie Saoudite. a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

## PERSPECTIVES

Au moment d'aborder 2010, EADS peut compter sur ses ressources pour affronter une conjoncture économique certes en voie d'amélioration, mais encore volatile.

Cette confiance se fonde sur la robustesse de son carnet de commandes géré de façon proactive, qui compte 3 488 appareils pour Airbus et 1 303 pour Eurocopter, ainsi que sur un carnet de commandes bien rempli pour les activités Espace et Défense.

Le redressement progressif du trafic aérien et des revenus des compagnies aériennes, notamment sur les marchés émergents, devrait commencer par stabiliser leurs finances avant d'enclencher un mouvement de reprise des commandes d'avions.

Tenant compte des campagnes actuellement en cours qui devraient apporter 250 à 300 nouvelles commandes brutes en 2010, et de la stabilité de son carnet de commandes, qui présente même des sursréservations pour ses monocouloirs, Airbus a décidé d'augmenter sa cadence de production de 34 à 36 monocouloirs par mois à compter de décembre 2010, tout en stabilisant le taux de production des long-courriers aux environs de 8 unités par mois.

En 2010, Airbus prévoit de livrer au maximum le même nombre d'avions qu'en 2009 et les nouvelles commandes brutes devraient se situer entre 250 et 300 avions. Eurocopter devrait livrer environ 6 % d'hélicoptères en moins, par rapport à 2009.

Par conséquent, sur la base d'un taux de change à 1 € = 1,40 US\$, le chiffre d'affaires d'EADS devrait rester globalement stable en 2010.

En 2010, l'EBIT\* d'EADS sera à environ 1 milliard d'euros. La dégradation des taux de couverture pèsera à hauteur de - 1 milliard d'euros par rapport à 2009. Le résultat du programme A380, qui s'améliorera légèrement, continuera néanmoins à pénaliser lourdement l'EBIT\* avant éléments non-récurrents. Des économies et des améliorations dans la politique de prix des avions devraient apporter une contribution positive, tandis que la diminution des livraisons d'hélicoptères, une hausse de frais de R&D et l'inflation des coûts pèseront sur la rentabilité.

À l'avenir, la performance de l'EBIT\* d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter les programmes A400M, A380 et A350 XWB, conformément aux engagements passés avec ses clients.

Sous réserve de paiements solides en fin d'année provenant des clients institutionnels et gouvernementaux, ainsi que de l'avancement des acomptes sur livraisons pour le programme A400M, le flux de trésorerie disponible avant financement-client devrait être neutre.

Le flux de trésorerie disponible après financement-client devrait être négatif en raison de décaissements pour financement-client à hauteur d'environ 1 milliard d'euros.

de 1 milliard d'euros en août 2009. Ses activités d'investissement ont consommé environ 1,9 milliard d'euros, reflétant une augmentation des dépenses en capital sur fond de montée en puissance des investissements liés au programme A350.

**La position de trésorerie nette** du Groupe a atteint 9,8 milliards d'euros (fin 2008 : 9,2 milliards d'euros).

**Les prises de commandes** du Groupe ont diminué à 45,8 milliards d'euros (2008 : 98,6 milliards d'euros). L'objectif de prises de commandes pour les avions commerciaux a été atteint mais reste en deçà du niveau de 2008, comme prévu. Au 31 décembre 2009, **le carnet de commandes** d'EADS s'établissait à 389,1 milliards d'euros (fin 2008 : 400,2 milliards d'euros) malgré l'impact

de la réévaluation au taux de change de clôture de 1,44 dollar pour 1 euro à fin décembre 2009, (1,39 dollar à fin décembre 2008). Cette réévaluation a entraîné une diminution d'environ 11 milliards d'euros de la valeur du carnet de commandes. Le carnet de commandes des activités de Défense a augmenté pour atteindre 57,3 milliards d'euros (fin 2008 : 54,9 milliards d'euros).

En 2009, EADS a poursuivi ses initiatives d'amélioration de **l'efficacité du Groupe** avec 3 plans d'économies : Power8, Power8 Plus et Future EADS. Grâce à Power8, Airbus a dégagé 2 milliards d'euros d'économies brutes, par rapport à la base de coût projetée fin 2009.

