



Rapport Annuel 2001



Sommaire

EADS en bref **2**

Chiffres clés **4**

Message des Présidents **6**

Entretien avec les Présidents Exécutifs **8**

Marchés Financiers et Politique Financière **10**

Grands axes stratégiques **12**

Le marché **14**

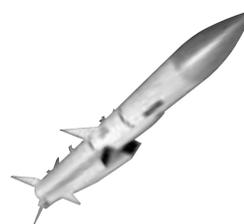
Les atouts du Groupe **18**

Organisation opérationnelle **30**

EADS en 2001

Chiffre d'affaires	30,8Mds €
Prises de commandes	60,2Mds €
Carnet de commandes	183,3Mds €
Résultat opérationnel*	1,7Md €
Résultat net par action*	1,16 €
Nombre d'employés	102 967

*Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.



Airbus **32**
Avions de Transport Militaire **38**
Aéronautique **40**
Systèmes Civils et de Défense **44**
Espace **48**

EADS International **52**
Organisation de la Direction Générale **54**
Ressources Humaines **55**
Éthique et Responsabilité Sociale **56**
Gouvernement d'Entreprise **58**

États Financiers **60**
Adresses **98**
Informations aux Actionnaires **100**

European Aeronautic Defence and Space Company

Le Groupe EADS est né en 2000 de la fusion des leaders du secteur aérospatial et de défense en Allemagne, en Espagne et en France qui partageaient la même vision du futur. EADS occupe aujourd'hui le second rang mondial de l'industrie aéronautique, spatiale et de défense et détient des positions de marché de premier rang dans les domaines de l'aéronautique militaire et civile, des technologies spatiales, des hélicoptères, des systèmes de missiles et des services.

Notre stratégie d'entreprise intégrée est claire et centrée sur la croissance et la rentabilité, par la satisfaction et l'anticipation des besoins de nos clients. En nous appuyant sur des technologies de pointe de niveau mondial, nous travaillons en permanence à l'amélioration de nos produits, de nos processus et de nos méthodes. Dans un domaine en plein essor, la diversité, la créativité et l'ouverture au changement de l'ensemble de notre personnel constituent des avantages concurrentiels fondamentaux.

Une règle d'or préside à la conduite de chacun de nos actes : la fiabilité. Nous tenons nos promesses.

Nous avons pour volonté de créer de la valeur pour tous nos partenaires, par une approche fondée sur notre capacité d'adaptation, l'écoute du marché et l'innovation.

EADS en bref

EADS est un leader mondial de l'aéronautique, de l'espace et de la défense. Son portefeuille inégalé de produits, de systèmes et de services s'étend des lanceurs spatiaux, des satellites et des systèmes de missiles aux avions commerciaux, en passant par les hélicoptères et les avions de transport militaire et de combat ainsi que des services de maintenance et de conversion.

Airbus
p.32-37

Avions de Transport Militaire
p.38-39

Description des activités

Désormais intégrée en une société unique, dont EADS détient 80 % du capital, Airbus construit la famille d'avions plébiscitée par les compagnies aériennes du monde entier. Les avions Airbus se caractérisent par de nombreuses avancées technologiques telles que les systèmes de commandes électriques et offrent également à leurs exploitants des atouts considérables en termes de coûts d'exploitation et de respect de l'environnement.

Cette Division fabrique des avions de transport militaire légers et de moyenne capacité, ainsi que des versions militaires dérivées d'appareils Airbus. Elle gère également le programme de l'A400M, avion de transport militaire gros porteur. L'A400M reprend la technologie et les concepts de la famille Airbus, et offre une souplesse d'utilisation inégalée.

Faits marquants de l'exercice 2001

- 1 575 appareils en carnet de commandes
- 85 commandes fermes et 12 engagements de clients pour l'A380
- Programme de développement de l'A380 conforme au budget et au plan
- Mise en service de l'A340-500/-600 en 2002
- Préparation des essais en vol pour l'A318
- Développement de la part de marché de l'Airbus Corporate Jetliner (ACJ)
- Signature par 8 pays du programme d'avion de transport militaire lourd A400M
- Signature d'un contrat pour 8 C-295 avec l'armée de l'air polonaise et prise d'une participation de 51 % dans Polish PZL Warszawa Okęcie
- Commande de CN-235 par l'armée de l'air française
- Sélection du CN-235 comme avion du programme Deepwater des garde-côtes américains



Airbus A380



A400M

2001 (en Mds €)

Chiffre d'affaires	20,5
Carnet de commandes	156,1

Carnet de commandes/Livraisons 2002 prévues

5,3 années					
------------	--	--	--	--	--

2001 (en Mds €)

Chiffre d'affaires	0,5
Carnet de commandes	1,3

Carnet de commandes/Chiffre d'affaires

2,6 années					
------------	--	--	--	--	--

Aéronautique

p.40-43

Cette Division comprend Eurocopter, numéro 1 mondial des hélicoptères civils et militaires (en nombre de commandes). Cette Division fabrique également des avions de combat tels que l'Eurofighter, des avions régionaux et des avions légers. Elle fournit également des services de maintenance et de conversion d'appareils pour des clients militaires et civils.

- 57 % du marché civil des hélicoptères détenu par Eurocopter
- Plus de 500 hélicoptères militaires en commande ; importants succès à l'exportation pour le Tigre et le NH90 en 2001
- Création de la société intégrée ATR
- Signature d'un contrat de 1,1 milliard d'euros pour des simulateurs d'entraînement sur Eurofighter



Eurofighter

Systèmes Civils et de Défense

p.44-47

Cette Division offre à sa clientèle un portefeuille très complet de produits et de services – systèmes de missiles, systèmes électroniques de défense, notamment systèmes de surveillance et de reconnaissance, radars, avionique et systèmes de guerre électronique, télécommunications sécurisées, solutions de test et services d'ingénierie et de support destinés à des gouvernements dans le monde entier.

- Création de MBDA, deuxième société de systèmes de missiles au monde
- Renforcement des activités de systèmes et électronique de défense par le biais de partenariats et de contrats, notamment dans le domaine des drones
- Renforcement des activités de télécommunications sécurisées par l'acquisition de Cogent, leader britannique du cryptage
- Création d'une unité de services, particulièrement axée sur la sous-traitance de services aux gouvernements



Missile Aster

Espace

p.48-51

Cette Division est le numéro 3 mondial de l'Espace. Spécialisée dans la conception, le développement et la construction de satellites d'observation terrestre et de télécommunications, d'infrastructures orbitales et de lanceurs, elle fournit également des services liés aux télécommunications spatiales ainsi que des technologies optroniques et laser.

- Nouveau record de fiabilité pour Ariane 4
- Approbation de la phase 3 du programme Ariane 5 par la conférence ministérielle de l'Agence Spatiale Européenne (ESA)
- Succès du programme Skynet 4
- Début 2002 : le ministère britannique de la Défense choisit Astrium comme fournisseur de satellites pour Skynet 5



Envisat

2001 (en Mds €)

Chiffre d'affaires 5,1

Carnet de commandes 13,7

Carnet de commandes/Chiffre d'affaires

2,7 années

2001 (en Mds €)

Chiffre d'affaires 3,3

Carnet de commandes 9,1

Carnet de commandes/Chiffre d'affaires

2,8 années

2001 (en Mds €)

Chiffre d'affaires 2,4

Carnet de commandes 3,8

Carnet de commandes/Chiffre d'affaires

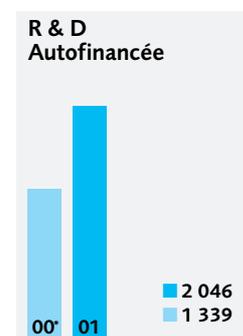
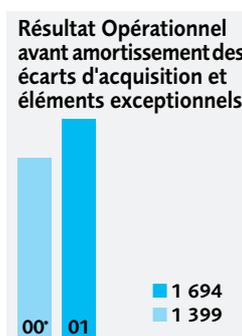
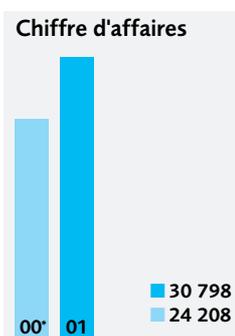
1,6 années

Chiffres clés

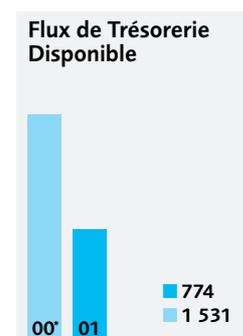
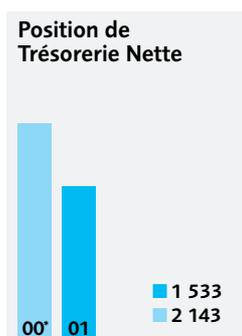
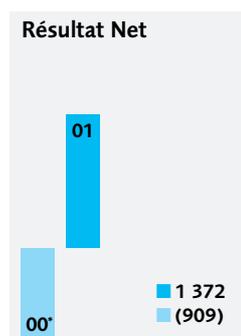
En 2001, EADS a dépassé l'ensemble de ses objectifs financiers. La marge opérationnelle avant R&D a progressé à 12,1 %. La position de trésorerie nette en fin d'exercice était positive à 1,5 milliard d'euros.



- Le chiffre d'affaires a augmenté de 27 %, pour atteindre 30,8 milliards d'euros, soit une croissance de 10 %, hors effet de consolidation à 100 % d'Airbus intervenue pour la première fois en 2001
- La marge opérationnelle hors R&D est passée de 11,3 % à 12,1 %, malgré des dépenses non récurrentes élevées
- La R&D auto-financée a augmenté, comme prévu, de 5,5 % à 6,6 % du chiffre d'affaires, principalement due au développement du programme A380, créateur de valeur
- Le flux de trésorerie disponible a atteint 774 millions d'euros, contribuant ainsi à la position de trésorerie nette positive de 1,5 milliard d'euros à fin 2001
- Le carnet de commandes d'un total de 183,3 milliards d'euros, est en croissance de 39 % par rapport à 2000, ou de 16 % hors effet de la consolidation à 100 % d'Airbus

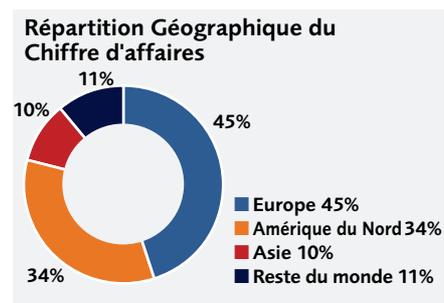
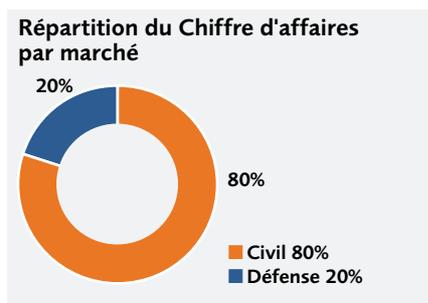
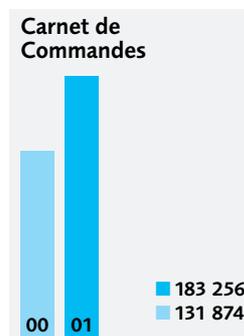
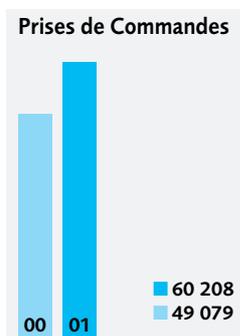


Chiffres en millions d'euros
*2000 pro forma ; consolidation d'Airbus à 100% en 2001



EADS a augmenté son chiffre d'affaires en 2001 de 27 %, pour atteindre 30,8 milliards d'euros, dépassant ainsi son objectif de croissance de 20 %. Cette croissance, qui est de 10 % hors effet de la consolidation à 100 % d'Airbus SAS (pour la première fois en 2001), s'explique par l'augmentation des livraisons d'Airbus ainsi que par une croissance soutenue de toutes les Divisions, à l'exception de la Division Espace. Le résultat opérationnel (avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) s'est élevé à 1,7 milliard d'euros, soit une progression de 21 %, supérieure à l'objectif de croissance initial de 15 %. Ce résultat opérationnel 2001 tient compte

de la consolidation à 100 % d'Airbus et, comme prévu, de la hausse des charges de recherche et de développement (R&D). EADS est ainsi parvenue à dépasser son objectif de résultat opérationnel en dépit de charges non récurrentes dans les Divisions Systèmes Civils et de Défense et Espace, principalement liées à des restructurations et à des dépréciations exceptionnelles d'actifs. Ces charges ont été compensées par des performances supérieures aux prévisions dans toutes les autres Divisions, ainsi que par des réductions de coût de plus de 100 millions d'euros, provenant des synergies résultant de l'intégration d'EADS. En effet EADS a dépassé son



objectif de synergie pour 2001 et est en avance sur le plan initial, visant à générer 600 millions d'euros de synergies récurrentes annuelles d'ici 2004.

Le résultat net a atteint 1,4 milliard d'euros incluant des éléments exceptionnels, liés à la création d'Airbus SAS et de MBDA. Le résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est devenu positif à 936 millions d'euros après une perte de 45 millions d'euros en 2000, soit un bénéfice par action de 1,16 euros.

Le flux de trésorerie disponible d'EADS a atteint 0,8 milliard d'euros, grâce à la solidité du flux de trésorerie provenant des

opérations et au strict contrôle du besoin en fonds de roulement et ce, tout en maintenant les efforts d'investissements afin d'assurer la croissance future.

La position de trésorerie nette s'est maintenue, à fin 2001, à un niveau positif élevé à 1,5 milliard d'euros.

Les prises de commandes s'inscrivent en progression de 23 %, à 60,2 milliards d'euros, soit un niveau deux fois supérieur au chiffre d'affaires. L'importance de ces prises de commande démontre non seulement le succès du programme A380 pour lequel nous avons enregistré 85 commandes fermes, mais également la

compétitivité de nos programmes militaires à l'exportation : le NH90 commandé par le Portugal, la Finlande et la Suède ou l'avion de transport militaire C-295 commandé par la Pologne en sont des exemples. Le programme A400M, d'une valeur de 18 milliards d'euros, n'est pas encore pris en compte dans le carnet de commandes 2001.

Au 31 décembre 2001, le carnet de commandes atteignait 183,3 milliards d'euros, un niveau inégalé dans le secteur ; il représente plus de six ans de chiffre d'affaires et chacune de nos cinq Divisions possède un carnet de commandes supérieur à un an et demi de chiffre d'affaires.

Message des Présidents du Conseil d'Administration

Nous sommes heureux de vous présenter le premier exercice complet d'EADS,
European Aeronautic Defence and Space Company.



L'an dernier, nous vous invitons à embarquer pour un voyage passionnant. Aujourd'hui, c'est avec grand plaisir que nous vous rendons compte de la réussite des premières étapes de ce voyage. Grâce à notre performance financière et à l'excellent positionnement de nos produits sur le marché, nous sommes prêts pour relever les nombreux défis auxquels notre secteur est confronté.

Depuis sa création en juillet 2000, le Groupe EADS s'est hissé au second rang mondial de l'industrie aérospatiale et de défense. Il a su gagner la confiance de nouveaux clients importants à l'export, accomplir de nouvelles avancées technologiques, lancer de nouveaux programmes tels que l'Airbus A380 et sensiblement améliorer ses résultats financiers.

Nous avons progressé dans l'intégration des activités du Groupe. Près de 670 projets d'intégration sont en cours pour créer de la valeur grâce aux synergies entre les diverses entités du Groupe, à l'amélioration des performances et à l'utilisation optimale de nos savoir-faire et de nos ressources financières. 276 de ces projets ont un impact direct sur le résultat opérationnel. Les progrès déjà accomplis dépassent de loin nos prévisions initiales.

Nous souhaitons tout particulièrement souligner les synergies réalisées en matière d'achat. D'autres initiatives, visant notamment au partage des meilleurs procédés, des technologies et des compétences, ont été lancées dans des

domaines aussi variés que la recherche et la technologie, la production, l'ingénierie et le support produits.

EADS, leader de l'industrie de défense et d'aéronautique, a poursuivi en 2001 son effort d'intégration et de consolidation du secteur. Entre autres, nous avons transformé Airbus en une société intégrée et créé MBDA, numéro deux mondial des systèmes de missiles.

Nous sommes solidement positionnés pour faire face aux défis de l'avenir. Nous avons la volonté et les ressources nécessaires pour les relever et en sortir renforcés.

Perspectives d'avenir

L'année a été marquée par les événements tragiques du 11 septembre. L'impact sur nos activités a été important et nous allons devoir relever d'importants défis, au cours des années à venir.

Toutefois, nous avons pleinement confiance dans la stratégie définie par le Conseil d'Administration et nous nous attachons à renforcer l'efficacité et la rentabilité du Groupe. Stabilité et solidité financières sont nos priorités. Depuis sa transformation



Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère

en une société intégrée, Airbus a déjà renforcé son efficacité et a confirmé l'avenir prometteur du très gros porteur A380. MBDA mène la consolidation du secteur des missiles. De nouveaux partenariats avec des industriels américains, une autre de nos priorités, sont en discussion.

La solidité de notre portefeuille de produits nous confère une forte position concurrentielle sur les marchés mondiaux, quelle que soit la conjoncture. Notre portefeuille se compose notamment d'avions commerciaux de nouvelle génération, conçus pour répondre aux besoins de nos clients en termes d'économies, de respect de l'environnement et d'efficacité opérationnelle. Nous produisons également des systèmes de défense, intégrant les technologies les plus avancées et contribuant sensiblement à une défense efficace et donc à la stabilité politique. Par ailleurs, nous développons notre offre de services de support, à destination de nos clients civils comme militaires, dans un nombre croissant de pays et de sites.

Enfin, et ceci est le plus important, nous disposons d'une équipe inégalée, qui regroupe des hommes et des femmes

de talent, motivés et capables de développer les idées nouvelles, les produits, les services et les technologies dont nos clients – et le monde, au sens large – auront besoin à l'avenir.

En résumé, nous sommes très bien placés pour faire face aux défis de l'avenir. Nous avons la volonté et les ressources nécessaires pour les relever et en sortir renforcés.

Nous allons de l'avant, toujours soucieux des intérêts de nos actionnaires, de nos clients et de nos salariés, et nous espérons vous rendre compte de nouveaux progrès dans les prochains mois.

Manfred Bischoff
Président du Conseil d'Administration

Jean-Luc Lagardère
Président du Conseil d'Administration

Entretien avec les Présidents Exécutifs

Les Présidents Exécutifs répondent aux principales questions d'actualité.



Quelle est la caractéristique principale des résultats financiers d'EADS en 2001 ?

Nous avons, une fois de plus, tenu les engagements pris en début d'année. EADS est une des rares sociétés de notre secteur à avoir atteint, et même dépassé, ses objectifs financiers, et ce en dépit des événements du 11 septembre, avec une progression du chiffre d'affaires supérieure à 27 %, une progression du résultat opérationnel* à 1,69 milliard d'euros et une position de trésorerie nette de 1,5 milliard à fin 2001. Nous sommes parvenus à ces résultats malgré d'importantes charges non récurrentes – surtout dans la division Espace, mais également dans la division Systèmes Civils et de Défense. De plus, le flux de trésorerie disponible généré démontre, une nouvelle fois, la capacité d'EADS à autofinancer le développement du programme A380, sans compromettre sa situation financière.

Pouvez-vous indiquer quelques-uns des faits les plus marquants de l'année ?

Notre activité de défense s'est renforcée en 2001, la nouvelle la plus importante en la matière étant la signature par huit nations, en décembre 2001, d'un accord relatif à l'avion de transport militaire A400M. Il s'agit du premier avion européen sur un segment de marché dominé jusqu'alors par les constructeurs américains. EADS est le maître d'œuvre de ce programme qui va assurer un chiffre d'affaires supérieur à 18 milliards d'euros et un solide résultat opérationnel de 2002 à 2018 ; EADS détient dans ce projet une participation d'environ 90 % (compte tenu de la consolidation à 100 % d'Airbus).

Nos hélicoptères militaires de dernière génération, le Tigre et le NH90, nous ont valu des contrats d'un montant supérieur à 1,6 milliard d'euros en Australie, dans les pays scandinaves et au Portugal, remportés face à une concurrence forte. Notre carnet

de commandes compte désormais plus de 500 hélicoptères militaires. Ceci souligne à quel point nos produits militaires sont compétitifs à l'exportation – un signe d'excellent augure.

Nous avons également franchi une autre étape importante dans le domaine de la défense : la création de la société MBDA, en partenariat avec BAE Systems au Royaume-Uni et Finmeccanica en Italie. MBDA est le deuxième constructeur de missiles tactiques au monde. Son carnet de commandes exceptionnel s'élève à 12 milliards d'euros, soit près de six années de chiffre d'affaires. Nous avons également renforcé l'activité de télécommunications militaires d'EADS avec l'acquisition de Cogent, leader britannique des communications cryptées.

Dans le domaine civil, Airbus a affirmé sa prépondérance sur le marché en 2001, en s'arrogeant 61 % des commandes brutes mondiales (en valeur). Le lancement de l'A380 a également remporté un franc succès, couronné par 85 commandes et 12 engagements fermes provenant de 9 clients différents. Il est important de souligner que 37 de ces 85 commandes ont été reçues après le 11 septembre, ce qui démontre la forte demande du marché pour cet avion, même en période de ralentissement économique.

Pourtant, la morosité actuelle du trafic aérien ne va-t-elle pas peser sur EADS ?

Il s'agit évidemment d'un défi – en particulier pour Airbus. Les compagnies aériennes connaissent de graves difficultés. Parmi les effets immédiats de cette crise, la stabilisation des livraisons d'Airbus, maintenant prévues à 300 appareils pour 2002, alors qu'auparavant nous envisagions d'augmenter sensiblement la cadence de production.

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

Futur bâtiment A380





Philippe Camus et Rainer Hertrich

Les indicateurs du trafic aérien signalent toutefois une amorce de reprise depuis le début 2002. Pour l'avenir, nous prévoyons une poursuite de la croissance moyenne sous-jacente du trafic aérien de près de 5% annuellement. En outre, la mise en service de nouveaux produits tel que l'A380 se produira au meilleur moment pour profiter de la reprise.

Comment le Groupe envisage-t-il de gérer l'incertitude actuelle?

Pour commencer, nous disposons d'atouts solides, notamment d'un carnet de commandes de 183,3 milliards d'euros, ce qui représente six années de chiffre d'affaires. C'est plus qu'aucun de nos concurrents.

Au lendemain du 11 septembre, nous avons pris plusieurs mesures concrètes afin de préserver notre trésorerie et notre rentabilité. Nous avons ainsi suspendu tous les investissements ainsi que les embauches (sauf pour le programme A380), et lancé une nouvelle campagne de réductions des coûts. L'organisation même de notre production a toujours privilégié la flexibilité, notamment par un recours à la sous-traitance, par la souplesse négociée des contrats de travail et grâce à des cycles de production courts ; nous sommes donc bien préparés à affronter les turbulences et à garantir nos bénéfices futurs. En outre, nos activités de défense, en pleine expansion, compenseront en partie les effets d'une baisse d'activité dans l'aviation civile.