Power8 Plus a démarré et toutes les Divisions vont apporter leur contribution. Chez Airbus sont également prévus des projets supplémentaires, tels que la mise en œuvre d'une nouvelle définition des programmes d'avions monocouloirs et long-courriers.

S'agissant du plan Future EADS, le Groupe relève son objectif d'économies brutes annuelles par rapport à la base de coût projetée, à 350 millions d'euros à fin 2012. Future EADS vise à simplifier, harmoniser et intégrer les fonctions de support. Ces économies concernent dix projets, qui vont des finances à l'informatique, en passant par les achats et la gestion des sites.

\* EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur-clé de ses performances économiques.



### GRUPE EADS (en millions d'€)

	2009	2008	Variation
Chiffre d'affaires	42 822	43 265	- 1 %
Dont activités de Défense	10 767	11 018	- 2 %
EBIT*	- 322	2 830	-
Recherche et Développement autofinancée	2 825	2 669	+ 6 %
Résultat net <sup>(1)</sup>	- 763	1 572	-
Bénéfice par action (BPA) <sup>(1)</sup>	- 0,94 €	1,95 €	- 2,89 €
Flux de trésorerie disponible	585	2 559	- 77 %
Position de trésorerie nette	9 797	9 193	+ 7 %
Prises de commandes <sup>(2)</sup>	45 847	98 648	- 54 %
Carnet de commandes <sup>(2)</sup>	389 067	400 248	- 3 %

1) 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.

2) 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.

# Airbus

À la suite de l'intégration d'Airbus Military au sein d'Airbus, la Division répartit désormais ses activités et ses résultats en deux segments : Airbus Commercial et Airbus Military. Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus de 28,1 milliards d'euros s'inscrit dans la lignée de celui de l'année précédente (2008 ajusté : 29 milliards d'euros). L'EBIT\* consolidé d'Airbus s'élève - 1,4 milliard d'euros (2008 ajusté : 1,8 milliard d'euros).

Le carnet de commandes consolidé d'Airbus à fin décembre 2009 était évalué à 339,7 milliards d'euros, après réévaluation de change négative d'environ 11 milliards d'euros (fin 2008 ajusté : 357,8 milliards d'euros).

## Airbus Commercial



Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a représenté 26,4 milliards d'euros (2008 : 26,5 milliards d'euros). Les livraisons d'avions commerciaux ont atteint le niveau record de 498 appareils (2008 : 483). L'EBIT\* d'Airbus Commercial a considérablement baissé, à 386 millions d'euros (2008 : 2,3 milliards d'euros). Avant ces éléments non-récurrents, l'EBIT\* consolidé ressortait

à 1,1 milliard d'euros (2008 ajusté : 2,1 milliards d'euros). Sur le carnet de commandes consolidé, Airbus Commercial représentait 320,3 milliards d'euros (fin 2008 : 337,2 milliards d'euros), ce qui équivaut à 3 488 appareils (fin 2008 : 3 715 avions).

En 2009, Airbus Commercial a enregistré 310 nouvelles commandes brutes (271 commandes nettes). Le développement de l'A350 XWB a poursuivi sa progression. Airbus a utilisé certaines des marges de manœuvre temporelles disponibles prévues dans le développement de ce programme et la date d'entrée en service de l'appareil reste inchangée.

En Chine, le premier A320 est sorti de la chaîne d'assemblage final de Tianjin en juin 2009 et 11 avions avaient été livrés à fin 2009. Cet exemple illustre l'approche stratégique d'Airbus, qui vise à internationaliser son ancrage industriel et à tisser des partenariats mondiaux, hors des frontières européennes.

## Airbus Military



Le chiffre d'affaires d'Airbus Military s'est élevé à 2,2 milliards d'euros

(2008 : 2,7 milliards d'euros). Il a bénéficié de la hausse de l'activité des avions ravitailleurs et des avions de transport militaire moyens et légers. Cette hausse est toutefois plus que contrebalancée par la moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M. L'état d'avancement des négociations, et notamment les modalités précises convenues entre EADS et les pays clients de lancement depuis le 4ème trimestre 2009, ainsi que le premier vol de l'A400M, sans oublier une meilleure visibilité sur les coûts de production prévus, ont permis à EADS d'abandonner la méthode comptable de début de contrat pour ce programme et de réévaluer la provision pour pertes à terminaison, dans le cadre des procédures de clôture de l'exercice. Cette réévaluation a été calculée à partir des meilleures estimations de la direction d'EADS, étant donné que les avenants prévus au contrat n'ont pas encore été finalisés. Dans l'hypothèse où des modifications majeures seraient apportées, les résultats futurs d'EADS pourraient connaître d'importantes variations.

L'EBIT\* d'Airbus Military s'est élevé à - 1 754 millions d'euros (2008 : - 493 millions d'euros), essentiellement en raison du programme A400M (-1,8 milliard d'euros).

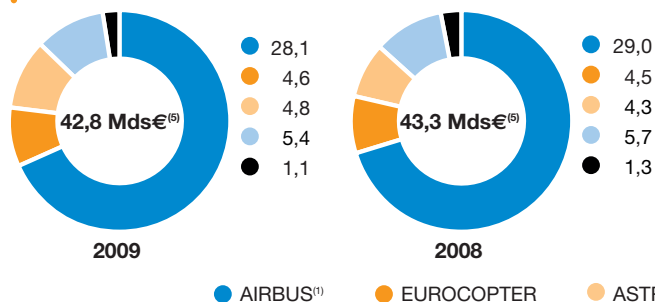


Airbus Military a franchi une étape importante avec le vol inaugural de l'A400M en décembre 2009 et a conforté sa position de leader mondial dans les avions ravitailleurs, avec des commandes supplémentaires de la part de l'Arabie Saoudite et en menant avec succès les travaux de conversion et les vols d'essais du premier A330 MRTT destiné à l'Australie.

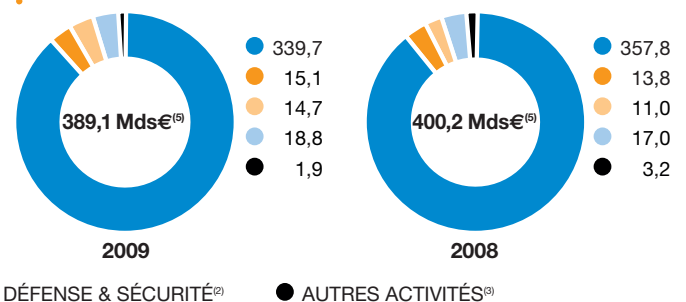
En 2009, Airbus Military a enregistré 18 nouvelles commandes brutes (10 commandes nettes). Le carnet de commandes s'élevait, pour sa part, à 20,7 milliards d'euros (fin 2008 : 22,3 milliards d'euros).

## EADS PAR DIVISION

CHIFFRE D'AFFAIRES (ventilé par division en Mds €)



CARNET DE COMMANDES<sup>(4)</sup> (ventilé par division en Mds €)



1) Airbus répartit désormais ses activités et ses résultats en deux segments: Airbus Commercial et Airbus Military. Airbus Commercial comprend EFW et les activités d'aérostructures, une fois leur réorganisation achevée, mais exclut l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division. Les chiffres de 2008 ont été retraités, sauf en ce qui concerne le site d'Augsburg transféré de la Division Défense & Sécurité vers Airbus.

2) Le chiffre d'affaires du site d'Augsburg intégré dans les comptes de Défense & Sécurité pour l'exercice 2008 s'est élevé à 438 millions d'euros. L'usine d'Augsburg est intégrée dans Premium AEROTECH à compter de 2009.

3) À partir de 2009, EADS EFW est consolidée dans les comptes d'Airbus. Les Autres activités se composent de : ATR, EADS Sogerma, EADS North America et 30 % de participation dans le capital de DAHER-SOCATA. Les Autres activités ne constituent pas une Division.

4) 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.

5) Le montant total inclut la consolidation du Siège social.