Comment prévoyez-vous de développer les activités de défense ?

EADS figure déjà parmi les leaders du secteur de la défense, numéro deux en Europe. Ces activités (qui incluent tous types d'avions militaires, des hélicoptères, des satellites militaires, des

missiles, de l'électronique de défense et des télécommunications sécurisées), fermement ancrées sur tous les segments du marché, ont généré en 2001 un chiffre d'affaires de 6,1 milliards d'euros, soit 20 % du chiffre d'affaires total du Groupe. Au vu de notre carnet de commandes, nous prévoyons une croissance de ce chiffre d'affaires supérieure à 50 % à l'horizon 2004, compte-tenu de l'entrée en carnet du programme A400M dès 2002. Simultanément, la rentabilité des activités de défense devrait s'améliorer de manière très sensible, car nous achevons notre restructuration et parce que la plupart de nos programmes militaires entrent en phase de livraison.

Quelles sont vos priorités pour l'année à venir ?

Notre première priorité reste la création de valeur pour nos actionnaires. Nous y parviendrons par la croissance de notre activité de défense et le renforcement de nos activités dans l'aviation commerciale. Nous devons également réduire le besoin en fonds de roulement, appliquer une stricte discipline pour le financement des clients, geler les investissements (hors programme A380) et contrôler rigoureusement l'ensemble des coûts. Notre objectif de gestion est simple : "Réduire les coûts, Augmenter la trésorerie, Rempporter des contrats".

Philippe Camus
Président Exécutif

Rainer Hertrich
Président Exécutif



Marchés Financiers et Politique Financière

Pendant l'année 2001, le cours de l'action a évolué en suivant quatre grandes tendances successives.



Evolution du cours de l'action



De janvier à juin 2001, le cours de l'action EADS a évolué dans une fourchette de 20 à 23 euros, ce qui constitue une bonne performance dans un contexte de repli significatif de tous les grands indices boursiers.

Le titre a ensuite fluctué entre 23 et 25 euros durant l'été, atteignant son cours le plus haut de l'année, à 25,07 euros, à la suite de l'annonce d'un niveau de commandes très prometteur lors du Salon Aéronautique du Bourget.

La troisième phase a démarré mi-août lorsque les marchés financiers ont commencé à manifester des inquiétudes quant aux perspectives de l'économie et du trafic aérien de passagers, se demandant si le point haut du cycle du secteur aéronautique avait été atteint. Le cours de l'action a alors baissé pour se stabiliser aux alentours de 19 euros.

La quatrième phase a été déclenchée par les événements du 11 septembre qui ont créé un accès de pessimisme des marchés financiers sur l'évolution de l'économie et du trafic aérien. L'ensemble des marchés a été affecté au cours de cette période, mais le titre EADS, à l'instar d'autres sociétés du secteur aéronautique, a fait partie des plus durement touchés après le coup d'arrêt porté au trafic aérien aux Etats-Unis et la chute sans précédent de 30 % à 40% du trafic aérien en septembre et octobre 2001.

Entre le 7 et le 21 septembre, l'action EADS a perdu la moitié de sa valeur, reculant à 9,14 euros, son plus bas historique. Cette période a été suivie par une reprise progressive jusqu'à 13-14 euros à fin 2001, traduisant le sentiment que le scénario catastrophe appartenait désormais au passé.

Si ce niveau de cours est bas par rapport aux records historiques antérieurs, il représente toutefois une performance supérieure à celle des indices boursiers (en particulier le CAC 40) depuis l'introduction en bourse d'EADS. Le 28 décembre 2001, le titre clôturait à 13,64 euros, soit une reprise de 49,2 % par rapport au niveau le plus bas de l'année.

En 2001, le volume moyen des échanges s'élevait environ à 1,7 million d'actions par jour.

La poursuite de la reprise économique et du trafic aérien au début de l'année 2002, ainsi que les opportunités de croissance du pôle défense (tels que Paradigm ou l'A400M) ont déjà contribué à soutenir le cours du titre EADS. En outre, Airbus a confirmé l'objectif de livraison de 300 appareils en 2002, soit un niveau relativement proche de celui de 2001 (325).

Les fondamentaux du secteur, à moyen et à long terme, restent solides avec une croissance moyenne sous-jacente du trafic aérien de près de 5 % et de bonnes opportunités en termes de renouvellement des avions.



Axel Arendt
Directeur Financier
Membre du Comité Exécutif d'EADS
Membre du Conseil d'Administration d'EADS

Faire face aux défis et assurer la croissance

Au lendemain des événements du 11 septembre, la Direction d'EADS a réagi sans attendre afin de préserver la création de valeur dans un contexte difficile

Préserver une rentabilité soutenue et un niveau de trésorerie satisfaisant

Immédiatement après le 11 septembre, la direction financière d'EADS a complètement révisé son plan de développement futur pour tenir compte des nouvelles hypothèses de marché. La première conséquence, actuellement mise en œuvre, de ce nouveau plan est le réajustement de la capacité de production d'Airbus. Dans tout le Groupe, les grands projets d'investissements, à l'exception de ceux liés au programme de l'Airbus A380, ont fait l'objet d'un nouvel examen ; les recrutements ont été gelés et des objectifs supplémentaires d'économies ont été fixés. Il a été demandé à toutes les unités opérationnelles de décider et de mettre en œuvre de nouvelles actions permettant de préserver une rentabilité soutenue et un niveau de trésorerie satisfaisant.

Les économies de coûts et de trésorerie dégagées par ces nouvelles actions viendront s'ajouter aux objectifs de création de valeur que nous nous étions fixés au moment de la création d'EADS. Nous renouvelons notre objectif de générer 600 millions d'euros de résultat opérationnel annuel supplémentaire à l'horizon 2004, provenant des synergies essentiellement issues de la coordination, au niveau du Groupe, des achats, de l'organisation de la production et des projets de Recherche et Développement. Nous prévoyons de réaliser la moitié de ce chiffre en 2002. Les résultats obtenus en 2001, qui, avec 100 millions d'euros de création de valeur supplémentaire, ont largement dépassé l'objectif de l'année, viennent conforter ces prévisions. Forts de la solidité de notre position de trésorerie en fin d'exercice 2001, nous allons pouvoir poursuivre la montée en cadence de la production de l'A340-500/-600, ainsi que le développement du programme de l'A380 – qui sont autant de programmes pour assurer nos profits de demain.

Une gestion qui repose sur la création de valeur

Afin d'accentuer sa priorité sur la préservation de la trésorerie, EADS a élaboré un nouvel indicateur de mesure de la performance du Groupe, dérivé de l'approche de la Gestion par la création de valeur. Cet indicateur, destiné à mesurer dans le futur notre performance financière, se nomme "Cash Value Added (CVA)", à savoir "Valeur Ajoutée sur la Trésorerie" (voir définition ci-dessous). Il devrait favoriser l'émergence d'une culture de gestion de la création de valeur au sein de la Société. Dès cette année, nous utilisons l'indicateur CVA dans notre procédure de planification pour fixer nos objectifs financiers internes.

Notre engagement à créer de la valeur constitue le moteur de notre politique financière. Cette politique motive nos investissements dans des activités rentables et stimule la mise en œuvre des synergies, tout en veillant au maintien d'une situation financière solide.

Definition :

La "Valeur Ajoutée sur la Trésorerie" ou "Cash Value Added (CVA)" se calcule en déduisant du flux de trésorerie, le coût du capital estimé sur la base du coût moyen pondéré des ressources de la Société. La CVA servira d'indicateur de mesure des objectifs et performances financières au niveau du Groupe EADS et de chacune de ses Divisions. La CVA ou la variation de CVA d'une année sur l'autre feront partie des éléments entrant dans le calcul de la rémunération des cadres dirigeants à compter de 2003.

Grands axes stratégiques

EADS est aujourd'hui la deuxième société au monde de l'industrie aéronautique et de défense, avec une gamme inégalée de produits et de services.



En 2001, EADS a accompli d'énormes progrès dans sa stratégie de portefeuille d'activités, visant une croissance forte et équilibrée entre ses activités commerciales et de défense.

Cette stratégie se traduit par :

- **Un rôle de premier plan dans l'industrie aéronautique et de défense au niveau européen, transatlantique et mondial**
- **La poursuite de nouvelles opportunités dans les domaines de la défense**

Amélioration de la position sur le marché

Notre objectif est d'atteindre, sur les principaux marchés d'aéronautique et de défense du monde, une position de premier plan.

Au cœur de cet objectif, figure le rôle actif et primordial que nous jouons dans la consolidation du secteur aéronautique et de défense en Europe. La création d'Airbus, société intégrée, a renforcé notre efficacité et a multiplié les opportunités, dans de nouveaux projets civils tels que l'A380, mais aussi dans le domaine de la défense, avec l'A400M. La constitution de MBDA a donné naissance au numéro deux mondial des systèmes de missiles tactiques. Nous continuerons de nous attacher à l'indispensable restructuration du secteur en Europe, particulièrement dans les activités spatiales (Astrium et lanceurs), les avions militaires et les systèmes de défense.

Nous nous employons à nouer des partenariats internationaux afin de renforcer notre accès à des marchés en pleine expansion. Parmi ces initiatives stratégiques, figure notamment l'acquisition par notre filiale EADS Defence and Security Networks (ESDN) de la société Cogent, leader britannique du cryptage et des télécommunications sécurisées ; nous avons ainsi pu renforcer, au Royaume-Uni, notre participation dans le programme Bowman de télécommunications militaires. Citons également la prise d'une participation dans Patria, leader finlandais de l'aéronautique, dans PZL-Okecje en Pologne et dans Hawker Pacific en Australie. Ces implantations nous ont déjà permis d'obtenir des contrats à l'exportation, d'une valeur supérieure à 2 milliards d'euros. Nous étudions encore des possibilités de partenariat en Russie, en Corée, au Japon et en Chine, ainsi qu'au Moyen-Orient et en Amérique du Sud.

Nous nous employons à nouer des partenariats internationaux afin de renforcer notre accès à des marchés en pleine expansion.

L'élargissement de notre accès au marché américain de la défense, en pleine croissance, est une composante nécessaire de notre stratégie. Nous coopérons actuellement avec Northrop Grumman (sur un projet de drones et sur le système de reconnaissance au sol AGS de l'OTAN), avec Boeing (sur des missiles balistiques de théâtre) et avec Lockheed Martin (sur le système de défense aérienne MEADS). Nous envisageons également des possibilités de partenariat dans les domaines des avions de mission et de l'électronique de défense.

Nous prévoyons que cette tendance se confirmera puisque nous entendons saisir de nouvelles opportunités dans les domaines tels que les avions multi-missions, les avions ravitailleurs et les boucliers anti-missiles.



Jean-Louis Gergorin
Vice-Président Exécutif
Directeur de la Coordination Stratégique
Membre du Comité Exécutif d'EADS

Notre ambition est de faire d'EADS le leader mondial de l'aéronautique, de l'espace et de la défense

Stratégie de défense intégrée

Avec un chiffre d'affaires dans le secteur de la défense de 6,1 milliards d'euros en 2001, EADS occupe incontestablement la deuxième place en Europe. Nos activités de défense (avions et hélicoptères militaires, satellites, missiles et systèmes électroniques de défense) représentent 20 % du chiffre d'affaires du Groupe. A moyen terme, notre objectif est de faire progresser ce chiffre d'affaires de plus de 50 %.

Dans la défense, nous donnons la priorité aux domaines de missions qui comportent, selon nous, le potentiel de croissance le plus élevé. Sous l'égide du Comité de Coordination Stratégique Défense, EADS rassemble des compétences provenant de tout le Groupe dans les domaines de renseignements (C4ISR), de dissuasion et de projection de puissance militaire, de survivabilité et de sécurité du territoire. Notre offre en la matière compte déjà les produits suivants :

- Renseignements (C4ISR) : satellites de télésurveillance Helios, drone Eurohawk, réseaux de communications mobiles cryptées Rubis et Acropol et avion de surveillance maritime C-295.
- Force de dissuasion et projection de la puissance militaire : missile balistique M51, avion de combat Eurofighter, missiles de croisière Scalp Storm Shadow, missiles air-air Meteor et avions de transport militaire CN-235 et C-295.
- Survivabilité et sécurité du territoire : systèmes de missiles Aster et Meads.

Perspectives d'avenir

Un an après sa création, EADS s'est assurée une position de leader, tant dans ses activités civiles que de défense.

Notre expérience confirme notre stratégie d'équilibre entre les activités commerciales et militaires, pour réduire notre exposition aux cycles des marchés et nous assurer une croissance régulière. EADS doit créer de la valeur par voie de croissance interne, grâce aux synergies réalisées entre activités civiles et de défense, et par le biais de nouvelles alliances et d'acquisitions qui renforcent notre présence dans le monde.



¹ De plus, EADS est un actionnaire majeur dans Dassault Aviation (45,94 %) qui fabrique les avions de combats Mirage et Rafale et les avions d'affaires Falcon.

Le marché

2001 a été une année tumultueuse, marquée de défis et d'opportunités. L'activité civile a été confrontée à des contraintes sévères tandis que, dans le domaine de la défense, le besoin de nouvelles solutions en matière de stratégie et d'achat d'équipement, s'appuyant sur des technologies avancées, est devenu plus pressant. Alors que nous assistons au redressement de l'économie mondiale, le portefeuille de produits d'EADS, en pointe dans les secteurs civils et militaires, est remarquablement positionné pour sortir renforcé et plus rentable.



A l'heure de la compétition entre nos clients

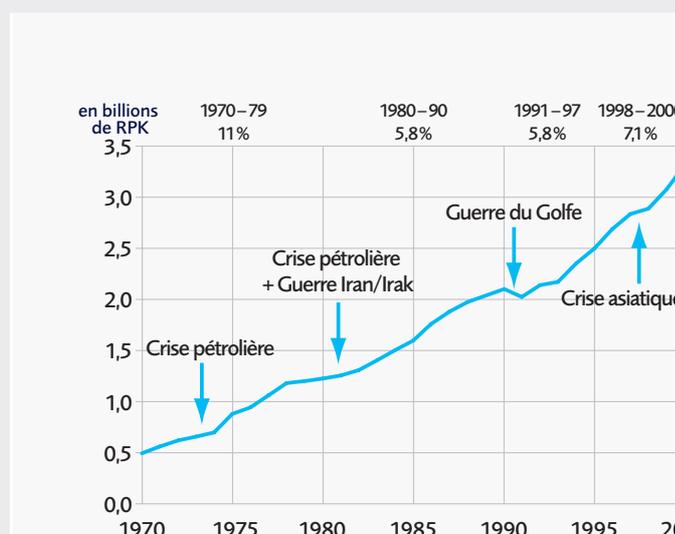
Le marché des avions commerciaux

L'année 2001 restera dans l'histoire, comme la première année depuis la guerre du Golfe marquée par un recul sensible de la croissance du trafic aérien de passagers – avec des conséquences évidentes pour les constructeurs aéronautiques.

Au cours des 40 dernières années, le trafic aérien a progressé de 7,5 % par an en moyenne, tandis que le PIB (Produit Intérieur Brut) mondial et le pouvoir d'achat des consommateurs étaient aussi en croissance. La déréglementation a ouvert la voie de la concurrence sur les tarifs et de l'extension des réseaux pour attirer des millions de nouveaux clients. Le marché des avions commerciaux de plus de 100 places est un marché dynamique, qui évolue au rythme de changements de stratégies des compagnies aériennes en termes de destinations, ce qui les oblige à posséder une flotte d'appareils complète et évolutive.

Au fil des années, le défi pour les constructeurs aéronautiques a été de livrer de nouveaux avions plus économiques et respectueux des normes toujours plus strictes, sur l'environnement et les nuisances sonores. Au cours du premier semestre 2001, les signes de ralentissement dans le secteur de l'aviation commerciale étaient déjà perceptibles. La croissance annuelle du trafic aérien international avait reculé à 2 % et les compagnies aériennes, américaines notamment, annonçaient déjà des pertes susceptibles d'atteindre 2 milliards de dollars.

Après les événements du 11 septembre, les compagnies, subissant l'effondrement du trafic, se sont défaites de leurs excédents de capacités. Malgré le ralentissement du secteur aérien prévu pour 2002, les perspectives à plus long terme sont favorables. Le gouvernement américain a pris des mesures rapides et décisives pour limiter les dommages subis par les compagnies aériennes, en leur offrant notamment un programme d'aide de 15 milliards de dollars (dont 5 milliards d'injections de trésorerie et 10 milliards de garanties). Les statistiques sur le nombre de passagers ont fait apparaître un rétablissement de la situation plus rapide que prévu. Entre-temps, certaines des grandes compagnies américaines ont publié des chiffres du trafic qui se redresse. Alors qu'en octobre 2001, le trafic aérien tombait



Croissance du trafic aérien (Trafic annuel mondial en milliards de revenu de kilomètre passager – RPK).

Source : ICAO

à 78 % de son niveau de l'année précédente, il remontait à 85-90 % en décembre 2001.

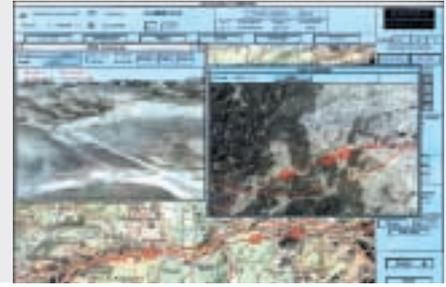
La reprise devrait être soutenue, mais il est encore difficile de prévoir le moment précis où elle interviendra. D'un côté, le niveau d'endettement des consommateurs américains et les chiffres du chômage témoignent d'une situation délicate, d'un autre côté, les cours du pétrole restent faibles, l'économie américaine semble devoir se redresser en 2002 et les consommateurs renouent avec la confiance dans le transport aérien. Dès qu'elles auront renfloué leur trésorerie, les compagnies aériennes vont devoir repenser leurs équipements, puisqu'une bonne partie des capacités dont elles se sont séparées au moment du déclin, se compose d'avions plus anciens, dont le remplacement était souvent imminent. Il est également probable que les compagnies continueront à rationaliser leurs flottes et à réduire le nombre de modèles qui les composent.



Airbus A310 en version fret



EC135 en mission de sauvetage



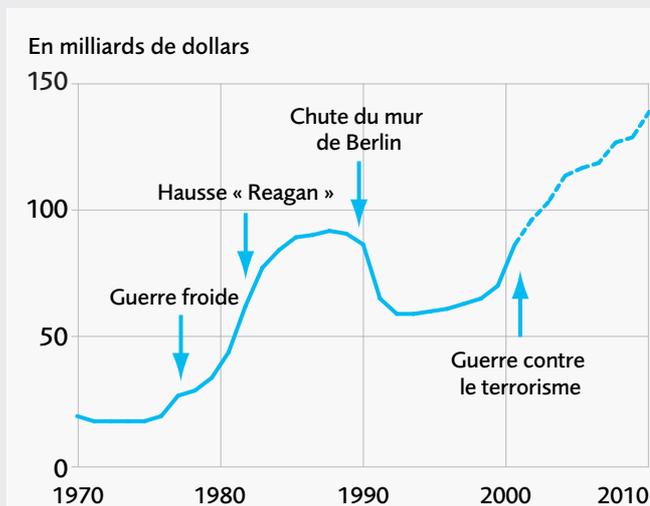
Préparation de missions aéronautiques

Dans un tel contexte, la famille Airbus devrait tirer parti de ses nombreux atouts face à la concurrence. En effet, ses appareils couvrent tous les types de trajet, des distances les plus courtes aux plus longues, et bénéficient des technologies les plus récentes, alliant performances remarquables, coûts d'exploitation minimaux, et avantages d'exploitation d'une communalité sans pareille.

Le marché de la défense

Les événements du 11 septembre ont accéléré certaines évolutions dans le domaine de la défense et redéfini les relations stratégiques, entre les Etats-Unis et l'Europe. Ils ont aussi généré de nouveaux besoins de technologies spécifiques et complexes de la part des gouvernements et des ministères de la défense dans le monde entier.

À la suite d'une décision du gouvernement américain prise avant le 11 septembre, le budget national de la défense pour 2002 avait été revu à la hausse, à 344 milliards de dollars.



Budget total d'équipements militaires pour l'Union Européenne et les États-Unis.

Source : OTAN, JP Morgan et autres

D'autres augmentations sont attendues, notamment une enveloppe de 13,7 milliards de dollars d'investissements annoncée en réaction directe aux attentats. Des hausses supplémentaires du budget américain de la défense sont envisagées en 2003, jusqu'à 48 milliards de dollars, destinées à la transformation en profondeur de la défense américaine.

Aujourd'hui plus que jamais, l'Europe et bon nombre de pays s'attachent à analyser leur rôle en matière de sécurité, qu'elle soit internationale ou intérieure. Plusieurs facteurs sont susceptibles d'influencer, à court et moyen termes, le marché des équipements et des services pour la défense.

Citons d'abord la prise de conscience des lacunes européennes en termes de moyens des armées nationales. La sécurité du territoire prendra une importance nouvelle (meilleure application C4ISR, renforcement de la surveillance aux frontières, protection contre les menaces de type NBC – nucléaires, bactériologiques et chimiques – éventuellement doublées d'une défense par missiles balistiques), mais aussi les forces de projection et de déploiement militaires (à savoir la capacité de mener des opérations à distance, d'approvisionner et de soutenir des troupes loin de leurs bases). Ces éléments auront des effets prévisibles sur la demande de transport militaire et d'avions de missions, toutes capacités confondues. En particulier, les avions de transport militaire et les hélicoptères militaires seront les segments clés du soutien logistique dans le cadre d'une nouvelle politique de projection de force.

En l'occurrence, le conflit en Afghanistan a confirmé toute l'importance des technologies de pointe. Il a mis en évidence la possibilité offerte aux commandants des opérations d'attaquer des cibles avec une précision absolue, une meilleure efficacité et moins de victimes. Ce conflit a également fait apparaître toute la valeur du renseignement obtenu par satellite, l'importance des drones, des systèmes de commandement et de contrôle en temps réel, des missiles de croisière et des munitions intelligentes pour les frappes en profondeur.

Le marché suite

Parallèlement au développement de systèmes très sophistiqués, il faudra améliorer leur intégration, leur souplesse et leur capacité d'interaction. Il sera essentiel que des systèmes complexes parviennent à fournir un flux continu d'informations à tous les stades, depuis la collecte de renseignements jusqu'à la prise de décision et la mise en œuvre, ainsi que par l'intermédiaire de tous les systèmes en œuvre sur le théâtre des opérations. Les moyens de guerre électronique, doublés de facultés de télécommunications sécurisées et rapidement déployables figurent parmi les priorités d'équipement.