# Eurocopter



En 2009, le chiffre d'affaires d'Eurocopter a progressé de 2 % à 4,6 milliards d'euros (2008 : 4,5 milliards d'euros). Les livraisons ont atteint 558 hélicoptères (2008 : 588) et l'EBIT\* a baissé pour atteindre 263 millions d'euros (2008 : 293 millions d'euros). La contribution positive des services et des mesures de réduction des coûts a été compensée par une hausse des dépenses de R&D, des pressions sur les marges du programme NH90 et des effets de change défavorables. En décembre 2009, Eurocopter a réalisé le premier vol de l'EC175. La commande de la France portant sur 22 NH90 et celle du Brésil concernant 50 EC725 illustrent la solidité des activités

militaires d'Eurocopter. La Division a par ailleurs renforcé son activité de services avec l'ouverture de nouveaux centres de services à Hong Kong et Dallas. Elle a également signé des contrats de services importants avec l'armée allemande et l'armée de l'air britannique.

Les prises de commandes nettes s'élèvent à 344 hélicoptères (2008 : 715). 2009 n'en reste pas moins une année record pour les hélicoptères militaires, conduisant à un carnet de commandes largement supérieur en valeur à celui de 2008, atteignant ainsi 15,1 milliards d'euros (fin 2008 : 13,8 milliards d'euros) pour 1 303 hélicoptères (fin 2008 : 1 515 hélicoptères).



# Défense & Sécurité



Le chiffre d'affaires de la Division Défense & Sécurité (DS) en 2009 a reculé à 5,4 milliards d'euros (2008 : 5,7 milliards d'euros) en raison de la scission des activités d'aérostructures d'Augsburg, désormais rattachées à Airbus. À périmètre constant, le chiffre d'affaires reflète la progression des activités d'Eurofighter (hausse en volume de la Tranche 2 et des livraisons à l'exportation) ainsi que du support logistique intégré.

L'EBIT\* a progressé de 10 % à 449 millions d'euros (2008 : 408 millions d'euros). En 2009, DS a franchi des étapes majeures dans des futurs domaines à forte croissance : les pays partenaires d'Eurofighter lui ont attribué le contrat Tranche 3a portant sur la production de 112 avions. DS reste leader dans les systèmes de sécurité nationale en remportant le contrat de sécurité des frontières de l'Arabie Saoudite. Elle a développé ses activités dans les drones en soutenant le déploiement au sein de l'armée française du système de drones Harfang en Afghanistan, en achevant l'étude de réduction des risques pour le drone européen Talarion et en faisant passer des essais avec succès au démonstrateur de drone Barracuda. Fin 2009, le carnet de commandes de la Division s'élevait à 18,8 milliards d'euros (fin 2008 : 17 milliards d'euros).

# Astrium



Astrium a enregistré une croissance de 12 % de son chiffre d'affaires en 2009, toutes activités confondues, pour atteindre 4,8 milliards d'euros (2008 : 4,3 milliards d'euros). L'EBIT\* a progressé de 12 % à 261 millions d'euros (2008 : 234 millions d'euros), tiré par une montée en puissance dans la production des satellites d'observation de la Terre et d'Ariane 5, ainsi que par une croissance rentable des services de télécommunications. Cette hausse a été toutefois en partie contrebalancée par un effet de change défavorable imputable au repli de la livre sterling par rapport à l'euro pour les services de Paradigm.

Pour Astrium, 2009 a été une année record dans tous les secteurs. Dans les satellites de télécommunications, la Division a remporté un quart du marché mondial, dont une commande d'une valeur supérieure à 500 millions d'euros passée par SES Astra.



Astrium Services s'est élargie et a évolué ; SkyNet 5 a passé avec succès l'étape de service opérationnel complet, le ministère de la Défense britannique ayant désigné Astrium comme son fournisseur le plus fiable. Astrium a livré 7 lanceurs Ariane 5 et entamé le développement d'Ariane 5 ME (Midlife Evolution). Le carnet de commandes de la Division s'élevait à 14,7 milliards d'euros à fin décembre 2009 (fin 2008 : 11 milliards d'euros).

## Sièges et Autres activités (n'étant rattachées à aucune Division)

Le chiffre d'affaires des Autres activités (ATR, EADS Sogerma, EADS North America et 30 % de participation dans le capital de DAHER-SOCATA) s'inscrit en baisse à 1,1 milliard d'euros (2008 ajusté : 1,3 milliard d'euros). L'EBIT\* a reculé à 21 millions d'euros (2008 ajusté : 43 millions d'euros). Les gains de productivité découlant de nouveaux progrès réalisés lors du redressement de Sogerma ont été contrebalancés par des effets de change défavorables chez ATR et par un EBIT\* moins élevé chez EADS North America.

En 2009, la gestion proactive du carnet de commandes d'ATR a permis d'assurer 53 livraisons. En décembre 2009, l'armée américaine a octroyé le 5ème contrat annuel concernant l'hélicoptère polyvalent léger (LUH) à EADS North America, portant la commande totale à 178 appareils.

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





Dauphin AS365

# Des hélicoptères adaptés aux besoins

Créé en 1992, Eurocopter est le premier constructeur mondial d'hélicoptères civils et parapublics représentant 52 % du chiffre d'affaires 2009. Les produits Eurocopter représentent 30 % de l'ensemble de la flotte mondiale d'hélicoptères. La Division est fortement présente à l'international grâce à ses 18 filiales implantées sur les 5 continents et à un réseau dense de distributeurs, d'agents agréés et de centres de maintenance. Plus de 10 500 hélicoptères Eurocopter sont en service chez plus de 2 800 clients dans plus de 140 pays.

La présence industrielle mondiale d'Eurocopter et son portefeuille complet de produits et de services, ont constitué des atouts majeurs lors de cette période économique difficile. En 2009, la récession enregistrée sur les marchés corporate, tourisme et secours d'urgence, qui s'équipent généralement d'appareils plus légers, a été contrebalancée par la stabilité du marché « pétrole & gaz » liée à de nouvelles activités d'exploration, ainsi que par la bonne santé du secteur militaire. En outre, Eurocopter a pour objectif de renforcer ses activités de services et de développer sa présence

industrielle dans les marchés à forte croissance. Ainsi, les activités Support & Services ont été renforcées par la signature de plusieurs contrats majeurs en 2009, notamment en Allemagne, en Grande-Bretagne et au Brésil, et Eurocopter a continué d'étendre sa présence industrielle au Royaume-Uni, au Japon, aux États-Unis, en Australie, au Brésil, à Singapour et en Thaïlande. La décision de se concentrer en 2009 sur les commandes gouvernementales et les services s'est avérée être juste et a permis d'augmenter le carnet de commandes de plus d'1 milliard d'euros.

## Préparer l'avenir

Eurocopter a lancé un programme interne baptisé SHAPE, afin d'adapter la Division au contexte économique actuel, tout en maintenant une croissance durable. L'objectif d'économies brutes annuelles, par rapport à la base de coût projetée, est de 200 millions d'euros jusqu'à fin 2011. Ce programme est la contribution d'Eurocopter à la mise en œuvre du plan Future EADS, dont les objectifs sont :

- 1. Économiser** à court terme : plan de réduction des coûts de 200 millions d'euros par an et de réduction du niveau des stocks, permettant de générer le cash qui sera investi pour préserver l'avenir d'Eurocopter.
- 2. Améliorer** la productivité et l'efficacité : mise en œuvre de processus simplifiés et plus rapides.
- 3. Investir** dans de nouveaux projets tels que le X4 (le successeur du Dauphin),

l'Aerial Armed Scout, proposé à l'armée de terre américaine en partenariat avec Lockheed Martin, et le futur hélicoptère de transport (FTH). Eurocopter va développer des technologies liées à l'environnement et à la sécurité qui offrent un rapport prix/performance toujours optimisé.

Avec de tels objectifs et un carnet de commandes solide, Eurocopter est bien placé pour relever les défis des années à venir.

# Programmes et produits



**L'EC175, dernier né de la gamme Eurocopter, a réalisé son premier vol en décembre 2009. Cet hélicoptère de 7 tonnes a été développé en coopération avec la société chinoise Aviation Industries Corporation**, un partenaire de longue date d'Eurocopter. Il s'insère parfaitement dans la gamme Eurocopter entre le Dauphin AS365 (4/5 tonnes) et la famille AS332/EC225 Super Puma (9/11 tonnes). Au total, 114 EC175 ont été commandés par 14 clients, avec la première livraison prévue en 2012. Eurocopter prévoit de vendre 800 EC175 dans les 20 prochaines années.