Enfin, il reste encore un levier de progrès : la pression qui s'exerce sur les constructeurs pour qu'ils fournissent des produits toujours plus économiques, malgré leur complexité croissante. Elle est de nature à encourager une consolidation plus poussée des industriels et des acheteurs, ainsi qu'une multiplication des partenariats internationaux.

Enfin, nous pensons que de nombreuses armées vont découvrir les avantages de la sous traitance de leurs activités de réparation et de maintenance, dans un souci d'économies supplémentaires.

Nous sommes convaincus que le portefeuille de produits militaires récents d'EADS sera en mesure de contribuer à toutes ces nouvelles tendances qui dessinent le paysage national et international en matière de défense, et d'en profiter.



Missile Polyphem



Autres marchés civils

Hélicoptères civils

Le marché mondial des hélicoptères civils a progressé, passant de 474 livraisons en 2000 à 495 en 2001. Il comprend des hélicoptères destinés aux dirigeants d'entreprise, à des utilisateurs commerciaux divers, aux exploitants pétroliers offshore ou à des groupes de sécurité publique tels que police nationale, services médicaux ou lutte contre les incendies. Après le 11 septembre, la demande d'hélicoptères sur le marché parapublic a augmenté de façon significative. Le niveau d'activité du marché des hélicoptères civils devrait rester soutenu au cours des cinq prochaines années.

Espace

L'année 2001 a été difficile dans ce domaine. Le budget des institutions européennes est resté stable ou, dans le meilleur des cas, en légère progression. Les commandes commerciales ont été inférieures à celles de l'exercice précédent, et ce pour plusieurs raisons : développement plus lent que prévu des nouvelles applications de télécommunications, comme celles à bande

passante large ; processus continu de consolidation et de restructuration parmi les principaux opérateurs, qui s'est traduit par une réduction et par des retards dans la demande de nouveaux satellites. Sur ce marché, d'ailleurs, les constructeurs d'équipements spatiaux, dont Astrium, filiale à 75 % d'EADS, font généralement état d'une situation de surcapacité de production des satellites de télécommunications. La conjoncture économique mondiale en 2001 a également pesé sur la demande globale en équipements de télécommunications par satellite. Le segment des lanceurs a souffert du recul du nombre total de lancements commerciaux, ainsi que de la concurrence vigoureuse des lancements offerts par des sociétés américaines utilisant des lanceurs d'Europe de L'Est.



Airbus A300-600ST
"Beluga"



Astrion – Système IRDT
de ré-entrée

Nous nous adaptons rapidement et efficacement aux changements grâce à notre capacité d'adaptation

Les sociétés qui développent et utilisent des technologies de pointe ont une capacité naturelle à adopter de nouveaux modes de pensée.

Chez EADS, compte tenu de la nature multiculturelle de notre organisation, cette capacité d'ouverture et d'adaptation au changement n'est pas une simple question de technologie. Elle fait intrinsèquement partie de l'approche que nous avons choisie pour gérer nos activités dans leur globalité et aborder nos clients et l'ensemble de nos partenaires. Cette attitude de changement a déjà porté ses fruits.

Améliorer notre organisation

Depuis le jour de sa création, EADS a clairement conscience que le partage des ressources, de l'expérience et de l'expertise entre unités opérationnelles crée des opportunités. Ce processus, baptisé "Merger Integration", s'est révélé être un des fondements de l'avenir de notre Groupe, qui a déjà généré une valeur ajoutée substantielle, fruit des synergies dégagées.

Quelques 670 projets d'intégration, dont 276 ayant un impact direct sur le résultat opérationnel, ont déjà été mis en œuvre afin de développer des synergies en partageant davantage les moyens, les outils, les savoir-faire et l'expérience entre Divisions et unités opérationnelles. Parmi ces projets, certaines initiatives ont trait à la recherche et à la technologie,

tandis que d'autres intéressent les domaines de la production, de l'ingénierie, des achats ou du support aux produits. En 2001, ces projets ont déjà créé de la valeur, ajoutant plus de 100 millions d'euros au résultat opérationnel, dépassant ainsi de 60 % l'objectif fixé. Nous prévoyons de générer ainsi plus de 600 millions d'euros de résultat opérationnel supplémentaire à l'horizon 2004.

EADS International, notre nouvelle organisation commerciale est une autre illustration des atouts de nos activités intégrées.

Partage des connaissances, amélioration des produits

Un autre atout majeur d'EADS réside dans sa capacité à exploiter ses technologies entre ses divisions par delà ses frontières nationales. Cette faculté se matérialise chaque jour davantage ; par exemple, les compétences d'Airbus sont utilisées dans le développement et la production de l'A400M.

Nous figurons également parmi les leaders mondiaux dans le domaine des partenariats, travaillant en étroite collaboration avec des sociétés comme BAE Systems, Thales et Finmeccanica en Europe ou Northrop Grumman et Boeing aux Etats-Unis ; autant de partenaires avec lesquels nous partageons informations, risques et technologies dans le but de mettre au point les solutions les plus adaptées à nos clients à un prix compétitif.



Eurofighter



Au cours de cette année marquée par de profonds changements dans les secteurs aéronautique, espace et défense, la capacité d'EADS à adapter rapidement et efficacement son approche opérationnelle a déjà montré sa valeur.



A330 dans sa version avion ravitailleur

Maintenir Airbus sur sa lancée, toujours plus haut

Les terribles événements du 11 septembre ont eu des répercussions dans le monde entier, accélérant la récession économique mondiale déjà amorcée et aggravant en particulier le ralentissement cyclique du secteur de l'aéronautique civile. Grâce à la flexibilité mise en place auparavant dans l'organisation de sa production,

Airbus a été en mesure de réagir rapidement à cette nouvelle conjoncture.

Pour commencer, Airbus a conduit, avec ses clients, une analyse détaillée de son carnet de commandes, afin de s'assurer que ceux-ci étaient encore capables de prendre livraison de leurs appareils conformément au calendrier défini. Airbus a également réduit son niveau de



Technicien vérifiant un réacteur d'A310

financement des ventes pour la troisième année consécutive, gagnant ainsi de la marge de manoeuvre pour affronter les difficultés actuelles. Airbus a ensuite passé en revue ses plans de production prévus pour 2002 et 2003. Ayant déjà anticipé un ralentissement cyclique avant la tragédie du 11 septembre, Airbus avait commencé à ralentir la progression de sa production dès l'été 2001, si bien qu'aujourd'hui, Airbus prévoit de livrer 300 avions en 2002, alors qu'il était initialement prévu d'augmenter la cadence annuelle de production à 400 appareils.



Il ne s'agit toutefois pas d'une réduction drastique par rapport au niveau de 2001 (325 appareils) ; ce ralentissement s'apparente davantage à une stabilisation du rythme de production. La souplesse inhérente à son organisation a permis à Airbus d'adopter ce nouveau rythme sans conséquence dramatique sur ses effectifs, dont la richesse des compétences sera indispensable pour poursuivre son

succès, dès que la reprise, déjà anticipée, sera au rendez-vous.

Savoir exploiter les ressources acquises dans un contexte différent

EADS est déterminée à augmenter la part et l'importance du secteur défense dans son portefeuille d'activités, pour s'adapter au contexte mondial, alors que les questions de défense et de sécurité seront bien plus à l'ordre du jour que dans les années 1990.

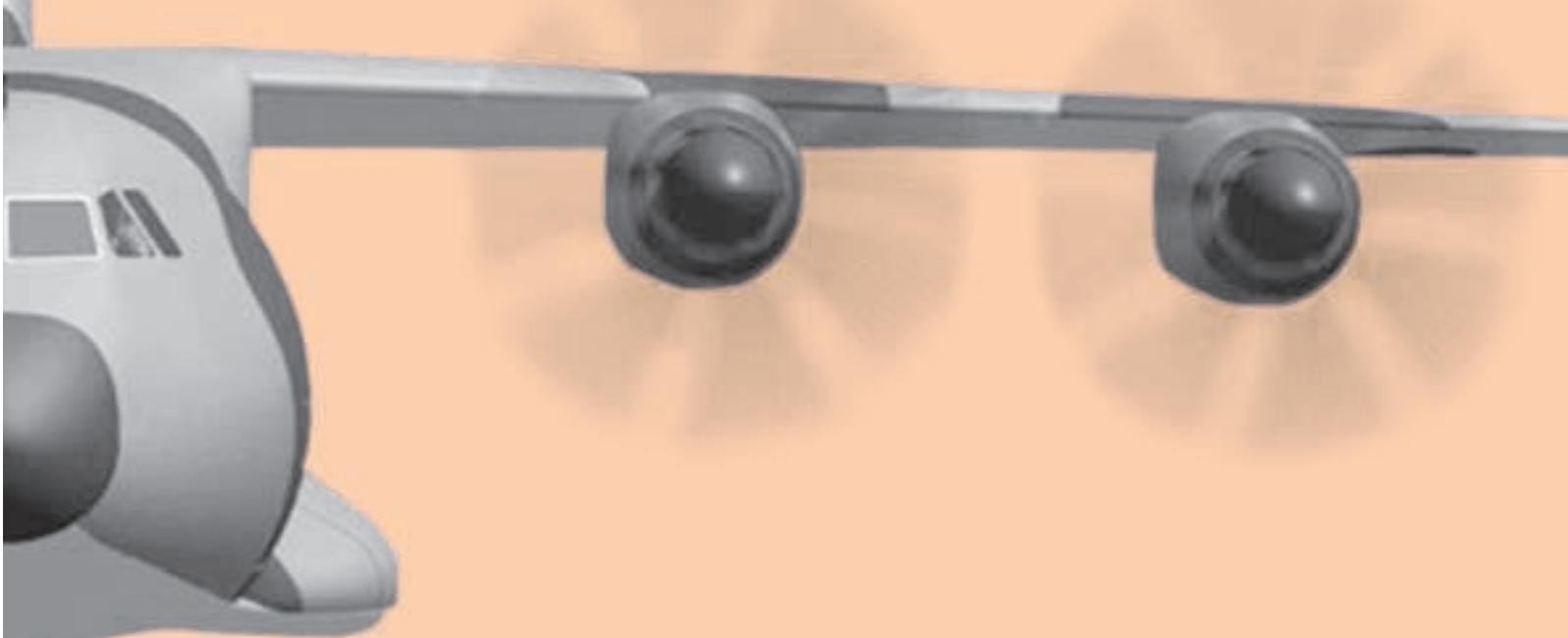
L'A400M, le plus gros avion de transport militaire européen, qui représente le plus important contrat d'EADS depuis sa création, est une remarquable illustration de notre capacité à nous adapter à ces besoins en mutation. L'A400M est un exemple de technologie civile mise au service d'un produit militaire. Ce programme utilise la même flexibilité d'organisation de la production que celle d'Airbus, démontrant notre

aptitude à réaliser des synergies inter-unités opérationnelles.

Dans le même temps, l'A400M est en mesure de répondre aux besoins de huit nations et de leurs forces armées, ainsi qu'à ceux de futurs clients. L'adaptabilité du produit est la clé de son succès : il peut servir au transport de troupes, de matériels ou de gros équipements, comme des hélicoptères ou des véhicules armés.



Envisat est placé dans une chambre anéchoïde d'Astrium afin de vérifier la compatibilité des différentes fréquences radio





Premier vol de l'Airbus
A340-600



A400M

Quelles sont aujourd'hui les attentes des clients ?
Comment répondre plus efficacement à leurs besoins ?
De quoi auront-ils vraisemblablement besoin demain ?

à l'écoute du marché

EADS s'est engagée sur la voie de la maximisation de la création de valeur pour tous ses partenaires – clients, actionnaires, salariés, communautés locales et grand public, à l'échelle nationale et internationale.

Pour réaliser cet objectif, nous devons comprendre nos partenaires, leurs activités, leurs besoins et leurs propres objectifs. Or, notre palmarès en la matière est inégalé dans le secteur.

L'A380 a été conçu après consultation de plus de 80 compagnies aériennes, à l'issue d'études menées auprès de responsables de ces compagnies, de pilotes, d'autorités aéroportuaires, et de passagers. Nos avions commerciaux ne se contentent pas d'être à la pointe de la technologie ; ils sont tournés vers le service à la clientèle.

Notre famille d'hélicoptères, désormais complète, est conçue pour couvrir tous les besoins de nos clients, du transport civil et parapublic jusqu'aux appareils militaires et d'attaque navale. Parallèlement, dans le domaine de l'aviation militaire, nous sommes en mesure non seulement d'offrir les appareils les plus performants, mais également un support logistique intégré et des simulateurs de formation.

L'avion de transport militaire tactique, l'A400M, a été non seulement conçu à partir d'un cahier des charges spécifiquement militaire, mais peut aussi s'adapter à un large éventail de besoins répondant à des critères de charges utiles élevées, de grande autonomie de vol et de grande vitesse de croisière.

Dans le domaine des avions de missions, nous utilisons toutes les compétences et capacités dont nous disposons entre unités opérationnelles. Cette approche dite de "l'interlocuteur unique pour le client" favorise la compréhension des besoins et aboutit aux meilleures solutions technologiques. Pour ne citer qu'un exemple : dans l'appel d'offre pour l'appareil de surveillance maritime des garde-côtes américains, tous les concurrents ont proposé d'utiliser l'avion de type CN-235 d'EADS.

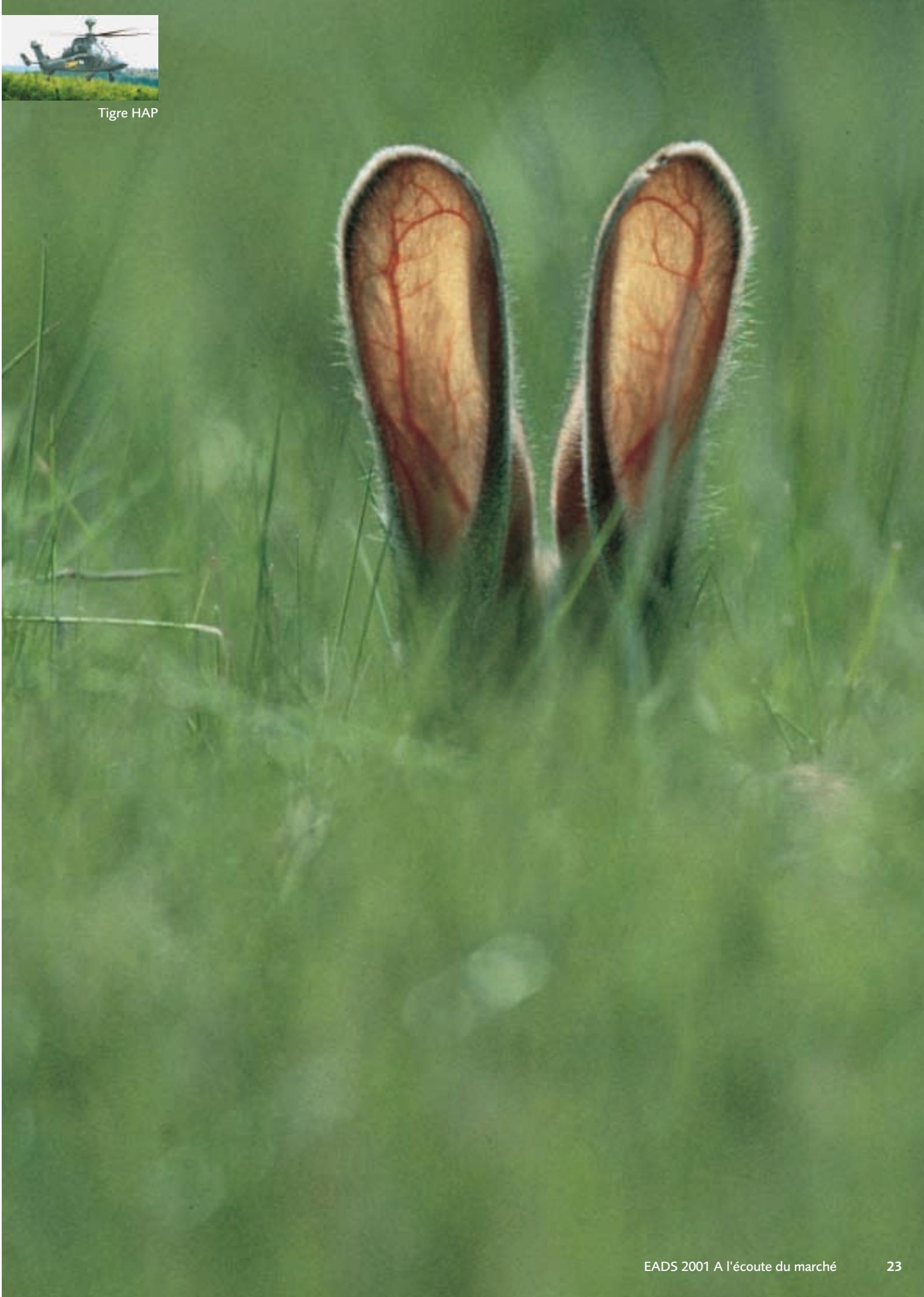
Parmi les autres exemples de grands projets européens, dans lesquels EADS joue un rôle prépondérant, en répondant aux nouvelles exigences du marché militaire figurent :

- Le programme Skynet 5, où Astrium offrira une nouvelle génération de services de télécommunications sécurisées au ministère britannique de la défense.
- Le futur avion de ravitaillement pour le ministère britannique de la défense pour lequel EADS a une proposition répondant au cahier des charges.

Entreprise internationale d'envergure mondiale proposant des produits à la pointe de la technologie, EADS, au travers de ses entités opérationnelles reste à l'écoute de ses clients, répondant continuellement à leurs demandes et leur offrant des solutions sur mesure. Eurocopter, par exemple, s'est doté d'un réseau de filiales dans le monde entier, afin de rester en contact direct au quotidien avec ses différents marchés régionaux.



Tigre HAP



Des avions de transport de passagers aux systèmes spatiaux les plus pointus, EADS devance dans toute son offre les évolutions de marché afin de dépasser les attentes de ses clients en matière de rapport coût-efficacité.

Les succès continus d'Airbus, reposent sur sa capacité à développer de nouveaux programmes adaptés à la demande du marché.

Airbus offre aujourd'hui une gamme complète d'avions commerciaux, de 100 à plus de 500 sièges, présentant un niveau d'interopérabilité inégalé et l'avantage de la communalité pour la maintenance. Cet avantage associé aux coûts d'exploitation réduits des appareils et à leur conformité aux normes les plus strictes en matière d'environnement et de sécurité, répond à l'une des priorités des clients ainsi que l'a confirmé le ralentissement actuel. Il permet aux compagnies aériennes d'ajuster au mieux l'organisation de leur flotte afin d'optimiser leur efficacité.



Hellas, système de détection d'obstacle pour hélicoptères

Le déroulement des tous derniers programmes tels que l'A380, l'A340-500/-600 et le futur avion militaire A400M est conforme aux plans et aux calendriers.

Une opportunité de marché qui dépasse littéralement les frontières de notre monde

La navigation et le positionnement par satellite, ainsi que la transmission d'informations en temps réel revêtent également une importance croissante dans de nombreux secteurs d'activité commerciale, le marché potentiel est ici gigantesque. On estime que sur une période de 20 ans à partir de 2005, le marché européen de fourniture d'équipements aux utilisateurs de satellites et de services associés pourrait s'élever à environ 200 milliards d'euros. Les signaux de positionnement disponibles actuellement proviennent du système américain de positionnement global GPS (Global Positioning System) et, dans une moindre mesure, du système russe Global Navigation Satellite System (Glonass).





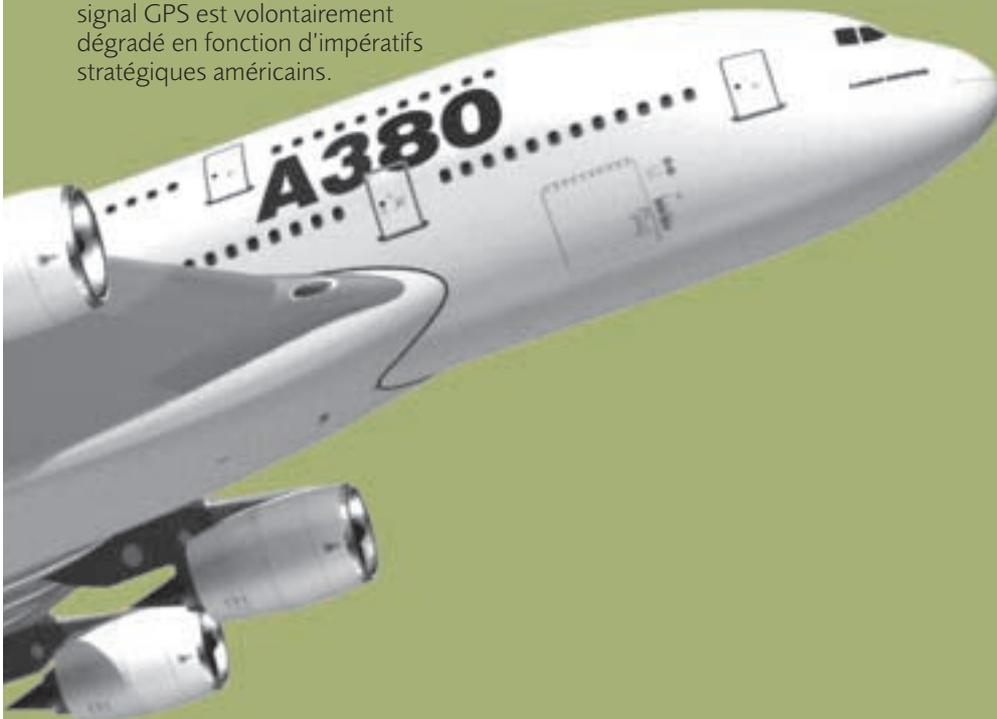
EC130

Ces deux systèmes ont été mis au point à des fins militaires, mais ni l'un ni l'autre n'est en mesure de fournir une qualité et une fiabilité de services susceptible de répondre aux exigences actuelles en matière de sécurité, d'efficacité et de compétitivité. En effet, Glonass n'exploite actuellement que la moitié environ de ses satellites tandis que le signal GPS est volontairement dégradé en fonction d'impératifs stratégiques américains.

L'Union Européenne ayant compris la nécessité d'avoir un service de navigation global sous contrôle d'une autorité civile internationale, a donné naissance à Galileo, un projet de système de navigation par satellite. Le système pourra fonctionner en interaction avec le GPS et la mise à disposition d'informations de position avec d'autres systèmes permettra d'élargir les bénéfices de Galileo. Par exemple, l'intégration d'un récepteur Galileo dans un combiné GSM garantira l'accès à de nombreux services personnalisés d'informations de positionnement. Galileo représente une opportunité majeure pour le secteur de l'industrie spatiale au sens large. Grâce à Astrium et à sa grande expérience dans le domaine de la navigation par satellite, EADS est amenée à jouer un rôle de premier plan dans la conception et le développement de ce système.