*< L'EC175 sera capable de remplir tous types de missions civiles et parapubliques*

**L'armée de terre américaine a choisi l'UH-72A LAKOTA (dérivé militaire de l'hélicoptère EC145) comme hélicoptère utilitaire léger de nouvelle génération. Le besoin de ce client s'élève à 345 appareils sur dix ans, pour une valeur de plus de 2 milliards de dollars US pour toute leur durée de vie.**

En mars 2010, le 100<sup>e</sup> UH-72A Lakota a été livré à l'armée de terre américaine et une commande de 51 exemplaires supplémentaires a été passée en décembre 2009. Toutes les livraisons sont réalisées par le nouveau site d'American Eurocopter à Columbus, Mississippi, où le bimoteur léger est assemblé.

*L'armée américaine a réceptionné son 1<sup>er</sup> UH-72A en décembre 2006 >*



**La famille d'hélicoptères moyens-lourds, l'AS332 Super Puma et l'AS532 Cougar ainsi que leurs dérivés l'EC225/EC725, a accumulé un total de 4 millions d'heures de vol en service.**

À ce jour, 740 versions militaires et civiles de cette famille d'hélicoptères sont en service dans le monde, principalement pour des missions dites « offshores » (plateformes pétrolières et gazières) dans les conditions difficiles de la mer du Nord, de recherches et de sauvetages, de transport VIP ainsi que des missions militaires. En 2009, 81 appareils de cette famille d'hélicoptères ont été vendus, le Brésil ayant commandé 50 EC725.

*< L'EC225 est largement utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetages*

**Le démonstrateur de technologie BLUECOPTER montre l'engagement du Groupe dans la recherche de moteurs plus écologiques.** Ce projet développé conjointement entre EADS Innovation Works (centre de recherche du Groupe) et Eurocopter, présente un système de propulsion éco-efficace limitant les émissions de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Il montre également la participation d'EADS à la coopération européenne de recherche technologique « CleanSky », afin d'atteindre les objectifs d'impacts environnementaux fixés par l'ACARE (Conseil pour la recherche aéronautique pour l'Europe), notamment la réduction de plus de 30 % de la consommation de carburant, jusqu'à 40 % de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub> et jusqu'à 53 % de réduction d'émissions de monoxyde d'azote.

*Le démonstrateur Bluecopter présenté pour la première fois au Salon du Bourget 2009 >*



**Conçu pour offrir des capacités multi-missions et une grande efficacité de coût sur la totalité de son cycle de vie, le NH90 est un hélicoptère polyvalent destiné à la fois au transport tactique (TTH) et aux applications navales (NFH).**

Ce programme a été développé par Eurocopter avec ses partenaires italiens et néerlandais, au sein de la structure Nato Helicopter Industries (« NHI »), dont la Division d'EADS détient 62,5 %. Avec des commandes provenant de 14 pays et portant sur 23 versions différentes, le carnet de commandes du NH90 s'élève à 489 appareils à fin 2009. Début 2010, une flotte de 40 appareils en version de transport tactique est en service dans 5 pays. La première version navale du NH90 a été remise aux Pays-Bas en 2009.

*< L'armée australienne a pris livraison de 4 NH90 en 2009*

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE  
ANNUELLE 2010

L'Assemblée générale annuelle d'EADS se réunira :

**Mardi 1<sup>er</sup> juin 2010 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 »).

SERVICE TITRES EADS

Nous vous informons que le Service Titres d'EADS est désormais géré par BNP Paribas Securities Services, filiale à 100 % de BNP Paribas, à la suite de l'acquisition d'ARLIS depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Les actionnaires détenant ou souhaitant inscrire leurs actions en compte nominatif peuvent désormais joindre le Service titres d'EADS à l'adresse et aux numéros suivants :

**ARLIS - BNP PARIBAS Securities Services - Service Titres EADS**  
**9, rue du Débarcadère**  
**93761 Pantin Cedex - France**  
**Tél. : +33 1 57 43 35 00**  
**Fax : +33 1 55 77 98 61**