Laboratoire de recherche Columbus, destiné à la Station Spatiale Internationale (ISS – International Space Station)





MAKO



NH90

Repousser les frontières de la technologie
et penser différemment

à la pointe de l'innovation

EADS travaille aujourd'hui sur des projets qui figurent parmi les plus performants de notre secteur ; parmi ces projets de hautes technologies, on peut citer l'A380, l'Eurofighter, l'A400M, le télescope spatial Herschel et la nouvelle génération de missiles air-air à statoréacteur.

Pour le futur, nous disposons de ressources exceptionnelles dans nos activités de recherche et de développement technologique, centrées sur le renforcement de nos compétences clés et la mise en œuvre de solutions économiques pour nos clients.

Une structure qui génère des résultats

Fonctionnant à la fois par l'intermédiaire du Réseau de Recherche et Technologie d'EADS (dont la vocation est de développer les synergies dans l'ensemble du Groupe), et du Centre de Recherche du Groupe, nos activités de recherche sont actuellement orientées autour de cinq pôles technologiques, identifiés comme des atouts majeurs face à la concurrence :

- Matériaux, structures et techniques de fabrication les plus pointus au service d'une production optimisant coût et efficacité,

- Technologies électroniques, microélectronique/optronique et micro-ondes afin de créer des produits intégrés "intelligents",
- Dynamique du vol, propulsion, énergie et acoustique pour favoriser la mise au point d'avions respectueux de l'environnement et de véhicules de hautes performances,
- Systèmes et services associés afin de créer des systèmes robustes et intelligents qui étendront le champ de nos opportunités commerciales,
- Technologies d'information et de logiciels, et processus de pointe qui répondront aux grandes préoccupations économiques et de coût par la voie de "conception de produits virtuels".

Fort de ses différents centres nationaux et d'une gestion centralisée à Paris, le Centre de Recherche d'EADS est de plus en plus considéré par les gouvernements et les établissements de recherche en Europe comme un modèle d'intégration internationale respectueuse des spécificités de chaque nation. La coopération en matière de recherche en Europe et au sein du Groupe renforce notre capacité à progresser technologiquement, pour répondre aux attentes de nos clients.



ISS – Station Spatiale
Internationale



EADS dispose d'un héritage extraordinaire d'innovations, telles que le premier hélicoptère à turbine, le rotor de queue caréné d'hélicoptère (Fenestron), le premier gros porteur biréacteur, les premiers systèmes de commandes de vol électriques pour avions commerciaux et hélicoptères militaires et l'utilisation des matériaux composites légers en fibre de carbone sur les appareils Airbus. Et demain est un autre jour...



Soudage au laser sur un Airbus

Maintenir une position de leader dans la recherche

Nous élaborons le programme commun de recherche d'EADS pour 2002-2004. A court terme, ce programme nous permettra de sélectionner et d'affiner notre portefeuille de projets afin d'optimiser la création de valeur ajoutée.

En 2002, nous allons continuer à œuvrer pour le bénéfice de nos clients en mettant nos capacités en recherche et technologie au service de l'amélioration de la productivité, des performances et du respect de l'environnement. Nous allons également continuer à jouer un rôle actif au sein de l'IAQG, groupe international pour la qualité dans l'industrie aérospatiale.

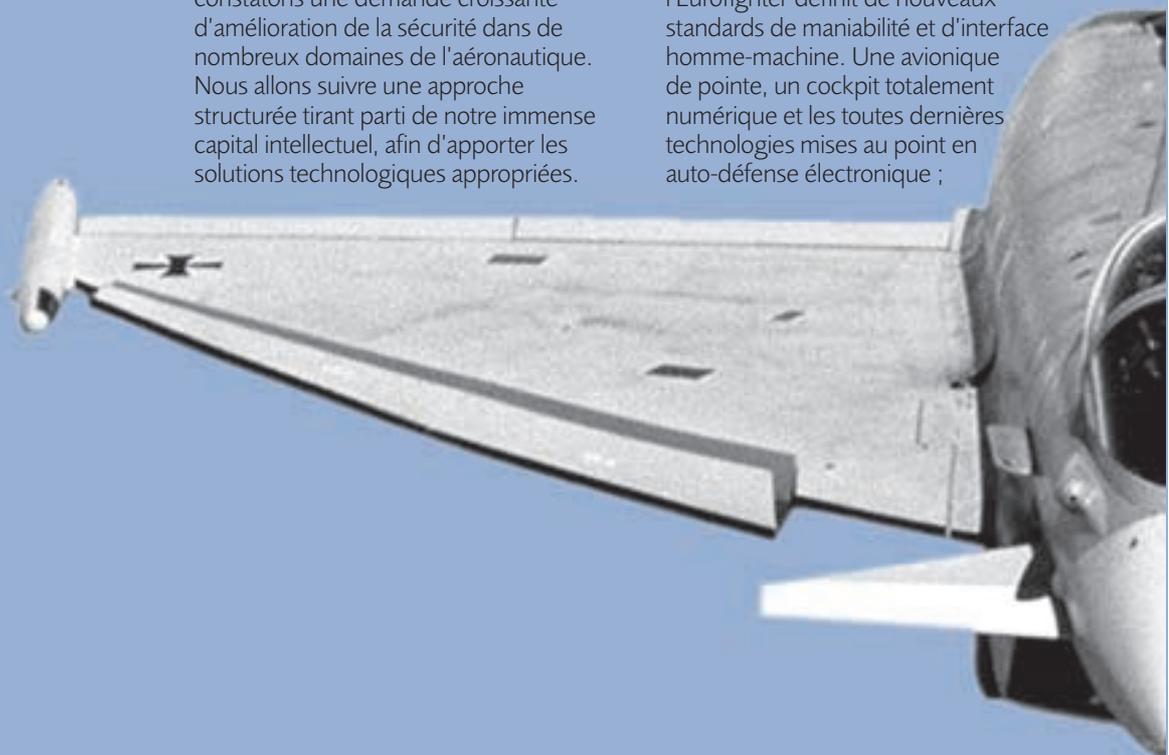
Lorsque l'on se tourne vers l'avenir, nous constatons une demande croissante d'amélioration de la sécurité dans de nombreux domaines de l'aéronautique. Nous allons suivre une approche structurée tirant parti de notre immense capital intellectuel, afin d'apporter les solutions technologiques appropriées.



Etude aérodynamique dans une soufflerie

Protéger l'avenir

L'Eurofighter est pour les décennies à venir l'avion de combat multirôles utilisant les technologies les plus pointues. Exploitant pleinement le principe unique au monde de la commande vocale directe (direct voice input - DVI) à bord de la nouvelle génération d'avions de combat, l'Eurofighter définit de nouveaux standards de maniabilité et d'interface homme-machine. Une avionique de pointe, un cockpit totalement numérique et les toutes dernières technologies mises au point en auto-défense électronique ;





le déploiement des armes, la navigation, le contrôle des systèmes et les liaisons communications/données garantissant un niveau élevé d'efficacité. Les systèmes numériques de commandes de vol, à redondance multiple, associés à deux nouveaux réacteurs aux performances élevées, récemment mis au point, sont la garantie de performances remarquables en vol et d'une fiabilité sans faille de l'Eurofighter.

Découvrir les secrets de l'Univers

Pionnier en matière de recherche et de développement, Astrium s'applique à révolutionner le domaine des télescopes spatiaux, pour nous permettre de voir plus loin dans les profondeurs de l'espace, ainsi que dans les origines des temps.

L'observatoire spatial européen Herschel, dont le lancement est prévu en 2007, comportera un miroir de 3,5 mètres de diamètre construit par Astrium, et sera le plus grand télescope optique jamais fabriqué. Nous comprendrons mieux alors, comment, il y a quelque 13 milliards d'années, se sont formées les premières étoiles et galaxies.

De telles prouesses ont été possibles grâce à l'utilisation du carbure de silicium, un matériau extrêmement stable permettant la fabrication de très grands miroirs ultra légers. Ces avancées sont le fruit d'investissements réalisés par Astrium dans des activités communes de recherche et de développement, depuis 1992, menées en France avec la société Boostec.



Mars Express avec Beagle 2



Organisation Opérationnelle

Conformément à la structure de direction compacte mise en place par EADS, les dirigeants des cinq Divisions opérationnelles du Groupe – Airbus, Avions de Transport Militaire, Aéronautique, Systèmes Civils et de Défense, Espace – rendent compte directement aux Présidents Exécutifs. Chaque directeur de Division est responsable des résultats et de la réalisation des objectifs de rentabilité de son activité.

Airbus

Noël Forgeard

Avions de Transport Militaire

Alberto Fernández

Comité Exécutif

Les Présidents Exécutifs sont assistés, dans leur gestion quotidienne et opérationnelle de la Société, par un Comité Exécutif constitué des dirigeants de chaque Division opérationnelle et des directeurs des trois principales Directions fonctionnelles de la Société. Le Comité Exécutif, présidé par les Présidents Exécutifs, se compose de onze membres.

Airbus

Noël Forgeard

EADS CASA

(Avions de Transport Militaire)
Alberto Fernández



Membres du Comité Exécutif

Deuxième rang
(de gauche
à droite)

Dietrich Russell
Division
Aéronautique

François Auque
Division Espace

Jean-Paul Gut
EADS
International

**Jean-Louis
Gergorin**
Coordination
Stratégique

Thomas Enders
Division Systèmes
Civils et de Défense

Gustav Humbert
Directeur des
Opérations Airbus

Premier plan (de
gauche à droite)

Axel Arendt
Directeur Financier

Rainer Hertrich
Président Exécutif

Philippe Camus
Président Exécutif

Alberto Fernández
Division Avions de
Transport Militaire

Noël Forgeard
Président d'Airbus

Aéronautique

Dietrich Russell

Systèmes Civils et de Défense

Thomas Enders

Espace

François Auque

EADS Military Aircraft
Aloysius Rauen

Systems and Defence Electronics
Stefan Zoller

Astrium
**Antoine Bouvier
Joseph Kind
Evert Dudok
Chris Chant**

Eurocopter
Jean-François Bigay

EADS Services
Jacques Vannier

EADS Launch Vehicles
Philippe Couillard

EADS ATR
Jean-Michel Léonard

MBDA
Fabrice Brégier

EADS CASA Espacio
Pedro Mendez

EADS EFW
Dierk Minke

EADS LFK
Werner Kaltenegger

EADS Space Services
Ulrich Aderhold

EADS Sogerma Services
Yves Richard

EADS Telecom
Jacques Payer

EADS Sodern
Henri Dugré

EADS Socata
Philippe Debrun

EADS Cilas
Jacques Battistella

Airbus

Au cours de sa première année en tant que société intégrée, Airbus a continué de réaliser de solides résultats commerciaux. Airbus a livré un nombre record de 325 appareils, enregistré des commandes représentant 61 % du marché mondial en termes de valeur et amélioré sa rentabilité avant R&D. Simultanément, Airbus a pris des mesures destinées à préserver sa trésorerie et ses marges face au ralentissement que connaît actuellement le transport aérien.



- 1 575 appareils en carnet de commandes
- 85 commandes fermes et 12 engagements de clients pour l'A380
- Programme de développement de l'A380 conforme au budget et au plan
- Mise en service de l'A340-500/-600 en 2002
- Préparation des essais en vol pour l'A318
- Développement de la part de marché de l'Airbus Corporate Jetliner (ACJ)

Résultats 2001

Airbus fonctionne de fait en société intégrée depuis le début de 2001 et ses résultats sont consolidés pour la première fois à 100 % dans les comptes 2001 d'EADS. Cette consolidation explique, dans une grande mesure, l'augmentation de 38 % du chiffre d'affaires. Sur une base comparable, le chiffre d'affaires enregistre une hausse de 10 %. Airbus a livré un nombre record de 325 appareils – 257 avions à fuselage étroit et 68 avions à fuselage large et très long rayon d'action – ce qui représente un chiffre d'affaires de 20,5 milliards d'euros. L'exercice 2001 est ainsi le premier dans l'histoire d'Airbus où le chiffre d'affaires dépasse 20 milliards d'euros.

Ces bons résultats commerciaux ont été réalisés malgré le ralentissement généralisé de l'économie, accentué significativement après le 11 septembre.

Nouvelles commandes

Si le nombre des commandes n'a pas dépassé le pic de 2000 (520 commandes), Airbus a enregistré, conformément à ses prévisions, 375 commandes brutes, soit une part de marché de 53 % en nombre d'appareils et un remarquable 61 % en termes de valeur. Les commandes fermes enregistrées en 2001 comprennent 175 avions de la famille A320, 61 biréacteurs à fuselage large A300/A310, 54 A330/A340 à long rayon d'action et 85 A380.

Les événements du 11 septembre ont naturellement entraîné des changements rapides qui ont radicalement affecté les compagnies aériennes. Le très net recul du trafic aérien a mis la plupart de ces compagnies dans une situation difficile. Airbus a décidé d'adopter une approche extrêmement prudente, en supprimant 101 commandes inscrites dans son carnet de commandes, principalement des commandes de compagnies aériennes en faillite.

Airbus A340-600



AIRBUS

En millions d'euros	2001	2000**	variation
CHIFFRE D'AFFAIRES	20 549	14 856	+ 38%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL*	1 655	1 412	+ 17%
PRISES DE COMMANDES	50 279	34 158	+ 47%
CARNET DE COMMANDES	156 075	104 387	+ 50%
En nombre d'appareils	2001	2000	
LIVRAISONS	325	311	+ 5%
CARNET DE COMMANDES	1 575	1 626	- 3%

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels

** Chiffres pro forma, hors Airbus UK



Noël Forgeard
Président d'Airbus
Membre du Comité Exécutif d'EADS
Membre du Conseil d'Administration d'EADS

€ **20,5** Mds
Chiffre d'affaires

€ **156** Mds
Carnet de commandes

Toutefois, le carnet de commandes de 1 575 avions, d'une valeur de 156,1 milliards d'euros à fin 2001 reste nettement supérieur à celui de la concurrence, et ce pour la deuxième année consécutive. Airbus a ainsi l'assurance de plus de cinq années d'activité au niveau de livraisons prévu pour l'exercice 2002. A l'issue des concertations avec ses clients, Airbus prévoit de livrer environ 300 appareils en 2002.

Principaux événements de l'année

Depuis juillet 2001, Airbus est une société intégrée de plein exercice, dotée d'une équipe de direction unique. Cette étape représente un tournant majeur pour la société qui s'est appliquée à mettre en place cette structure d'organisation et à la faire fonctionner en toute efficacité. L'intégration est désormais pleinement opérationnelle ; elle se caractérise par une structure hiérarchique simple et un impressionnant esprit d'équipe.

En 2004, Airbus contribuera à hauteur de 350 millions d'euros à l'objectif de 600 millions d'euros de résultat opérationnel supplémentaire d'EADS, résultant de la création de valeur générée par la fusion.

Airbus s'organise activement pour faire face au repli enregistré sur le marché de l'aviation commerciale après le 11 septembre et a pris des mesures en vue de maintenir sa rentabilité avant R&D. Ces mesures incluent la stabilisation des livraisons à environ 300 appareils, le gel des embauches (sauf pour le programme de l'A380) et la mise en œuvre d'un certain nombre de programmes de réductions des coûts. Combinées à la flexibilité de son outil de production, ces mesures devraient permettre à Airbus de maintenir le niveau de coût de production unitaire en 2002 malgré la réduction des livraisons. L'objectif général consiste à réduire les coûts à hauteur de 600 millions d'euros par an : 200 millions d'euros par la réduction des dépenses de R&D sur des programmes jugés non critiques et 400 millions d'euros par la réduction des frais généraux.

Chaîne d'assemblage de l'A318



En outre, à un moment où nos clients pourraient être amenés à demander davantage de facilités de financement, Airbus a la marge de manoeuvre nécessaire pour décider au cas par cas de soutenir ses clients. En effet, pour la troisième année consécutive, Airbus a réduit son montant brut de risque clients malgré l'augmentation de ses livraisons, ce qui lui assure une certaine flexibilité lui permettant d'augmenter sélectivement ce montant, si nécessaire, moyennant un contrôle rigoureux.

Airbus

suite



Panorama des produits

Jet d'affaires (ACJ)

La demande croissante d'une plus grande flexibilité et sécurité favorise l'Airbus Corporate Jetliner (ACJ), dont Airbus a déjà vendu 30 exemplaires sur un marché en expansion. L'ACJ présente la caractéristique unique de pouvoir être reconverti au format commercial normal, en vue de son utilisation par une compagnie aérienne. Cet appareil retient l'attention des compagnies aériennes soucieuses d'offrir un service très haut de gamme à une clientèle d'hommes d'affaires.

A318

L'A318, équipé de 107 sièges, a réalisé avec succès son vol inaugural en janvier 2002. L'A318 est le dernier-né de la famille Airbus ; il est destiné aux marchés à rotation élevée, sur des routes à faible densité. Du fait de son appartenance à la famille des Airbus A320, l'A318 offre des conditions de confort et d'exploitation identiques, ce qui permet aux clients une plus grande flexibilité dans la gestion de leur flotte et une meilleure optimisation de leurs capacités de remplissage. Airbus a déjà enregistré 114 commandes d'A318, dont la mise en service débutera en 2003.





Gustav Humbert
Vice-Président Exécutif
Directeur des Opérations Airbus
Membre du Comité Exécutif d'EADS

A340-500/-600

Les A340-500 et 600 sont les modèles de grande capacité et à très long rayon d'action les plus récents qui viennent étoffer le portefeuille d'Airbus. Conçus en concertation avec des compagnies aériennes du monde entier, ils offrent un confort et une finition inégalés ainsi que des coûts d'exploitation réduits et un potentiel de rentabilité supérieur aux appareils concurrents. Airbus a enregistré des commandes fermes pour 62 de ces appareils.

Airbus dispose actuellement de trois A340-600 en phase de tests en vol, qui répondent pleinement aux attentes, voire les dépassent. L'obtention du certificat de navigabilité est attendue pour le mois de mai 2002, avec mise en service en juin 2002. Le premier vol de l'A340-500 s'est déroulé au mois de février. Sa certification est attendue pour le mois d'octobre, avant sa mise en service prévue pour novembre 2002.



Famille des Airbus A320



Chaîne d'assemblage final de l'A330 et de l'A340

Airbus

suite



A380

Le programme de développement et de construction de l'A380 – le premier avion au monde de 555 sièges – se poursuit selon le calendrier et le budget prévus, permettant notamment d'atteindre l'objectif des premières livraisons pour le premier trimestre 2006. Le total des coûts de développement est confirmé à 10,7 milliards de dollars et le financement est presque entièrement bouclé. Des partenaires partageant les risques participent au financement des coûts non récurrents à hauteur d'environ 3,1 milliards de dollars.

Plus de 4 000 personnes travaillent déjà sur ce projet et ce chiffre devrait passer à un maximum de 6 500 d'ici le deuxième semestre 2002. De nouveaux bureaux ont été mis en place et nous construisons actuellement de nouvelles installations, notamment la chaîne d'assemblage final sur les sites de Toulouse et de Hambourg.

Airbus reste fermement convaincu que le marché de l'aviation commerciale confirmera sa croissance soutenue à moyen et à long termes et que la demande portera sur des avions de ce type en raison de leur performance. Cela est confirmé par ses clients, avec 85 commandes passées au cours de l'année (dont 37 après le 11 septembre), ainsi que 12 engagements qui devraient se transformer en commandes courant 2002. L'A380 sera le produit le plus récent du marché, ce qui permettra à Airbus d'y intégrer tous les derniers standards en matière de sécurité. En outre, les livraisons de l'A380 devraient intervenir à un moment où le marché de l'aviation civile devrait déjà avoir renoué avec la croissance.



Ci-dessus : Airbus A380

En haut à gauche : Cockpit de la famille A320

En bas à gauche : Airbus A318



Aménagements intérieurs de l'A380



Perspectives

Malgré les difficultés actuelles du secteur aérien, Airbus s'estime exceptionnellement bien placé pour répondre aux défis présents et futurs posés par le marché.

L'offre de produits d'Airbus, avec des appareils de 107 à 555 sièges, est unique. Chacun de ces appareils se caractérise, du point de vue du client, par des atouts importants en termes de coûts et de performances. Les avions Airbus forment une famille dont l'identité de conception et l'interopérabilité élevée permettent de tirer le meilleur parti d'une flotte et de répondre au plus vite aux changements des marchés. Nos clients choisissent de plus en plus leurs appareils en fonction de critères économiques et de respect de l'environnement. Au regard de ces critères, l'offre d'Airbus est aussi exceptionnelle.

Airbus dispose également d'un personnel de qualité. Plus de 45 000 personnes vont livrer 300 nouveaux avions en 2002, tout en continuant à développer trois nouveaux programmes majeurs, ce qui donne à Airbus un avantage essentiel par rapport à la concurrence. L'affectation des personnels et l'aménagement des conditions de travail jouissent d'une grande flexibilité.

Cette flexibilité, l'excellente adéquation de la famille très complète des produits Airbus aux besoins du marché, ainsi qu'un carnet de commandes bien rempli constituent les garants d'une gestion réussie du ralentissement actuel du marché de l'aviation commerciale.

Avions de Transport Militaire

Avec une croissance exceptionnelle de son chiffre d'affaires et de ses commandes, cette Division a confirmé sa première place mondiale sur le marché des avions de transport militaire de moyenne capacité, et elle se prépare pour le programme A400M. L'activité aérostructures a généré un volume d'affaires important auprès d'autres grands constructeurs.



- Signature par 8 pays du programme d'avion de transport militaire lourd A400M
- Signature d'un contrat pour 8 C-295 avec l'armée de l'air polonaise et prise d'une participation de 51 % dans Polish PZL Warszawa Okecje
- Commande de CN-235 par l'armée de l'air française
- Sélection du CN-235 comme avion du programme Deepwater des garde-côtes américains

La Division a enregistré en 2001 un chiffre d'affaires de 547 millions d'euros, en progression de 73 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance est essentiellement due à de nouvelles livraisons de C-295 et à la conversion de deux A310 en configuration VIP pour l'armée de l'air espagnole. Dans le même temps, les effectifs ont peu augmenté, de 3 548 à 3 607 personnes.

Fait encore plus marquant, les prises de commandes sont passées de 0,5 milliard d'euros à 1 milliard d'euros, avec un carnet de commandes en progression, passant de 0,9 milliard d'euros fin 2000 à 1,3 milliard d'euros fin 2001, ce qui représente près de trois années de production pour la Division.

Transport militaire

Le transport militaire lourd : A400M

Le protocole d'accord intergouvernemental qui a donné le coup d'envoi au développement de l'avion de transport militaire lourd A400M a été signé au salon du Bourget en juin 2001. Le 18 décembre 2001, huit nations signaient un contrat pour le développement et la production de 196 appareils – Allemagne (73), France (50), Espagne (27), Royaume-Uni (25), Turquie (10), Belgique et Luxembourg (8) et Portugal (3). L'entrée en vigueur du contrat est attendue dans le courant de cette année. La Division assurera l'appui logistique, technique et industriel du projet, dont EADS détient 89,5 % (avec la consolidation à 100 % d'Airbus), et est responsable de l'assemblage final à San Pablo, à proximité de Séville, en Espagne.

Le transport militaire moyen

La commande de l'armée de l'air polonaise, signée le 28 août 2001, porte sur huit avions C-295 et sur les services associés d'après-vente. Il s'agit d'une étape importante dans le positionnement de cet appareil au rang de leader dans sa capacité des avions de transport militaire de nouvelle génération. EADS CASA a augmenté sa participation dans PZL Warszawa Okecje, principale société d'aéronautique polonaise, à 51 %, renforçant ainsi la présence industrielle d'EADS en Europe de l'Est.

A400M



DIVISION AVIONS DE TRANSPORT MILITAIRE

En millions of d'euros	2001	2000**	variation
CHIFFRE D'AFFAIRES	547	316	+73%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL*	1	(63)	–
PRISES DE COMMANDES	993	493	+101%
CARNET DE COMMANDES	1 320	873	+51%

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels

** Chiffres pro forma



Alberto Fernández
Président Exécutif d'EADS CASA
Directeur de la Division Avions de
Transport Militaire
Membre du Comité Exécutif d'EADS

€ **0,5** Md
Chiffre d'affaires

€ **1,3** Md
Carnet de commandes



C-295

En 2001, les modèles CN-235 et C-295 ont obtenu 71 % de part de marché mondial. Les trois premiers C-295 ont été livrés à l'armée de l'air espagnole et quatre CN-235 ont été livrés dans le cadre d'un programme de collaboration industrielle avec la Turquie.

Avions de missions spécifiques et modèles dérivés

En février 2001, la Division a intégré pour la première fois son système de mission FITS (Fully Integrated Tactical System) à bord d'un prototype CN-235 modifié. Ce système, qui constitue une innovation majeure pour la nouvelle génération d'avions de patrouille maritime ASW (anti sous-marin) et de missions associées, a contribué de manière décisive au succès de la Division. En mars, le C-295, dans sa version patrouilleur maritime ASW équipé du système FITS, a été sélectionné par la marine des Emirats Arabes Unis pour le projet Shaheen 1.

De même, le CN-235 a été sélectionné en tant que plate-forme par les trois maîtres d'œuvre potentiels (Boeing, Lockheed Martin et RAIS – Raytheon Aircraft Integration System) du programme de patrouille maritime Deepwater des garde-côte américains. En outre, le système FITS figure dans les offres présentées par Boeing et par Lockheed Martin. Ce contrat revêt une importance majeure, pour des raisons tant qualitatives que quantitatives.

Au sein du consortium de l'avion ravitailleur A330, la Division a remis une offre à l'armée de l'air britannique pour le FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft). Il s'agit d'un programme extrêmement important du point de vue économique (près de 3 milliards d'euros pour la fourniture des appareils). En outre, dans le cadre de la PFI (Private Finance Initiative), ce programme prévoit également la fourniture, aux forces aériennes britanniques, de services de ravitaillement en vol sur une durée de 27 ans.

Système de mission FITS (Fully integrated Tactical System)



La Division dispose également d'une unité importante spécialisée dans la fabrication d'aérostructures pour différents constructeurs d'avions.

Perspectives

Nous prévoyons de lancer en 2002 le développement de l'A400M, et nous attendons la sélection du maître d'œuvre pour le programme Deepwater. Après les succès enregistrés en 2001, nous prévoyons des résultats encore meilleurs pour l'année en cours, avec la poursuite de la progression du résultat opérationnel et de l'augmentation significative du carnet de commandes.

Aéronautique

Le chiffre d'affaires a progressé de 8 %, à 5,1 milliards d'euros. Eurocopter a consolidé sa position de numéro un mondial du marché des hélicoptères civils, tout en obtenant d'importantes commandes militaires à l'export. L'activité aviation militaire a poursuivi le développement et la préparation des premières livraisons de l'Eurofighter. La demande d'avions légers et de transport régional est restée soutenue et nos activités de maintenance et de conversion ont continué de générer des profits.



- 57 % du marché civil des hélicoptères détenu par Eurocopter
- Plus de 500 hélicoptères militaires en carnet de commandes ; importants succès à l'exportation pour le Tigre et le NH90
- Création de la société intégrée ATR
- Signature d'un contrat de 1,1 milliard d'euros pour des simulateurs sur Eurofighter

La Division Aéronautique a réalisé un chiffre d'affaires de 5,1 milliards d'euros ; toutes les unités opérationnelles ont contribué à cette progression. Après une année 2000 exceptionnelle, le niveau des prises de commandes est resté élevé, à 5,3 milliards d'euros. Le carnet de commandes a atteint 13,7 milliards d'euros en fin d'exercice, de quoi assurer l'activité des trois prochaines années. Notre participation à trois grands programmes européens de défense (l'avion de combat Eurofighter, et les hélicoptères militaires Tigre et NH90), ainsi que notre capacité croissante à proposer des programmes complets de services après-vente pour les hélicoptères, les avions de combat ainsi que les avions de transport et de missions constituent le fondement solide de la réalisation de notre objectif de croissance du secteur de la défense.

Eurocopter

Le marché des hélicoptères civils et parapublics a pris livraison de 495 hélicoptères, dont 280 appareils construits par Eurocopter (numéro un mondial), soit une progression de la part de marché de 51 % à 57 %. Ce résultat exceptionnel est le fruit de la politique d'amélioration continue des produits, en réponse aux exigences de la clientèle. La gamme s'est encore étoffée, en cours d'année, avec l'hélicoptère léger EC130, l'un des plus silencieux au monde. Le développement du modèle EC145, qui est une version modifiée en profondeur du BK117, a bien progressé au cours de l'année.

En 2001, le marché des hélicoptères militaires a représenté environ 8 milliards de dollars. Eurocopter s'est assuré 25 % du marché à l'exportation des hélicoptères militaires. Avec les futures livraisons des programmes NH90, Tigre et EC-725, Eurocopter vise une part de marché de 20 % à l'horizon 2008. Hors États-Unis, ceci représenterait environ 40 % du marché des hélicoptères militaires.

Parmi les principales réalisations de l'année, citons la préparation de la production en série de l'hélicoptère de combat biplace Tigre pour les armées française et allemande. En décembre, le gouvernement australien a décidé de commander 22 Tigre, soulignant une fois de plus le potentiel à l'exportation de cet appareil. Ce contrat, d'une valeur de 0,7 milliard d'euros, sera comptabilisé en 2002.

Opération de maintenance sur un moteur



DIVISION AÉRONAUTIQUE

En millions d'euros	2001	2000**	variation
CHIFFRE D'AFFAIRES	5 065	4 704	+8%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL*	308	296	+4%
PRISES DE COMMANDES	5 315	8 322	-36%
CARNET DE COMMANDES	13 722	13 067	+5%

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels

** Chiffres pro forma



Dietrich Russel
Vice-Président Exécutif
Directeur de la Division Aéronautique
Membre du Comité Exécutif d'EADS

€ **5,1** Mds
Chiffre d'affaires

€ **13,7** Mds
Carnet de commandes



Eurofighter

Le NH90, l'hélicoptère de transport militaire de nouvelle génération, destiné aux armées de terre et à la marine, développé en commun par la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas, entre également en phase de production de série. Les premières livraisons de ce modèle sont prévues pour fin 2004. Le NH90 a également obtenu un important succès commercial à l'exportation, d'une valeur totale de 0,9 milliard d'euros, qui porte sur 10 appareils pour le Portugal et 52 pour la Finlande, la Suède et la Norvège dans le cadre du projet Nordic Standard Helicopter Project, pour lequel une partie de la commande sera comptabilisée au titre de l'exercice 2002.

Actuellement, 2 065 clients exploitent plus de 9 000 appareils Eurocopter dans 133 pays, de quoi alimenter nos activités de service après-vente, qui ont représenté 34 % de notre chiffre d'affaires en 2001 et dont l'existence facilite à leur tour la commercialisation de nos appareils, tant sur le marché du neuf que de l'occasion.

Aéronautique militaire

Eurofighter

L'Eurofighter est l'avion de combat multi-fonctions à la pointe de la technologie pour les prochaines décennies. C'est aussi un projet d'ingénierie de première importance pour les pays européens partenaires, qui en ont commandé 620 exemplaires. Avec une participation de 43 % dans ce programme, EADS produit le fuselage central en Allemagne et l'aile tribord en Espagne, avant de réaliser l'assemblage des avions commandés par l'Allemagne et l'Espagne. Courant 2001, nous nous sommes concentrés sur l'assemblage final et l'équipement du premier IPA (Appareil de production incluant toute l'instrumentation) allemand, qui sera livré au cours du second semestre 2002, et du premier avion de série espagnol. En avril a été signé le contrat entre la société de gestion de l'Eurofighter et le groupement de clients Netma, en vue de la conception, de la production et de la maintenance des systèmes de formation ASTA (Aircrew Synthetic Training Aids) destinés à l'Eurofighter. Nous avons adopté une démarche de commercialisation active de l'Eurofighter auprès de clients potentiels en Europe et en Asie. Nous continuons de développer les fonctions multi-rôles de cet avion, qui seront intégrées dans les tranches futures de contrat.

Programmes de modernisation des Tornado et autres avions de combat

En septembre 2001, Netma et le consortium Panavia Tornado ont signé un contrat en vue de l'intégration de l'avionique à bord des Tornado des armées de l'air allemande et italienne. Dans le même temps, nous avons signé un contrat pour la modernisation des Tornado de l'armée de l'air britannique et nous cherchons à étendre ce type de service aux autres pays utilisateurs de Tornado.

D'autres activités de modernisation ont été entreprises pour les F-4E utilisés par l'armée de l'air grecque, pour les F-4F allemands et pour les F-5B et les F-18 Hornet espagnols. Forts de cette expérience, nous avons soumis, en collaboration avec Lockheed Martin, une proposition de modernisation des Phantom de l'armée de l'air égyptienne.

Aéronautique

suite



Programme Mako et projets futurs

Le programme Mako vise au développement de la prochaine génération d'avions d'entraînement et de combat légers à haute performance. Treize partenaires s'engageant à partager avec nous les risques et les bénéfices associés à ce projet, nous ont déjà rejoints dans la phase de définition, sur la base d'un accord de coopération avec les Emirats Arabes Unis.

En novembre 2001, six pays ont mandaté Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS et Saab pour entreprendre ensemble le programme European Technology Acquisition Programme ("ETAP"). Ce programme vise à identifier, développer et évaluer les technologies requises pour les systèmes d'armement embarqués des années 2020.

Parmi les autres initiatives, on peut citer un contrat initial en vue du développement d'un système contrôlé par GPS (Global Positioning System) destiné à améliorer les lâchers de fret à haute altitude, ainsi que les tests d'Autopol (système automatique de reconnaissance d'objets pour hélicoptères de police).

Avions régionaux

L'année 2001 a vu l'intégration complète de l'activité ATR, dans laquelle nous détenons une participation de 50 % à côté de notre partenaire italien Finmeccanica. Cette nouvelle structure nous permettra de réduire de manière substantielle les coûts d'exploitation et de production, afin de mieux répondre aux exigences du marché des avions turbopropulseurs.



Ci-dessus : Tigre

En haut, à gauche : Gros plan d'un ATR vu de face

En bas, à gauche : TBM 700

En haut, à droite : Chaîne d'assemblage de l'Eurofighter



Nous en avons déjà enregistré les premiers effets positifs avec un résultat opérationnel positif en 2001. Vingt avions neufs de la famille ATR 42/72-500 ont été livrés au cours de l'année. Le ralentissement du marché de l'aviation commerciale et les événements du 11 septembre ont moins affecté ce segment que celui des avions à grande capacité. Les avions turbopropulseurs constituent, en effet, une alternative à bas coûts sur les vols de courte distance. Outre des appareils neufs, ATR a également revendu 23 appareils d'occasion l'an dernier et fourni des services après-vente complets aux exploitants de sa flotte mondiale qui compte plus de 600 avions, auprès de plus de 100 clients opérant dans 65 pays.

Aviation légère

EADS Socata a augmenté son chiffre d'affaires de 10 % en 2001. L'activité de cette unité se répartit équitablement entre les activités d'aérostructure et l'aviation générale, cette dernière connaissant une croissance plus rapide. Les États-Unis y représentent 60 % du chiffre d'affaires. Nous développons actuellement notre réseau de distributeurs en vue d'améliorer notre pénétration sur ce marché où le TBM 700 a enregistré de nombreux succès au cours des dernières années. En 2001, nous avons signé un important contrat de partenariat et de partage des risques, avec Dassault, dans le cadre du programme de jet d'affaires FNX.

Maintenance et reconversion

EADS Sogerma Services vient de mettre en place un réseau de sites destiné à assurer la maintenance des avions et de leurs équipements ; celui-ci couvre une région allant de Bordeaux jusqu'au Bassin méditerranéen et la région du Golfe. Aux États-Unis, les activités de maintenance sont développées au sein du site de Lake Charles, inauguré en 2000. EADS renforce son implantation sur ce marché, en qualité de prestataire indépendant offrant un éventail de services complets, par le biais de partenariats avec les équipementiers (Original Equipment Manufacturers) et en accédant à une nouvelle génération de produits. Par ailleurs, nous développons nos activités de services après-vente complets sur la révision-réparation d'équipements, pour un nombre croissant de clients.

EADS Sogerma Services conçoit et fabrique aussi des aménagements intérieurs de cabines d'avions sur son site de Rochefort. Les activités militaires ont été renforcées sur le marché du C-130 et en s'appuyant sur les capacités de modernisation des structures et de l'avionique. On peut citer, à titre d'exemple, le programme de modernisation "Blue Flash" de mise à niveau des systèmes sur 40 avions de combat Mirage.

A l'issue de la livraison d'un premier Airbus A310-300 converti en cargo en février 2001, suivi du vol inaugural et de la certification du premier A300-600 en décembre 2001, EFW a confirmé sa capacité à convertir tout Airbus à fuselage large en appareil cargo. Désormais, EFW propose la conversion en appareil cargo de la gamme A300 et A310 avec le label du constructeur d'origine.

Systemes Civils et de Défense

L'année 2001 a été une année intense en intégration, restructuration et adaptation stratégique : une année où le marché a posé des défis difficiles, mais aussi une année riche de succès qui fondent la croissance et la rentabilité des années à venir.



- **Création de MBDA, deuxième société de systèmes de missiles au monde**
- **Renforcement des activités de systèmes et électronique de défense par le biais de partenariats et de contrats, notamment dans le domaine des drones.**
- **Renforcement des activités de télécommunications sécurisées par l'acquisition de Cogent, leader britannique du cryptage**
- **Création d'une unité de services, particulièrement axée sur la sous-traitance de services aux gouvernements**

Grâce à notre portefeuille exceptionnel de systèmes C4ISR (Systèmes d'Intelligence, Surveillance, Commandement et Contrôle), de réseaux de communications sécurisés, de systèmes de missiles et de services, nous sommes en excellente position pour répondre aux nouvelles demandes des marchés de la sécurité et de la défense de l'après 11 septembre. La Division a enregistré un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'euros, en progression de 15 % par rapport à celui affiché en 2000 de 2,9 milliards d'euros. Cette croissance s'explique essentiellement par de nouvelles activités dans le secteur des télécommunications sécurisées. Notre carnet de commandes, d'un montant de 3,1 milliards d'euros, couvre actuellement plus de deux années d'activité.

Une structure d'entreprise répondant aux demandes des clients

Nous avons restructuré la Division Systèmes Civils et de Défense en quatre unités opérationnelles de manière à parvenir à une structure de coûts optimale pour la production en série de programmes à grande échelle tels que les missiles de croisière air-sol, les missiles anti-missiles sol-air et les systèmes électroniques destinés à l'Eurofighter. Ces unités opérationnelles transnationales sont les suivantes :

- Systèmes de missiles : gamme la plus étendue au monde de missiles tactiques proposée par la nouvelle société MBDA et EADS LFK.
- Systèmes et Electronique de Défense (S&DE) : systèmes de surveillance et de reconnaissance, systèmes de commandement et de contrôle, technologies radar, avionique, et produits de guerre électronique.
- Télécommunications : technologies de communications de toute dernière génération pour des applications de défense et de sécurité
- Services : solutions de test, activités de service après-vente et d'ingénierie pour les forces armées et les services gouvernementaux, agissant comme opérateur sur demande.

Missile Milas



Cette approche orientée "client" nous a déjà permis de réaliser des synergies transnationales et d'apporter une contribution importante à l'harmonisation des politiques d'achats des gouvernements européens.

DIVISION SYSTEMES CIVILS ET DE DEFENSE			
En millions d'euros	2001	2000**	variation
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 345	2 909	+15%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL*	(79)	(110)	–
PRISES DE COMMANDES	3 081	3 857	– 20%
CARNET DE COMMANDES	9 094	9 722	– 6%

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels
 ** Chiffres pro forma



Thomas Enders
Vice-Président Exécutif
Directeur de la Division Systèmes Civils
et de Défense
Membre du Comité Exécutif d'EADS

€ **3,3** Mds
Chiffre d'affaires

€ **9,1** Mds
Carnet de commandes

Cette nouvelle organisation devrait nous permettre d'élargir nos marchés par la mise en place de programmes transatlantiques touchant de près à l'initiative prise par l'OTAN sur les capacités de défense, et d'atteindre nos objectifs de rentabilité en 2002 et au-delà.

Une position de force sur nos principaux marchés

L'intégration et la réorganisation de nos activités ont renforcé notre position concurrentielle. Nous sommes non seulement désormais un véritable acteur mondial dans le domaine des systèmes de missiles, mais également le numéro trois européen des systèmes électroniques de défense. Nous avons continué notre développement dans le domaine des télécommunications sécurisées où nous sommes l'un des leaders, pour la clientèle de forces militaires et de services publics. Notre unité opérationnelle de services a été organisée de manière à pouvoir répondre à la demande croissante de sous-traitance de services aux forces militaires.

EADS a reconnu dès le début l'importance des synergies entre les différentes Divisions en vue de développer de nouvelles opportunités commerciales en matière de défense et de sécurité, pour des clients toujours plus exigeants dans la recherche de solutions intégrées. Nous avons lancé plusieurs initiatives pour coordonner et intégrer la stratégie de défense et de sécurité à l'échelon mondial, et de façon transversale entre activités. Depuis le 11 septembre, ces initiatives s'intéressent plus particulièrement aux questions de sécurité nationale (y compris la défense anti-missiles balistiques), de sécurité du transport aérien commercial (en coopération avec Airbus) et aux avions pour des missions spécifiques de renseignement et de surveillance. Dans tous ces domaines, la Division a un rôle essentiel à jouer.

Systèmes de missiles

La fusion intervenue en décembre entre Matra BAe Dynamics, Aerospatiale Matra Missiles et les activités missiles d'Alenia Marconi Systems pour constituer MBDA, première société européenne de systèmes de missiles tactiques et deuxième dans le monde, constitue le fait marquant de l'exercice.

Par le biais de MBDA, nous proposons un portefeuille de produits extrêmement compétitifs, y compris les sous-systèmes essentiels tels que les charges militaires, les autodirecteurs, la propulsion, les fusées de proximité et les systèmes de guidage. MBDA débute avec un chiffre d'affaires annuel proche de 2 milliards d'euros, un carnet de commandes d'environ 12 milliards d'euros, des clients dans 70 pays et 10 000 collaborateurs sur 12 sites au Royaume-Uni, en France, en Italie et aux États-Unis. MBDA a également conclu des alliances stratégiques avec l'industrie allemande des missiles (notamment LFK, filiale commune d'EADS et de MBDA) ainsi qu'en Espagne, avec la constitution d'une nouvelle société de missiles – Inmize – (détenue par MBDA, Indra, Izar et EADS CASA).

Rubis, système de réseau radio numérique



Systemes Civils et de Défense

suite



Systemes et Electronique de Défense (S&DE)

Cette activité, restructurée et intégrée en juin 2001, se concentre sur quatre domaines : systèmes embarqués ; systèmes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance ; systèmes de commandement, de contrôle, de communications et de renseignement ; et systèmes navals et terrestres. En outre, l'unité opérationnelle internationale assure la compétitivité de S&DE sur les marchés mondiaux.

Cette activité a désormais atteint la masse critique nécessaire à une croissance rentable au niveau international. Elle joue un rôle clé au niveau européen dans le domaine des drones, quel qu'en soit le type (appareil tactique léger ou stratégique à long rayon d'action). Elle coopère au projet EuroHawk avec le groupe Northrop Grumman.

Parmi les autres contrats signés, notons les systèmes de capteurs et de gestion de combat de la corvette K130 allemande, le sous-système Eurofighter Defensive Aids (contrat de 700 millions d'euros) et le projet Sostar X de développement d'un radar à ouverture synthétique pour les opérations aéroportées de reconnaissance au sol de l'OTAN. La Division a confirmé sa position concurrentielle dans les systèmes de combat naval – un segment en pleine croissance, avec la signature d'un contrat d'intégrateur de systèmes pour le programme Squadron 2000 en Finlande.



Ci-dessus : De l'information à la décision

En haut à gauche : AS30 – Laser

En bas à gauche : Radar Multimode TRS-3D

En haut à droite : Eurofighter équipé de Meteor



Télécommunications

Cette unité opérationnelle d'EADS a été créée en mars 2001 et recouvre l'ensemble de nos activités dans les domaines des télécommunications civiles et militaires. L'accord de partenariat entre EADS et Nortel Networks dans le domaine des télécommunications sécurisées a été restructuré sous le nom de EADS Defence and Security Networks (EDSN, détenu à 59 % par EADS et à 41 % par Nortel). En outre, nous avons étoffé cette unité opérationnelle qui regroupe aussi UK Cogent Defence Systems, des activités de Matra Nortel Communications, de Dasa Com Networks, de la société américaine Intecom, et des sociétés françaises Matranet et Sycomore.

Dans le domaine de la sécurité publique, nous avons remporté des contrats importants en France, en Espagne et au Mexique, grâce à la technologie Tetrapol. Sur le marché de la défense, nous avons conclu un contrat de fourniture d'équipements de télécommunications, pour un montant supérieur à 120 millions d'euros avec le ministère britannique de la défense (contrat Cormoran). En France, le réseau Rubis de la gendarmerie nationale couvre désormais l'ensemble des 97 départements. Il s'agit du plus important réseau radio numérique professionnel au monde, qui repose sur la technologie Tetrapol déjà mise en œuvre dans 59 réseaux et 28 pays.

Citons encore le contrat conclu avec notre partenaire américain SAIC en vue de l'équipement du centre d'entraînement au combat de l'armée américaine, et le choix fait par l'Université de Rennes pour le système de communication Succession/6500 ; nous allons ainsi mettre au point le plus étendu des réseaux de téléphonie sur Protocole Internet (IP) jamais créé.