AGENDA DES ACTIONNAIRES

- **19 AVRIL 2010 :**  
Réunion d'actionnaires à Hambourg
- **14 MAI 2010 :**  
Résultats du premier trimestre 2010
- **18 MAI 2010 :**  
Visite de site à Manching, Allemagne
- **1<sup>ER</sup> JUIN 2010 :**  
Assemblée générale annuelle - Amsterdam
- **10 JUIN 2010 :**  
Visite d'actionnaires - ILA Airshow - Berlin
- **29 JUIN 2010 :**  
Réunion d'information des actionnaires - Paris
- **30 JUILLET 2010 :**  
Résultats semestriels 2010
- **12 NOVEMBRE 2010 :**  
Résultats du troisième trimestre 2010

PARTICIPEZ AUX ÉVÉNEMENTS  
ACTIONNAIRES

Si vous désirez participer à l'un de nos événements actionnaires, veuillez prendre contact avec le service Relations Actionnaires au 0 800 01 2001. La participation à certains événements étant limitée, seuls les premiers inscrits pourront être retenus.

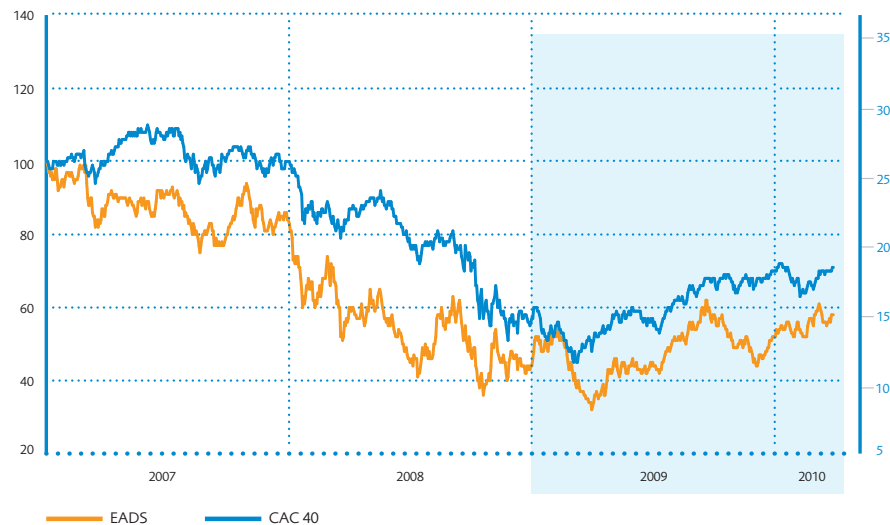
Vos actions EADS

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION

au 26 mars 2010

Base 100 au 2 janvier 2007

Cours de l'action EADS (en €)

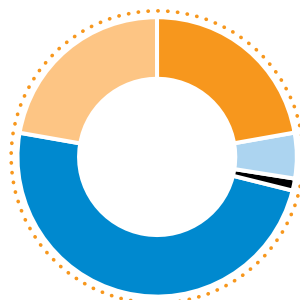


Profil

Code ISIN	NL0000235190
Nombre d'actions émises au 31 décembre 2009	816 105 061
Cours le plus haut 2010 à la Bourse de Paris	15,96 € le 5 mars
Cours le plus bas 2010 à la Bourse de Paris	13,55 € le 15 février
Bénéfice par action 2009	- 0,94 €

Structure du capital

au 31 décembre 2009



- 22,46 % **Sogead** Lagardère et Sogepa (société holding de l'État français)
- 22,46 % **Daimler\***
- 5,48 % **SEPI** (société holding de l'État espagnol)
- 49,21 % **Actionnaires institutionnels, individuels, salariés** + actions détenues en dehors du « contractual partnership » par l'État français
- 0,39 % **Capital détenu en propre** (actions sans droit économique ni de vote)

\* Le 9 février 2007, Daimler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs privés et publics, en vertu duquel Daimler a réduit indirectement de 7,5 % sa participation au capital d'EADS, et continue de contrôler les droits de vote de la totalité du bloc d'actions représentant 22,5 % du capital EADS.



Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Nathalie Errard  
Rédaction : James Gibbs et Bruno Martire.  
Photos : EADS



INFORMATION ACTIONNAIRES

[www.eads.com](http://www.eads.com) – [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)  
Tél. : +33 1 45 30 85 82

APPEL GRATUIT

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