Services

Cette unité opérationnelle a été créée en janvier 2001 afin de faire face à la demande croissante de services d'entretien et d'exploitation d'infrastructures, de service après-vente et de formation pour les équipements que les gouvernements sous-traitent de plus en plus. Nos activités se concentrent sur les tests automatiques, l'ingénierie de systèmes, les solutions d'ingénierie et sur les services dans le domaine militaire ou autres.

En ce qui concerne la sous-traitance de services, nous occupons une excellente position en matière de logistique, de télécommunications et de formation auprès des armées française, allemande et espagnole.

Perspectives

Avec un carnet de commandes bien rempli (9,1 milliards d'euros), les effets favorables de la réorganisation de nos activités et le passage de la phase de développement à la phase de production de nos principaux programmes, nous prévoyons, pour 2002 et les années suivantes, une augmentation substantielle de la rentabilité de la Division.

Espace

Malgré un contexte particulièrement difficile, les filiales d'EADS ont continué de démontrer leur expertise technique et leur compétitivité, pour une large clientèle, composée de gouvernements et d'agences spatiales en Europe, ainsi que de clients industriels et commerciaux.



- **Nouveau record de fiabilité pour Ariane 4**
- **Approbation de la phase 3 du programme Ariane 5 par la conférence ministérielle de l'Agence Spatiale Européenne (ESA)**
- **Succès du programme Skynet 4**
- **Début 2002 : Le ministère britannique de la Défense choisit Astrium comme fournisseur de satellites pour Skynet 5**

Le fait que la Division Espace d'EADS ait su maintenir, dans un environnement difficile, son chiffre d'affaires à un niveau proche de celui de 2000 témoigne de la qualité de ses produits. A 1,3 milliard d'euros, les prises de commandes de l'exercice s'inscrivent en recul par rapport aux 3 milliards d'euros de 2000, qui résultaient d'un nombre particulièrement élevé de commandes de satellites de télécommunication et du programme de développement du missile balistique M51 cette année là. Néanmoins, à la fin de l'exercice, le carnet de commandes couvre largement les activités de l'année 2002 et d'une partie de 2003.

Aujourd'hui, EADS est le principal fabricant de systèmes spatiaux en Europe et le troisième au monde.

Astrium (détenue à 75 % par EADS et à 25 % par BAE Systems), EADS Launch Vehicles (EADS LV) et l'unité opérationnelle EADS CASA Espace conçoivent, mettent au point et construisent des satellites, des infrastructures orbitales, des lanceurs et des missiles balistiques. EADS détient des participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot qui proposent des services de lancement, l'unité opérationnelle EADS Space Services offrant des services liés aux satellites de télécommunication et d'observation. Enfin, EADS intervient dans le domaine des équipements optroniques et spatiaux, notamment des capteurs terrestres et stellaires (via EADS Sodern) et des technologies laser (via EADS Cilas).

Dans le courant de l'année, nous avons entrepris de restructurer nos activités spatiales afin d'en améliorer la rentabilité dans un contexte de marché difficile, caractérisé par une concurrence sévère et un secteur globalement en sur-capacité.

Ariane 5



Les actions que nous avons menées ont porté sur :

- la satisfaction de la clientèle,
- la réduction des coûts par un renforcement de l'intégration,
- la rationalisation des fonctions en vue de gagner en efficacité de gestion.

DIVISION ESPACE			
En millions d'euros	2001	2000**	variation
CHIFFRE D'AFFAIRES	2 439	2 535	-4%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL*	(222)	67	-
PRISES DE COMMANDES	1 327	3 024	-56%
CARNET DE COMMANDES	3 796	4 826	-21%

* Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels
 ** Chiffres pro forma



François Auque
Vice-Président Exécutif
Directeur de la Division Espace
Membre du Comité Exécutif d'EADS

€ **2,4** Mds
Chiffre d'affaires

€ **3,8** Mds
Carnet de commandes



Véhicule de Transfert Automatique (ATV)
pour la Station Spatiale Internationale (ISS)

Un des éléments essentiels de ce programme est la décision de mettre en œuvre, en 2002, un plan d'amélioration de la rentabilité des activités satellites et de renforcer la coopération entre Astrium et EADS LV dans les activités de lancements et d'infrastructures orbitales. Ce recentrage devrait permettre à l'activité satellites d'Astrium d'atteindre son objectif financier au cours des années à venir et contribuera aux objectifs de réduction des coûts du lanceur Ariane 5. Cela nous permettra de rester compétitifs et rentables sur le marché.

Ariane

Ariane a assuré 8 des 12 lancements commerciaux effectués en 2001 dans le monde : six avec Ariane 4 et deux avec Ariane 5.

En juillet 2001, au cours du deuxième lancement de l'année par Ariane 5, un problème de propulsion est survenu au niveau de l'étage supérieur. Une étude minutieuse a été menée pour identifier l'origine du problème. La Commission d'enquête a rendu ses conclusions, et les vols ont repris avec succès le 28 février 2002, avec le lancement d'Envisat, satellite géant d'observation de la Terre construit par Astrium.

En novembre 2001, la conférence ministérielle de l'Agence Spatiale Européenne à Edimbourg a confirmé ses engagements relatifs à l'étape 3 du programme Ariane 5, qui lui permettra de mettre jusqu'à 12 tonnes en orbite de transfert géostationnaire. La Conférence d'Edimbourg a également dégagé des budgets substantiels pour le programme ARTA d'accompagnement technologique et de recherche pour Ariane 5 et pour le financement des infrastructures à Kourou. Ces décisions constituent des étapes extrêmement positives pour le renforcement de la compétitivité d'Ariane 5. A cette fin, nous avons commencé à restructurer et intégrer les activités de lancement d'EADS dans une société unique, qui interviendra en tant que maître d'œuvre de développement et de production d'Ariane.

Station Spatiale Internationale (ISS)

EADS joue un rôle essentiel dans le développement et l'utilisation de l'ISS, qui représente le projet spatial le plus ambitieux au monde. EADS LV est le maître d'œuvre pour la phase de développement du Véhicule de Transfert Automatique, système de transport sans pilote destiné à l'approvisionnement régulier en carburant et autres fournitures de la station, également doté d'une capacité de repositionnement orbital et d'élimination des déchets. Astrium est également le principal fournisseur de systèmes dans le projet européen Columbus, le module habité destiné à la recherche en apesanteur.

Autres activités de lancement

Eurokot Launch Services, filiale commune détenue par Astrium (51 %) et par les sociétés russes de technologie spatiale Khrunichev, a remporté des contrats pour le lancement de



deux micro-satellites, le télescope spatial canadien MOST et le satellite tchèque Mimos. Starsem, société commune détenue par EADS, Arianespace et des partenaires russes, a fourni à l'Agence Spatiale Européenne toutes les informations nécessaires en vue d'une décision imminente sur l'exploitation du lanceur Soyouz depuis Kourou.

Défense

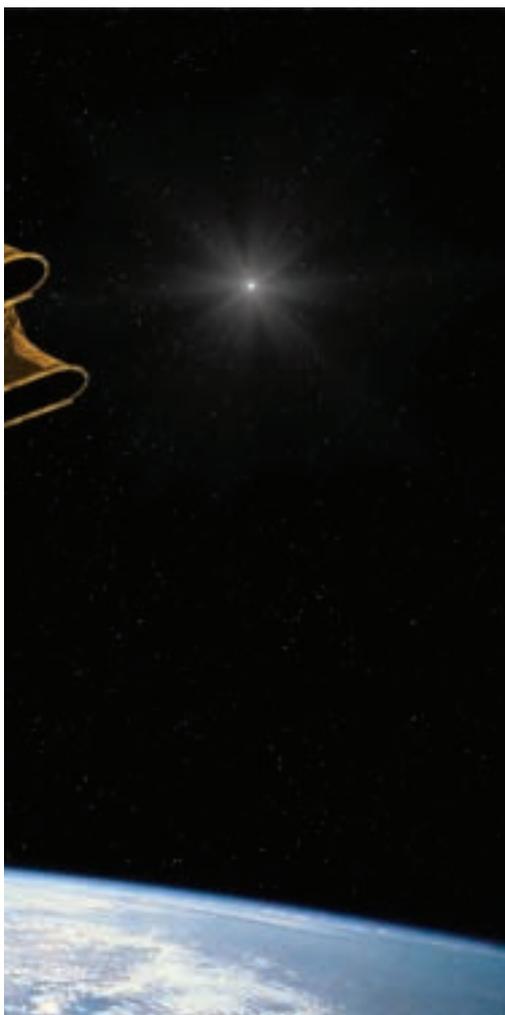
Le programme de développement du missile de nouvelle génération M51 embarqué sur sous-marin progresse à grands pas et un tir d'essai du missile balistique intercontinental M4/M45, effectué en avril 2001, s'est parfaitement déroulé.

L'OTAN a retenu Astrium et EADS LV comme membres d'un consortium transatlantique pour une étude de faisabilité relative à un projet de défense anti-missile.

Skynet 4 et 5

Le dernier satellite Skynet 4 – qui sert aux communications militaires britanniques – a été lancé depuis Kourou en février 2001. En février 2002, à la suite d'une décision du ministère britannique de la Défense, Astrium a été sélectionné pour fournir le système de satellite pour le programme de la prochaine génération Skynet 5 qui représente un total de 2 milliards de livres sterling, dans le cadre d'un contrat avec Paradigm SPC (filiale commune d'EADS et de BAE Systems).





Ci-dessus : Spot 5

En haut à gauche : Satellite de télécommunications en cours d'intégration

En bas à gauche : Helios II

En haut à droite : Étage supérieur d'Ariane 5



Télécommunications

Eutelsat a choisi Astrium pour fournir le satellite de télécommunication W3A qui sera lancé mi-2003. Celui-ci fournira également des communications d'affaires, des services sur Internet et des transmissions télévisées vers une zone qui couvrira l'Europe et l'Afrique depuis 7° de longitude Est.

Navigation

Lors de la conférence ministérielle d'Edimbourg, l'Agence Spatiale Européenne a donné son accord au programme Galileo (système mondial de navigation par satellite proposé conjointement par l'Agence Spatiale Européenne et la Commission Européenne), d'une valeur de plus de 500 millions d'euros. L'autorisation finale a été donnée lors de la réunion des Ministres des Transports en mars 2002. Actionnaire à 50 % de Galileo Industries S.A., Astrium joue un rôle de premier plan dans la conception et le développement de Galileo, dont le lancement opérationnel est prévu en 2008.

Observation terrestre

Le 20 novembre 2001, pour la première fois de l'histoire, des satellites ont établi une communication de transfert de données en utilisant un faisceau laser comme porteur de signal. Le système Silex d'Astrium (Semiconductor-laser Inter-satellite Link Experiment) se compose de deux terminaux, l'un à bord du satellite de communications Artemis de l'Agence Spatiale Européenne, l'autre placé sur le satellite d'observation terrestre Spot 4 du CNES. Via la communication laser, il est possible de transmettre des images vidéo à haute définition de Spot 4 via Artemis en temps réel vers le centre de traitement des images.

Leadership scientifique

L'Agence Spatiale Européenne a reconnu de manière prestigieuse l'expertise d'Astrium en lui confiant la production du plus important instrument d'imagerie spatiale au monde, le télescope spatial Herschel au carbure de silicium, dont le lancement est prévu en 2007.

Perspectives

L'année 2002 sera axée sur la réorganisation de la Division en vue de renforcer la satisfaction de la clientèle et de réduire les coûts, par une rationalisation des fonctions et l'amélioration de l'organisation industrielle. La réalisation de ces défis sera facilitée par deux succès récents enregistrés début 2002 : le programme Skynet 5 et le lancement avec succès du satellite Envisat par Ariane 5, ouvrant la voie au premier vol d'un étage supérieur cryogénique l'été prochain.

EADS International

EADS International, entité du Groupe chargée de son développement international, est désormais opérationnelle. Une équipe unique, multiculturelle et pleinement intégrée, se consacre entièrement à la conquête de nouveaux contrats.



Signature du contrat NH90 avec les pays nordiques

EADS International est un partenaire indispensable dans les campagnes commerciales qui font le succès d'EADS.

Une approche intégrée

Agissant en étroite collaboration avec les unités opérationnelles du Groupe dans le cadre d'un véritable partenariat, EADS International leur offre de nombreux services haut de gamme en matière d'exportations (ingénierie financière, mécanismes de compensation, coopération industrielle, expertise dans le montage d'opérations complexes, analyses par pays). Ces services sont des éléments essentiels à la réussite d'une démarche commerciale. En outre, EADS International joue un rôle catalyseur, en tirant parti des points forts et de la taille du Groupe dans son ensemble pour soutenir l'approche marketing de chaque unité opérationnelle.

En s'appuyant sur son vaste réseau mondial de bureaux de représentation, ainsi que sur son équipe internationale d'experts, EADS International a su mettre en place un esprit d'équipe constructif avec les unités opérationnelles, quelle que soit leur taille. C'est désormais un partenaire reconnu dont l'approche opérationnelle a su démontrer son efficacité.

Succès à l'exportation de 2001

EADS International a été à la base des succès commerciaux d'EADS en 2001. A titre d'exemple, EADS International a apporté un soutien efficace à Eurocopter dont la performance commerciale a été remarquable cette année, lors de sa campagne dans les pays nordiques pour le NSHP/NH-90, ainsi que lors du premier succès export du Tigre, en Australie pour 22 de ces appareils.

Les équipes internationales ont également participé aux succès du Groupe, y compris ceux d'Airbus en Australie, au Qatar et à Taïwan, ainsi que dans le choix officiel du satellite de télécommunications Amazonas d'Astrium par Hispasat en Espagne.

Les actions d'EADS International ont également été décisives dans d'autres campagnes commerciales telles que celles d'EADS CASA aux Emirats Arabes Unis, d'EADS Sogerma Services au Venezuela et à Taïwan et de la Division Systèmes Civils et de Défense en Estonie, à Singapour et au Mexique.

Nouveaux défis

La stratégie d'EADS porte désormais sur l'équilibrage de ses activités civiles et militaires. Dans cette optique, EADS International est bien positionnée pour soutenir des programmes qui revêtent une importance croissante, tels que les drones, les systèmes C3I et C4ISR, l'A330-MRTT et l'A400M ainsi que la défense aérienne mondiale avec le Mica vertical et la famille des missiles Aster.

Parallèlement, l'équipe d'EADS International continue à soutenir les activités civiles du Groupe, parmi lesquelles les satellites de télécommunications d'Astrium, les avions d'ATR et d'Airbus, dans leurs campagnes stratégiques d'exportations.

EADS International se situe donc en première ligne pour relever ces nouveaux défis dont le succès dépend très largement des marchés internationaux.



L'Airbus A380 aux couleurs d'Emirates Airlines qui a commandé 22 appareils fermes et 10 options



Jean-Paul Gut
Vice Président Executif
Directeur d'EADS International
Membre du Comité Exécutif d'EADS



EADS CASA a signé un contrat de vente de 8 C-295 avec la Pologne

Bureaux étrangers

Afrique du Sud Arabie Saoudite
Australie Brésil Canada Chili
Chine Corée Croatie Egypte
Emirats Arabes Unis Espagne
Finlande Grèce Inde Indonésie
Italie Japon Koweït Malaisie
Mexique Pologne Portugal
République Tchèque Royaume-Uni
Russie Singapour Slovénie
Taiwan Thaïlande Turquie

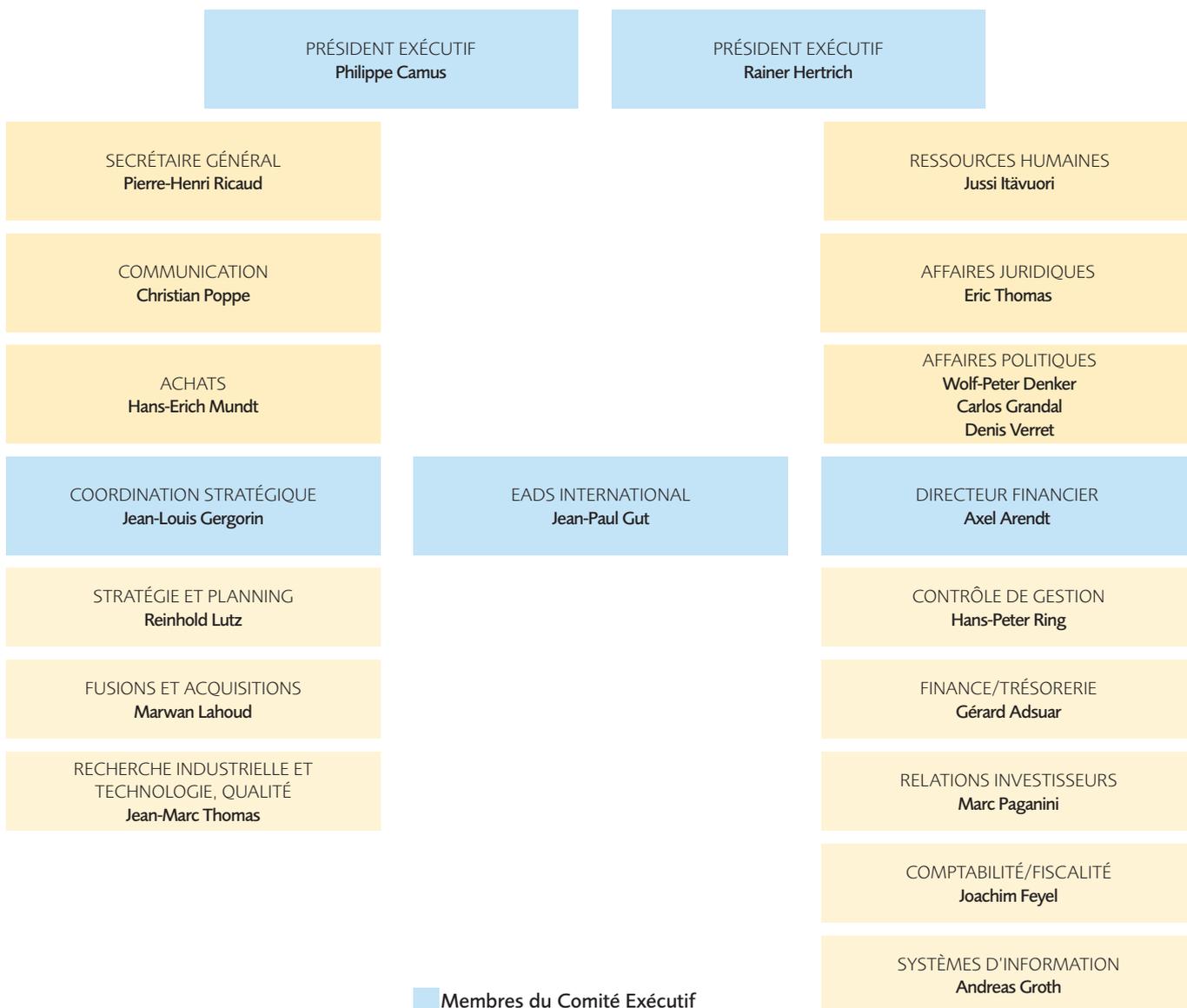


Signature avec l'Australie du contrat de vente portant sur 22 Tigre

Organisation de la Direction Générale

La Direction Générale d'EADS et ses fonctions sont localisées à Amsterdam et dans les sièges administratifs de Madrid, Munich et Paris.

Organisation de la Direction Générale



Après la fusion en 2000, EADS a entrepris une étude approfondie du rôle "d'architecte stratégique" de la Direction Générale du Groupe. La Direction Générale est responsable de la gestion financière, des fusions et acquisitions, de la planification stratégique du

développement du Groupe, de la coordination des activités et des synergies ainsi que d'un appui aux fonctions essentielles telles que le juridique, les ressources humaines. Parallèlement à la redéfinition du rôle de la Direction Générale, le Groupe a

entamé une restructuration des équipes du siège social. L'effectif du siège passera d'environ 1 000 personnes en 2000 à environ 540 en 2003, par le biais de plans de retraite anticipée, de sous-traitance, ou de transferts vers d'autres unités opérationnelles.

Ressources Humaines



Effectifs à fin 2001

EADS Groupe	102 967
Airbus	45 543
Avions de Transport Militaire	3 573
Aéronautique	24 230
Systèmes Civils et de Défense	17 650
Espace	10 414
Siège et centres de recherche	1 557

Nos salariés, clé essentielle des succès futurs

Des enquêtes montrent qu'EADS a déjà hérité de la réputation de ses sociétés fondatrices et figure parmi les employeurs les plus attractifs dans les différents pays où elle opère. EADS est considérée comme faisant partie des meilleurs employeurs européens par nos ingénieurs et nos jeunes cadres.

Esprit d'entreprise

Pour favoriser l'esprit d'entreprise, les salariés se sont vu offrir pour la deuxième fois la possibilité de participer à un plan d'actionnariat salarié. La réaction a été extrêmement favorable, et les actions ont été sursouscrites. EADS propose désormais à tous ses cadres supérieurs une structure de rémunération rétribuant la performance individuelle, liée aux résultats de l'entreprise et à la création de valeur.



Travail en commun : Banc d'essai d'entretien de moteurs

Développement des opportunités de carrière à l'international

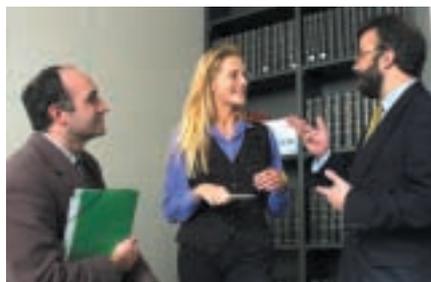
Le Groupe a mis en place un système d'identification et de promotion de ses futurs cadres. Un marché de l'emploi interne permet aux salariés de poser leur candidature aux postes offerts – que ce soit dans leur propre pays ou à l'étranger. EADS favorise le développement personnel de ses cadres grâce à sa Corporate Business Academy, qui met l'accent sur la formation et la promotion d'une culture d'entreprise commune.

La flexibilité au travail – les avantages

Le 11 septembre a représenté un défi sans précédent. L'accent que nous avons toujours mis sur la flexibilité de l'organisation de la production porte aujourd'hui ses fruits. Il nous a permis, jusqu'à présent, d'éviter des licenciements forcés ou autres mesures de restructuration coûteuses et donc de conserver une expertise précieuse au sein de l'entreprise quand la reprise se confirmera.

Comité d'entreprise européen

Le comité d'entreprise européen s'est mis en place en 2001. Outre les organes représentant l'ensemble des salariés, des comités internationaux ont été mis en place pour des sous-groupes, ce qui crée un forum commun de discussion sur les



La culture d'entreprise d'EADS, c'est notamment une atmosphère de travail multiculturelle



Jussi Itävuori
Vice-Président Groupe
Ressources Humaines

défis qui nous attendent et les plans de l'entreprise pour l'avenir. Ces défis et ces plans sont généralement internationaux par nature.

Effectif par pays

France	40,4%
Allemagne	37,3%
Royaume-Uni	11,4%
Espagne	7,7%
Amériques	2,1%
Reste du monde	1,1%



Comité d'entreprise européen d'EADS

Ethique et Responsabilité Sociale

EADS s'engage à maintenir et à promouvoir des standards éthiques irréprochables dans la conduite des affaires du Groupe, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de notre entreprise. Ces exigences décrites dans notre Charte d'Ethique, ainsi que dans notre Règlement sur le délit d'initiés, constituent les principes directeurs applicables à toutes nos relations avec nos clients, nos partenaires, nos actionnaires mais aussi nos salariés.



EADS est un employeur industriel attractif : recrutement lors du Salon du Bourget

Environnement

Nous assumons nos responsabilités à l'égard de l'environnement ; à ce titre, nous avons mis en œuvre une politique d'entreprise en matière d'hygiène, de sécurité et d'environnement afin de garantir la conformité d'EADS aux législations et réglementations en vigueur dans chacun des pays où nous intervenons. Nous procédons également à des investissements en recherche et développement destinés à améliorer notre capacité à satisfaire, voire à dépasser, ces normes réglementaires. Nous soutenons activement la participation de nos salariés à la mise au point de nouveaux produits et technologies qui favorisent la protection des ressources naturelles, facilitent le recyclage et protègent l'environnement, autant que possible.

Droits de nos clients et commerce international

Défendre et accroître la confiance de nos clients dans notre Groupe est une de nos ambitions premières. Nous ne pourrions y parvenir que dans le plus strict respect de leurs droits.

En notre qualité de fournisseur de produits et de services aux gouvernements et aux agences gouvernementales, nous nous conformons aux règles et procédures d'achat en vigueur dans chacun de

nos pays clients. Les lois nationales et internationales qui régissent les exportations et les règlements douaniers sont susceptibles de déterminer le lieu, le moment et les conditions de vente de nos produits, services et technologies ou échanges d'informations. Nous exigeons de chacun de nos salariés et de nos unités opérationnelles d'agir dans le strict respect de ces législations.

Respect de nos salariés

Nous garantissons à tous nos salariés le respect de leur dignité, de leur vie privée, de leur sécurité sur leur lieu de travail et de leurs droits. Cette règle s'applique à tous les salariés du Groupe, sans considération des critères d'âge, de handicap, d'origine raciale, de sexe, de religion ou d'opinion. Nous requérons un niveau d'éthique tout aussi élevé de la part de nos fournisseurs et de nos partenaires commerciaux.

Droits et attentes des actionnaires

Nos relations avec les actionnaires du Groupe se fondent sur la protection de leurs intérêts et sur leur traitement égal dans l'accès à une information utile, précise et à jour. Conformément à notre statut de société de droit néerlandais cotée en France, en Espagne et en Allemagne, nous nous soumettons à l'ensemble des lois et réglementations applicables dans chacun de ces pays.

Gauche: EADS favorise la musique et les arts

Droite: Portes ouvertes sur le site d'EADS Military Aircraft: 50 000 visiteurs pour la journée des familles



Fiable **Responsable** Engagé



Ingénieurs d'Astrium travaillant sur le nouveau satellite météo européen Metop

Conflits d'intérêt

Nous n'entretiens pas de relations "privilégiées ou spéciales" avec nos partenaires commerciaux ou nos fournisseurs, qui ne seraient pas justifiées par des motifs objectifs, de nature économique ou technique. Les relations entre nos salariés et ces tiers doivent être régies par la transparence, en particulier dans leurs relations commerciales. L'acceptation ou la remise de cadeaux et autres avantages sont soumises à des règles strictes qui prévoient notamment leur déclaration et l'accord de la hiérarchie.

Les opérations financières sur les actions EADS

Nous encourageons nos salariés à détenir des actions EADS. Ces derniers peuvent librement réaliser des transactions sur les actions du Groupe lorsque ces opérations sont autorisées par la loi en vigueur et en vertu des dispositions stipulées dans le Règlement sur le délit d'initiés d'EADS.

Certains salariés d'EADS ont accès à des informations privilégiées dans le cadre de leurs fonctions. Conformément aux interdictions imposées par la loi ou les autorités boursières nationales, ces personnes n'ont légalement pas le droit de communiquer de telles informations à des tiers ou de réaliser, directement ou indirectement, des opérations financières, en dehors de périodes spécifiées et sous réserve de l'approbation du Directeur Financier, agissant en qualité de Garant de la Conformité au règlement. La loi oblige tout détenteur d'une information privilégiée à un devoir de discrétion dont la transgression est considérée comme un délit.

Entreprise citoyenne et responsable

Etant l'une des plus grandes sociétés européennes, EADS est consciente de ses responsabilités vis-à-vis de l'environnement culturel, éducatif et social de chaque pays. Nous encourageons vivement la participation et l'engagement au sein des communautés locales, ainsi que dans les établissements d'enseignement afin de promouvoir coopération et développement, dès lors qu'une telle participation n'est pas contraire aux politiques d'EADS ou n'interfère pas avec les devoirs de ses salariés. EADS a réagi lorsque se sont produites de grandes catastrophes, en accordant notamment des dons importants de soutien aux victimes des attentats du 11 septembre et à leurs familles, ainsi qu'aux victimes de la catastrophe survenue à Toulouse, le 21 septembre dernier.



Flottant sur des hydrofoils, l'Hydroptère est un bateau au design révolutionnaire, sponsorisé par EADS

Gouvernement d'Entreprise

La Société est régie par le droit néerlandais et par ses statuts. Elle a opté pour une structure unique – le Conseil d'Administration – qui réunit des membres exécutifs et non exécutifs. Le Conseil d'Administration est l'organe de décision le plus élevé après l'Assemblée des actionnaires.



Le Conseil d'Administration est responsable des affaires de la Société. Son rôle est de veiller à ce que la Société mène ses activités afin de maximiser sa valeur pour ses actionnaires dans le respect de la loi et des règles établies en matière de Gouvernement d'entreprise, tout en maintenant de bonnes relations avec ses salariés et ses clients.

Le Conseil d'Administration se compose de onze membres, désignés et révocables par l'Assemblée des actionnaires. Il comprend un nombre égal d'administrateurs proposés respectivement par DaimlerChrysler AG et SOGEADE¹, un administrateur proposé par SEPI² et deux administrateurs indépendants sans aucun lien avec les groupes DaimlerChrysler, SOGEPA, Lagardère ou avec l'État français. L'un est nommé par DaimlerChrysler, l'autre par SOGEADE. Le Conseil d'Administration a nommé, parmi ses membres, deux Présidents Exécutifs (CEOs), responsables de la gestion quotidienne de la Société. Il a désigné également les deux Présidents du Conseil

d'Administration qui en assurent le bon fonctionnement et aident les Présidents Exécutifs, notamment lors de discussions stratégiques de haut niveau avec les partenaires extérieurs.

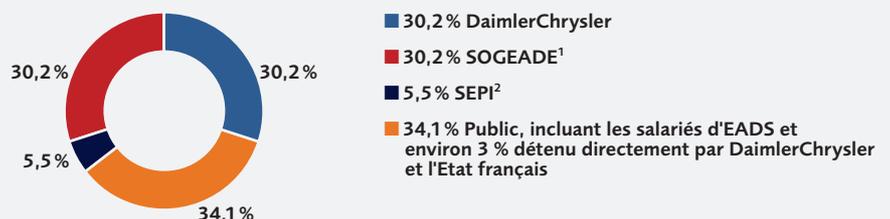
Au-delà de l'application des contraintes légales néerlandaises, le Conseil d'Administration a également adopté ses propres règles internes de Gouvernement d'Entreprise. En particulier deux comités permanents ont été constitués parmi ses membres :

- Le Comité d'Audit, qui formule des recommandations au Conseil d'Administration sur la désignation des commissaires aux comptes, l'approbation des comptes annuels et semestriels et veille à la bonne application des procédures internes en matière de contrôle et de "reporting" financier et comptable. Le Comité d'Audit se réunit au moins deux fois par an. Il est présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère, et comprend, en outre, Louis Gallois et Eckhard Cordes.

- Le Comité du Personnel, qui formule des recommandations au Conseil d'Administration en ce qui concerne les nominations au Comité Exécutif et les politiques de rémunération à long terme. Il approuve également les contrats de travail et autres éléments contractuels concernant les membres du Conseil d'Administration et du Comité Exécutif. Le Comité du Personnel se réunit au moins deux fois par an. Il est présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère et comprend, en outre, Philippe Camus, Eckhard Cordes, Louis Gallois et Rainer Hertrich.

Les sujets discutés au cours des réunions du Conseil d'Administration concernent principalement la stratégie d'EADS, les questions opérationnelles d'importance, les principaux projets d'investissement, ainsi que les résultats financiers et les prévisions.

Structure du Capital au 31 décembre 2001



¹ Lagardère SCA avec des institutions financières françaises et SOGEPA (société holding de l'Etat français).

² Société holding de l'Etat espagnol.

Membres du Conseil d'Administration

Manfred Bischoff

Membre du Directoire de
DaimlerChrysler AG
Président du Conseil
d'Administration d'EADS

Jean-Luc Lagardère

Gérant commandité de
Lagardère SCA
Président du Conseil
d'Administration d'EADS

Philippe Camus

Président Exécutif d'EADS

Rainer Hertrich

Président Exécutif d'EADS

Axel Arendt

Directeur Financier d'EADS

Eckhard Cordes

Membre du Directoire de
DaimlerChrysler AG

Pedro Ferreras

Avocat
Représentant de SEPI

Noël Forgeard

Président Exécutif d'Airbus

Jean-René Fourtou

Vice-président d'Aventis S.A.

Louis Gallois

Président de la SNCF

Michael Rogowski

Président du Conseil de
Surveillance de J.M.Voith AG
Président de la Fédération
Industrielle Allemande

Etats Financiers

Analyse de la situation financière

Comptes 2001 consolidés audités et 2000 consolidés pro forma non-audités

INTRODUCTION

L'analyse ci-dessous est basée sur les comptes consolidés audités d'EADS pour 2001 (les "Comptes 2001") et les comptes consolidés pro forma non-audités d'EADS pour 2000 (les "Comptes pro forma 2000").

Les Comptes 2001 ont été établis selon les normes comptables émises par l'International Accounting Standards Board ("IASB") et les recommandations émises par le Standing Interpretations Committee de l'IASB. Les Comptes pro forma 2000 ont été établis sur la base des éléments suivants :

- les comptes consolidés d'EADS pour l'exercice 2000 établis suivant les normes IAS ;
- l'effet, sur une base pro forma, des opérations de rapprochement de 2000 entre Aerospatiale Matra, Dasa et CASA (ci-dessous désignées : "la Fusion EADS") ; et
- les comptes pro forma de DASA et les comptes pro forma de CASA pour la période de 2000 antérieure à la création d'EADS le 10 juillet, tels que retraités conformément aux normes IAS adoptées par EADS, et nets des montants en numéraire distribués par Dasa et CASA à leurs actionnaires respectifs avant la création d'EADS.

Les informations financières consolidées pro forma non-auditées 2000 d'EADS figurant dans la présente section ne sont fournies qu'à titre d'illustration et n'entendent pas représenter ce qu'auraient été effectivement la situation financière, le résultat des activités ou les flux de trésorerie d'EADS si la Fusion EADS était intervenue aux dates indiquées, ni donner une indication quant à la situation financière consolidée, le résultat des activités ou les flux de trésorerie à toute date ou période future.

Les Comptes pro forma 2000 ont été préparés sur la base du périmètre de consolidation résultant de la Fusion EADS en 2000. En conséquence, ils ne prennent pas en compte les modifications du périmètre de consolidation ou les changements de principes comptables intervenus en 2001. Le périmètre de consolidation utilisé pour les Comptes pro forma 2000 est donc sensiblement différent de celui utilisé pour les Comptes 2001.

CONSIDÉRATIONS COMPTABLES

MODIFICATIONS DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION ET INTÉRÊTS MINORITAIRES

Création d'Airbus S.A.S. : la nouvelle société Airbus S.A.S., qui rassemble la totalité des activités de conception, de production et de marketing d'Airbus a été créée en juillet 2001 à la suite de l'acquisition par EADS d'Airbus UK et de la participation de 20 % dans le GIE Airbus détenue par BAE Systems ("le Regroupement Airbus"). En contrepartie de cette opération et de la souscription à une augmentation de capital de 754 millions d'euros, BAE Systems a reçu 20 % du capital d'Airbus S.A.S., ramenant ainsi la participation d'EADS à 80 %.

EADS consolide à 100 % Airbus depuis le 1^{er} janvier 2001, compte tenu du contrôle effectif qu'il détient en vertu d'un accord avec BAE Systems sur les actifs et sur la gestion d'Airbus depuis cette date.

Création de MBDA : EADS, BAE Systems et Finmeccanica ont créé MBDA le 18 décembre 2001. Cette société regroupe les activités de MBD et de AMM et les activités systèmes de missiles de AMS. EADS et BAE Systems détiennent chacun 37,5 % du capital de MBDA et Finmeccanica le solde, soit 25 %. En vertu des pactes d'actionnaires relatifs au groupe MBDA, EADS et BAE Systems exercent ensemble certains droits de contrôle sur MBDA par l'intermédiaire de MBDA Holdings, y compris le droit pour MBDA Holdings de nommer le Président Exécutif (CEO), le Directeur Général Adjoint – Opérations (COO) et le Directeur Financier (CFO) de MBDA.

En 2001, le compte de résultat consolidé reflète une consolidation de MBD à hauteur de 50 % et de AMM à hauteur de 100 % jusqu'à la création de MBDA le 18 décembre. Le bilan consolidé 2001 d'EADS fait apparaître une intégration proportionnelle de MBDA à hauteur de 50 %, à partir du 18 décembre, au sein de la division de Systèmes Civils et de Défense afin de refléter l'influence d'EADS sur les activités, la participation de Finmeccanica étant traitée comme un intérêt minoritaire de 12,5 %.

EDSN : EADS et Nortel Networks ont finalisé, au cours de l'exercice 2001, le regroupement de leurs activités de télécommunications militaires au sein de la société EDSN. Plus précisément : (i) EADS et Nortel Networks ont apporté le 1^{er} mai à EDSN l'activité de commutation fonctionnant sous protocole Internet IP de leur société commune MNC ; (ii) EDSN a acquis, le 30 septembre, 19,9 % de MNCD qui gère le canal de distribution des activités de commutation fonctionnant sous protocole Internet IP ; (iii) le 30 novembre, EADS a apporté VEKN une activité de réseaux de communication tactique à EDSN ; et (iv) Nortel Networks a cédé Cogent Defence Systems à EDSN le 1^{er} décembre. A l'issue de ces opérations, les intérêts minoritaires de Nortel Networks ont diminué de 45 % à 40,9 % tandis qu'EADS consolide à 100 % EDSN dans sa division Systèmes Civils et de Défense.

MNC et NNG : reflétant le repositionnement des activités de télécommunications militaires au sein de EDSN et le désengagement d'EADS de MNC et NNG à la suite de la moindre importance stratégique des activités de télécommunications civiles pour EADS, EADS a comptabilisé MNC et NNG (dont elle détient encore 45 % et 42 %) comme des participations non consolidées depuis le 1^{er} octobre 2001. Ces deux sociétés, dont le capital social était détenu conjointement avec Nortel Networks, étaient précédemment consolidées suivant la méthode de mise en équivalence.

Acquisition de Tesat Spacecom : en 2001, Astrium, consolidée par intégration proportionnelle à 75 % dans EADS, a acquis Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, l'activité de satellites de télécommunications civiles de Bosch. Tesat Spacecom est maintenant consolidée à 100 % dans Astrium.

Dornier GmbH : les membres de la famille Dornier ayant exercé leur option de vente sur les actions Dornier GmbH, DADC, filiale d'EADS consolidée à 100 %, a augmenté sa participation dans Dornier GmbH de 58,4 % à 75,9 %. EADS a consolidé Dornier GmbH à 100 % au cours des deux périodes considérées tandis que les intérêts minoritaires ont diminué de 41,6 % à 24,1 %.

RÉSULTAT RELATIF AUX OPÉRATIONS DE DILUTION

Les opérations effectuées en 2001 ayant conduit à la formation d'Airbus S.A.S. et de MBDA ont dilué la participation d'EADS dans Airbus, MBD et AMM. Ces opérations ont nécessité une évaluation des activités apportées. La valeur de marché de ces activités, telle qu'estimée au cours des négociations, était supérieure à leur valeur nette comptable dans les comptes d'EADS. EADS a donc constaté un gain de dilution d'une valeur de 2 537 millions d'euros pour les 20 % de participation dans Airbus et de 257 millions d'euros, nets des charges liées à la transaction, pour les participations de 12,5 % dans MBD et de 62,5 % dans AMM. Ces gains de dilution sont comptabilisés à la rubrique "autres charges et produits" et sont considérés comme des résultats exceptionnels par EADS. Voir "Résultats des activités – Utilisation de l'EBIT et du résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels".

RÉÉVALUATIONS À LA JUSTE VALEUR

Lors du Regroupement Airbus, l'acquisition d'Airbus UK a été comptabilisée suivant la méthode du "purchase accounting". Par conséquent, la valeur nette de certains actifs – essentiellement les immobilisations et les stocks – ont été revalorisés d'un montant total de 319 millions d'euros après impôts pour tenir compte de leur juste valeur ("les Réévaluations à la Juste Valeur") et un impôt différé correspondant de 137 millions d'euros a été comptabilisé au passif du bilan. Suivant la nature des actifs, l'amortissement des Réévaluations à la Juste Valeur est soit comptabilisé lorsque les actifs sont consommés, soit étalé sur la durée de vie des actifs ; cet amortissement donne droit à une réduction correspondante de l'impôt différé passif.

L'écart entre le prix d'acquisition d'Airbus UK (y compris la participation de 20 % dans le GIE Airbus) et la juste valeur de ses actifs nets a été comptabilisé comme écart d'acquisition et s'élève à 4 024 millions d'euros. L'amortissement de cet écart d'acquisition est fait sur vingt ans et est en grande partie non déductible fiscalement.

DÉPRÉCIATION DES ACTIFS

Lorsque survient, selon la Direction, un événement, tel qu'un événement significatif affectant les marchés ou une modification sensible des prévisions ou des hypothèses, EADS effectue un test de dépréciation de l'actif net de l'activité (ou des activités) susceptible(s) d'être affectée(s). Ces tests sont en général réalisés en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés.

En 2001, EADS a effectué des tests de dépréciation sur les survaleurs des activités de la division Airbus, de la division Espace, et de la division Systèmes Civils et de Défense. Lors de l'analyse de la division Systèmes Civils et de Défense, la prise en compte d'une contraction des dépenses publiques dans le domaine de la défense a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société MS&I, qui fait partie de l'activité Electronique de Défense, pour 240 millions d'euros et de la société LFK pour 170 millions d'euros. La dégradation des perspectives de marché pour les activités de services de logiciels CAD/CAM a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société Matra Datavision pour un montant 170 millions d'euros. En ce qui concerne la division Espace, la prise en compte de la contraction du marché des télécommunications commerciales, conjuguée aux surcapacités à long terme dans le domaine des satellites et à la nécessité de réduire les coûts et d'alléger les structures, a conduit EADS à doter une provision pour dépréciation des écarts d'acquisition de la société Astrium pour un montant de 210 millions d'euros. Le test de dépréciation des activités d'Airbus, décidé à la suite des événements du 11 septembre et de leurs conséquences, a confirmé la valeur des écarts d'acquisition d'Airbus.

FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les frais de recherche et de développement d'EADS financés en interne sont comptabilisés en charges au titre de l'exercice durant lequel ils sont encourus. Lorsque ces frais sont financés, pour tout ou partie, par un client, la partie faisant l'objet d'un financement externe est comptabilisée en chiffre d'affaires. Seuls les frais financés en interne sont comptabilisés en frais de recherche et de développement au compte de résultat. Les charges liées aux efforts de recherche et développement financés par des sources externes figurent au compte de résultat au poste "coûts des ventes". Le traitement comptable des frais de recherche et de développement retenu par EADS n'est pas conforme aux normes IAS qui, à cette exception près, ont été retenues pour l'établissement des états financiers. Les normes IAS requièrent que les frais de recherche et développement soient portés en immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus, sous réserve du respect de certains critères de

Etats Financiers

Analyse de la situation financière

suite

capitalisation. Cette dérogation aux normes IAS facilite la comparaison directe entre EADS et les sociétés américaines du même secteur, et témoigne d'une approche plus prudente du traitement comptable des frais de recherche et de développement que celles prévues par les normes IAS.

POLITIQUE DE FINANCEMENT DES VENTES

EADS privilégie les ventes au comptant et encourage ses clients à trouver eux-mêmes des financements, pour éviter de conserver un risque de crédit ou d'actif, une fois le produit livré.

Cependant, afin de faciliter la vente de ses produits, essentiellement pour Airbus et ATR, EADS peut participer au financement de clients au cas par cas, soit directement, soit par le biais de garanties données à des tiers. Une équipe dédiée contrôle précisément le portefeuille de clients d'EADS et son évolution en termes de volume, de qualité et d'intensité capitalistique. EADS s'efforce de faire refinancer cet encours par des tiers lorsque cela est possible.

Lors de la détermination du montant et des conditions de financement, Airbus et ATR prennent en compte la qualité de crédit de la compagnie aérienne concernée ainsi que certains facteurs de risques particuliers, liés aux conditions envisagées d'exploitation de l'appareil et sa valeur future estimée. Les taux de rendement du marché et les conditions bancaires en vigueur servent également de guide pour établir les conditions de la proposition de financement faite au client, y compris le prix.

L'avion vendu fait généralement l'objet d'un nantissement pour garantir l'opération de financement. En outre, Airbus et ATR bénéficient d'engagements et de garanties particulières en fonction du risque perçu et de l'environnement juridique.

COÛTS DE RESTRUCTURATION ET AUTRES COÛTS

En 2001, 221 millions d'euros ont été comptabilisés au titre de charges de restructuration. Ce montant comprend de nouvelles provisions ainsi que des charges de l'exercice relatives à : (i) des réductions d'effectif au Royaume-Uni et un plan de départs en retraite anticipée chez Airbus en France, faisant partie du plan d'adaptation mis en place après le 11 septembre (96 millions d'euros) ; (ii) des réductions d'effectif et un plan de départs en retraite anticipée chez CELERG, LFK, AMM et EADS Telecom, ainsi que la fermeture d'un site de l'unité Services dans la division Systèmes Civils et de Défense (34 millions d'euros) ; et (iii) des réductions d'effectif chez EADS Launch Vehicles et dans la division Espace (91 millions d'euros).

Au 31 décembre 2001, le solde des provisions pour restructurations était de 286 millions d'euros.

RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

La comparaison des résultats des activités des deux années s'appuie sur les comptes 2001 consolidés audités et sur les comptes 2000 consolidés pro forma non audités. Voir "Introduction".

Le tableau ci-dessous présente le compte de résultat consolidé d'EADS pour chacun des exercices indiqués

Comptes de résultat pour les exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000

en millions d'euros	Exercice clos le	
	2001	31 décembre 2000 pro-forma
Produits d'exploitation	30 798	24 208
Coût des ventes	(25 235)	(20 072)
Marge brute	5 563	4 136
Frais commerciaux, administratifs et autres charges	(2 561)	(2 510)
Frais de recherche et développement	(2 046)	(1 339)
Autres produits	3 024	342
Dotation aux amortissements des écarts d'acquisition et Dépréciation des survaleurs	(1 466)	(429)
Résultat avant résultat financier et impôts	2 514	200

Comptes de résultat pour les exercices clos les 31 décembre 2001 et 2000 Suite

en millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre	
	2001	2000 pro forma
Résultat financier	(513)	(1 315)
Résultat net avant impôts	2 001	(1 115)
Impôts sur les bénéfices	(646)	220
Intérêts minoritaires	17	(14)
Résultat net	1 372	(909)

Utilisation de l'EBIT et du résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels

EADS utilise l'EBIT et le résultat net avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme des indicateurs clé de sa performance économique. Les "éléments exceptionnels" comprennent les produits ou charges de nature non récurrente tels que la charge d'amortissement des ajustements à la juste valeur dégagée lors de la Fusion EADS, du Regroupement Airbus et de la création de MBDA et les charges de dépréciation d'actif. En outre, les "éléments exceptionnels" associés au résultat net s'entendent nets des effets fiscaux correspondants et incluent une dotation exceptionnelle à l'impôt différé actif.

Le tableau ci-dessous fournit un rapprochement entre le résultat avant résultat financier et impôts d'EADS et son EBIT ("earnings before interest and taxes") avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

en millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre	
	2001	2000 pro forma
Bénéfices avant éléments financiers, impôts et intérêts minoritaires	2 514	200
Profit de dilution Airbus UK, MBDA	(2 794)	–
Amortissement des écarts d'acquisition et dépréciations correspondantes	1 466	429
Amortissement exceptionnel (immobilisations)	260	176
Amortissement exceptionnel (actifs financiers)	315	–
Amortissement exceptionnel (stocks)	275	483
Produits des investissements	(342)	111
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 694	1 399

Le tableau ci-dessous fournit le résultat net et le résultat par action avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels pour les périodes indiquées.

en millions d'euros	2001	2000 pro forma
	Résultat net disponible pour les actionnaires, avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	936
Résultat de base par action, avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1,16 €	(0,06) €

Préalablement au changement de méthode de consolidation de la méthode de la mise en équivalence à la méthode des coûts historiques pour la consolidation de MNC et NNG, les comptes d'EADS reflétaient des écarts d'acquisition totaux concernant ces sociétés de 516 millions d'euros. Les tests de valorisation de ces écarts d'acquisition, à la suite de la crise du secteur des télécommunications, ont conduit à enregistrer un amortissement exceptionnel total de 315 millions d'euros pour MNC et NNG, dépréciation inférieure à la valeur des écarts d'acquisition comptabilisés pour ces activités au bilan consolidé d'ouverture 2001. Par conséquent, dans le cadre de la détermination des éléments exceptionnels de l'exercice, cet amortissement est assimilé à une révision des valeurs des écarts d'acquisition et la perte totale de 315 millions d'euros relative à MNC et NNG est donc retraitée du résultat des participations. La dépréciation des écarts acquisitions, tel qu'inscrite au compte de résultat, n'inclut pas ce montant de 315 millions d'euros.

Etats Financiers

Analyse de la situation financière

suite

CHIFFRE D'AFFAIRES ET EBIT CONSOLIDÉS PAR DIVISION — INFORMATION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Le tableau ci-dessous indique la répartition par division du chiffre d'affaire consolidé d'EADS pour les deux derniers exercices ainsi que des dépenses d'investissement consolidées (y compris les actifs comptabilisés au titre des activités de location), des charges de recherche et développement consolidées, et de l'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

En millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre 2001				Exercice clos le 31 décembre 2000 (pro forma)			
	Chiffre d'affaires	Dépenses d'investissement	R&D	EBIT ⁽¹⁾	Chiffre d'affaires	Dépenses d'investissement	R&D	EBIT ⁽¹⁾
Airbus	20 549	1 433	1 630	1 655	14 856	657	920	1 412
Avions de Transport Militaire	547	63	53	1	316	55	59	(63)
Aéronautique	5 065	281	132	308	4 704	307	128	296
Espace	2 439	99	60	(222)	2 535	145	61	67
Systèmes Civils et de Défense	3 345	159	173	(79)	2 909	117	161	(110)
Sous-total	31 945	2 035	2 048	1 663	25 320	1 281	1 329	1 602
Postes éliminés et autres ajustements ⁽²⁾	(1 147)	161	(2)	31	(1 112)	70	10	(203)
EADS	30 798	2 196	2 046	1 694	24 208	1 351	1 339	1 399

(1) Avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels. Les « postes éliminés et autres ajustements » incluent les résultats de la mise en équivalence de Dassault Aviation.

(2) Incluant notamment les ajustements et éliminations pour les opérations intra-groupe ainsi que les revenus au titre de locations de bureaux.

AIRBUS

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Airbus a progressé de 38,3 % et est passé de 14 856 millions d'euros en 2000 à 20 549 millions d'euros en 2001, essentiellement grâce au Regroupement Airbus, mais également grâce à l'augmentation des livraisons qui sont passées de 311 appareils en 2000 à 325 en 2001. Comme en 2000, la plus grande partie de l'augmentation des livraisons est imputable à la famille des A319/A320/A321, appareils à couloir unique, relativement moins onéreux. Airbus a livré 257 avions de cette famille en 2001, contre 241 en 2000. Le chiffre d'affaires entre 2000 et 2001 n'a été que peu influencé par l'appréciation du dollar par rapport à l'euro.

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 118 %, passant de 657 millions d'euros en 2000 à 1 433 millions d'euros en 2001. Cette augmentation résulte essentiellement du Regroupement Airbus et des investissements liés au programme A380.

Les charges de recherche et développement consolidées ont progressé de 77,2 % passant de 920 millions d'euros en 2000 à 1 630 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison du lancement des phases préliminaires du programme de développement de l'A380 et de la poursuite des programmes A340-500 et A340-600.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels a connu une progression d'environ 17,2 %, passant de 1 412 millions d'euros en 2000 à 1 655 millions d'euros en 2001. Cette hausse s'explique principalement par le Regroupement Airbus, mais également par la hausse des livraisons d'appareils, par des gains de productivité et, dans une moindre mesure, par l'impact positif de la parité dollar/euro. Elle est partiellement compensée par une augmentation des charges de recherche et développement, par un complément de dotation aux provisions pour restructuration et pour risques relatifs au financement des ventes.

AVIONS DE TRANSPORT MILITAIRE (MTA)

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division MTA a progressé de 73,1 %, passant de 316 millions d'euros en 2000 à 547 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison du contrat C-295 avec les forces armées espagnoles et du contrat CN-235 avec la Turquie.

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 14,5 %, passant de 55 millions d'euros en 2000 à 63 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées ont diminué d'environ 10,2 %, passant de 59 millions d'euros en 2000 à 53 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'une perte de 63 millions d'euros en 2000 à un bénéfice de 1 million d'euros en 2001. Cette amélioration résulte essentiellement d'un mix produits plus favorable et d'une augmentation des livraisons.

AÉRONAUTIQUE

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Aéronautique a progressé de 7,7 %, passant de 4 704 millions d'euros en 2000 à 5 065 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison de la croissance du chiffre d'affaires d'Eurocopter et des autres programmes d'appareils militaires, en particulier la production en série d'Eurofighter et, dans une moindre mesure, l'activité d'entretien.

Les dépenses d'investissement consolidées ont diminué de 8,5 %, passant de 307 millions d'euros en 2000 à 281 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées ont progressé de 3,1 % passant de 128 millions d'euros en 2000 à 132 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels a augmenté de 4,1 %, passant de 296 millions d'euros en 2000 à 308 millions d'euros en 2001 sous l'effet de l'augmentation des livraisons d'appareils.

SYSTÈMES CIVILS ET DE DÉFENSE

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Systèmes Civils et de Défense a progressé de 15 %, passant de 2 909 millions d'euros en 2000 à 3 345 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison d'un élargissement du périmètre de consolidation dans les activités de télécommunications.

Les dépenses d'investissement consolidées ont augmenté de 35,9 %, passant de 117 millions d'euros en 2000 à 159 millions d'euros en 2001, en raison essentiellement de coûts d'acquisition de bureaux par MBD.

Les charges de recherche et développement consolidées ont augmenté de 7,5 %, passant de 161 millions d'euros à 173 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'une perte de 110 millions d'euros en 2000 à une perte de 79 millions d'euros en 2001, essentiellement grâce à une amélioration des ventes et des marges et à l'impact positif de la restructuration de l'activité Electronique de Défense. Cette amélioration a été partiellement compensée par les résultats négatifs, de janvier à septembre 2001, des sociétés communes avec Nortel dans le domaine des télécommunications civiles.

ESPACE

Le chiffre d'affaires consolidé de la Division Espace a reculé de 3,8 %, passant de 2 535 millions d'euros en 2000 à 2 439 millions d'euros en 2001, essentiellement en raison de la diminution des livraisons de lanceurs Ariane 5 et Ariane 4 en 2001.

Les dépenses d'investissement consolidées ont diminué de 31,7 %, passant de 145 millions d'euros en 2000 à 99 millions d'euros en 2001.

Les charges de recherche et développement consolidées sont restées stables à 61 millions d'euros en 2000 contre 60 millions d'euros en 2001.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est passé d'un bénéfice de 67 millions d'euros en 2000 à une perte de 222 millions d'euros en 2001. Cette dégradation provient en grande partie de la dépréciation des participations dans Nahuelsat, Starsem, Arianespace et Spacelab, à la suite d'une importante dévaluation de la valeur de ces participations. Cette dégradation s'explique également par un repli des ventes, la poursuite des coûts de restructuration des activités et de nouvelles provisions pour restructurations liées à EADS Launch Vehicles.

RÉSULTAT DES ACTIVITÉS D'EADS : COMPARAISON DES EXERCICES 2001 ET 2000 (PRO FORMA)

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires total consolidé d'EADS a progressé de 27,2 %, passant de 24 208 millions d'euros en 2000 à 30 798 millions d'euros en 2001. Sur ces 27 % de croissance, 17 % sont imputables aux effets du Regroupement Airbus. Le solde provient de l'augmentation des livraisons d'appareils commerciaux Airbus, passées de 311 appareils livrés en 2000 à 325 appareils livrés en 2001. A l'exception de la Division Espace, toutes les autres divisions ont contribué à l'augmentation du chiffre d'affaires consolidé d'EADS pour 2001.

L'appréciation du dollar par rapport à l'euro, au cours de l'année 2001, est un autre élément important qui a eu un impact positif sur le chiffre d'affaires d'EADS, compte tenu de la part importante des ventes d'EADS réalisées en dollars.

COÛT DES VENTES

Le coût des ventes consolidé d'EADS a progressé de 25,7 %, passant de 20 072 millions d'euros en 2000 à 25 235 millions d'euros en 2001. Cette augmentation est largement due à l'impact du Regroupement Airbus. Les coûts associés à l'augmentation des livraisons d'avions Airbus et les charges liées aux restructurations dans les divisions Systèmes Civils et de Défense, et Espace ont également été des facteurs significatifs dans l'augmentation du coût des ventes consolidé.

Etats Financiers

Analyse de la situation financière

suite

FRAIS COMMERCIAUX, ADMINISTRATIFS ET AUTRES CHARGES

Les frais commerciaux, administratifs et autres charges consolidées d'EADS ont progressé de 2 %, passant de 2 510 millions d'euros en 2000 à 2 561 millions d'euros en 2001. Cette progression est imputable essentiellement à l'impact du Regroupement Airbus, qui a notamment entraîné une hausse des dépenses administratives. Cette augmentation a été compensée par la baisse des dépenses par rapport à 2000 qui avait subi les conséquences d'une perte sur cession et d'une hausse des provisions.

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les frais de recherche et développement consolidés d'EADS ont progressé de 52,8 %, passant de 1 339 millions d'euros en 2000 à 2 046 millions d'euros en 2001. Cette croissance est imputable essentiellement à la consolidation à 100 % d'Airbus et à l'accélération du programme A380. Les dépenses associées à la certification de l'A340-600 se sont maintenues à un niveau élevé tandis que les frais de recherche et développement non liés à Airbus sont restés quasiment inchangés par rapport à 2000.

AUTRES PRODUITS

Les autres produits consolidés représentent principalement les plus-values de cession de participations et d'immobilisations ainsi que les produits de loyers. Les autres produits d'EADS sont passés de 342 millions d'euros en 2000 à 3 024 millions d'euros en 2001. Cette augmentation résulte essentiellement de l'effet non récurrent des gains résultant des dilutions à la suite du Regroupement Airbus (2 537 millions d'euros) et à l'opération MBDA (257 millions d'euros après amortissement des survaleurs de MBD). Se reporter à la section: "Bénéfice résultant de dilutions".

DOTATIONS AUX AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES SURVALEURS

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et les dotations pour dépréciation des écarts d'acquisition, consolidées, sont passées de 429 millions d'euros en 2000 à 1 466 millions d'euros en 2001. Cette augmentation provient essentiellement (i) d'une dotation pour dépréciation des écarts d'acquisition pour la division Systèmes Civils et de Défense (580 millions d'euros) et pour la division Espace (210 millions d'euros); et (ii) de l'amortissement annuel des écarts d'acquisition d'Airbus UK (200 millions d'euros). Se reporter à la section: "Dépréciation des actifs".

RÉSULTAT FINANCIER NET

Le résultat financier net consolidé comprend principalement les produits de participations (y compris les résultats des sociétés mises en équivalence et la dépréciation des titres de participations non consolidées), les charges d'intérêt nettes et les gains ou pertes de change. Le résultat financier d'EADS s'est amélioré passant d'une perte nette de 1 315 millions d'euros en 2000 à une perte nette de 513 millions d'euros en 2001. Cette variation s'explique dans une large mesure par des résultats négatifs liés aux titres de participation ((342) millions d'euros), y compris la dépréciation de MNC et NNG d'une valeur de 315 millions) et, dans une moindre mesure, par le portefeuille résiduel de macro-couvertures d'EADS ((234) millions d'euros). En 2001, la plupart des macro-couvertures non encore arrivées à échéance ont été adossées à des commandes spécifiques dans le carnet de commandes, afin de constituer des unités de valorisation et ont été comptabilisées en tant que micro-couvertures, comme l'exige la norme IAS 39.

IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES

EADS a enregistré un produit d'impôt consolidé de 220 millions d'euros en 2000 contre une charge d'impôt de 646 millions d'euros en 2001, qui résulte essentiellement d'un résultat net taxable en 2001, prenant en compte la non-déductibilité de l'amortissement des écarts d'acquisition et le fait que les gains de dilutions ne sont pour la plupart pas taxables.

RÉSULTAT NET

Compte tenu des éléments analysés ci-dessus, EADS a enregistré un résultat net consolidé de 1 372 millions d'euros en 2001 contre une perte consolidée pro forma de 909 millions d'euros en 2000.

TRÉSORERIE ET LIQUIDITÉ

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos le 31 décembre 2001 et le 31 décembre 2000.

en millions d'euros	Exercice clos le	
	2001	2000 pro forma
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	2 656	3 159
Y compris les variations de fonds de roulement	2	1 460
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement ⁽¹⁾	(1 882)	(1 628)
Flux de trésorerie disponibles	774	1 531
Flux de trésorerie liés aux activités de Financement	(677)	1 635
Dont augmentation de capital	21	1 540
Incidence des variations des taux de change sur la trésorerie et les Equivalents de trésorerie	14	6
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	(111)	3 172

1) Ne prend pas en compte un investissement dans des valeurs mobilières à court terme en 2001 d'un montant de 390 millions d'euros.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation, d'un montant de 2 656 millions d'euros, proviennent essentiellement de l'amélioration des performances opérationnelles liée à l'accroissement des ventes d'appareils Airbus tandis que le fonds de roulement a été neutre pour la trésorerie du fait des stocks supplémentaires qui ont dû être constitués à la suite de la hausse des volumes de production et de la diminution des avances clients reçues sur des nouvelles commandes Airbus.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement, représentant un montant de 1 882 millions d'euros, sont essentiellement dus au maintien d'un niveau élevé d'investissements dans les installations et équipements techniques et à l'acquisition de Cogent, de Tesat Spacecom et d'une participation dans Dornier GmbH, partiellement compensée par la cession d'une part des actifs liés au financement des ventes d'Airbus.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement, d'un montant de 677 millions d'euros, résultent principalement du paiement de dividendes de 404 millions d'euros.

INVESTISSEMENTS

Les investissements réalisés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 ont été financés par les flux nets de trésorerie d'exploitation et par les liquidités existant au début de l'exercice. Ces investissements concernent principalement les programmes de développement de divers appareils.

Globalement, les investissements se sont accrus de 1 351 millions d'euros en 2000 à 2 196 millions en 2001. Chez Airbus, les investissements sont passés de 657 millions d'euros en 2000 à 1 433 millions en 2001, traduisant les effets du Regroupement Airbus, l'accroissement du parc d'avions en location et les investissements initiaux liés au programme A380. Les investissements concernant le reste d'EADS, y compris le siège social, sont restés relativement stables par rapport à 2000.

Au cours de la période comprise entre 2000 et 2004, il est prévu que l'augmentation des investissements d'EADS interviendra pour l'essentiel, dans le cadre des activités d'Airbus, notamment pour la création et l'agrandissement d'installations de production d'avions Airbus. En particulier, le programme de développement du très gros porteur A380 nécessitera des investissements significatifs. EADS prévoit d'autres dépenses d'investissement en relation avec le financement des ventes d'appareils commerciaux sous forme de leasing opérationnel en réponse à une demande croissante de la clientèle pour ce type de financement.

RESSOURCES EN CAPITAL ET AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT

LIQUIDITÉS PROVENANT DES OPÉRATIONS

En général, EADS finance ses activités de production et ses programmes de développement de produits, en particulier de nouveaux appareils commerciaux, par la combinaison de plusieurs sources de financement : autofinancement, acomptes versés par les clients, partenariats à risque avec des sous-traitants et avances remboursables. En outre, EADS bénéficie pour ses activités militaires de contrats de recherche et développement financés par les Etats.

CENTRALISATION ET GESTION DE LA TRÉSORERIE

En 2001, l'une des avancées importantes du processus d'intégration du groupe EADS a été la mise en place d'un système de centralisation de trésorerie, permettant à la Direction de connaître instantanément et avec précision la situation de trésorerie de chaque filiale du Groupe. Ce système permet à la Direction d'allouer la trésorerie au sein du Groupe de façon optimale, en fonction de l'évolution des besoins à court terme. Une procédure de gestion de trésorerie est actuellement testée au sein d'EADS. L'objectif de cette procédure est de permettre à chaque filiale de fournir chaque mois à la Direction une prévision de génération et d'utilisation de trésorerie pour les douze mois suivants.

A la suite des événements du 11 septembre et de leurs conséquences, la Direction a donné à chaque filiale des objectifs précis pour gérer au mieux sa situation de trésorerie.

FINANCEMENT

En juillet 2000, EADS a procédé à une augmentation de capital dont le produit a significativement contribué à l'amélioration de la situation de trésorerie de la Société. EADS continue de bénéficier d'une solide position de trésorerie et n'envisage pas d'augmenter son endettement ni d'effectuer une augmentation de capital par appel aux marchés financiers. Néanmoins, EADS explore activement différentes voies lui permettant d'accéder à de nouvelles sources de financement, parmi lesquelles une ligne de crédit syndiquée, un programme de billets de trésorerie (commercial paper) et/ou un programme de billets à moyen terme. La Direction estime que la mise en place de tels moyens de financement permettrait à EADS de renforcer sa présence et sa reconnaissance sur certains segments du marché des capitaux où elle n'est pas encore active.

NOTATION PAR LES AGENCES DE NOTATION

EADS est aujourd'hui notée A3 par Moody's avec des perspectives stables et A/négatif/A-1 par Standard and Poor's.

Comptes Consolidés

Comptes de résultat consolidés pour les exercices 2001 et 2000 – pro forma

en millions d'euros	Note	2001	2000 pro forma non audité
Chiffre d'affaires	5, 23	30 798	24 208
Coût des produits vendus	6	(25 235)	(20 072)
Marge brute		5 563	4 136
Frais administratifs et commerciaux et autres charges	6	(2 561)	(2 510)
Frais de recherche et développement		(2 046)	(1 339)
Autres produits	7	3 024	342
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et pertes de valeur	10	(1 466)	(429)
Bénéfice avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		2 514	200
Résultat financier, net	8	(513)	(1 315)
Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		2 001	(1 115)
Impôts sur les bénéfices	9	(646)	220
Intérêts minoritaires		17	(14)
Bénéfice (perte) net		1 372	(909)

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés

EADS utilise la notion d'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme un indicateur clé de sa performance économique. L'expression "éléments exceptionnels" se réfère aux produits ou dépenses de nature non récurrente, tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion d'EADS, au Regroupement Airbus et à la création de MBDA, ainsi que les charges liées aux dévaluations d'actifs.

en millions d'euros	Note	2001	2000 pro forma
Bénéfices avant éléments financiers, impôts et intérêts minoritaires		2 514	200
Profit de dilution Airbus UK, MBDA		(2 794)	–
Amortissement des écarts d'acquisition et dépréciations correspondantes		1 466	429
Amortissement exceptionnel (immobilisations)		260	176
Amortissement exceptionnel (actifs financiers)		315	–
Amortissement exceptionnel (stocks)		275	483
Produits des investissements		(342)	111
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels		1 694	1 399

Bilans Consolidés aux 31 décembre 2001 et 2000

en millions d'euros	Note	Déc. 2001	Déc. 2000
Actif			
Immobilisations incorporelles, nettes	10	10 588	8 165
Immobilisations corporelles, nettes	10	10 050	8 120
Participations et autres actifs financiers à long terme	11	4 726	4 609
Actif immobilisé		25 364	20 894
Stocks	12	2 469	2 081
Créances clients	13	5 183	4 118
Autres créances et autres actifs	14	2 633	2 624
Valeurs mobilières de placement	15	5 341	4 682
Disponibilités		2 692	3 240
Actif circulant		18 318	16 745
Impôts différés	9	4 288	3 151
Charges constatées d'avance		745	654
Total de l'actif		48 715	41 444
Passif et capitaux propres			
Capital social		809	807
Réserves consolidées		10 346	9 359
Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés		(1 278)	84
Capitaux propres	16	9 877	10 250
Intérêts minoritaires		559	221
Provisions	17	11 918	8 684
Dettes financières	18	6 500	5 779
Dettes fournisseurs	19	5 466	4 268
Autres dettes	19	10 631	8 200
Dettes		22 597	18 247
Impôts différés	9	806	1 128
Produits constatés d'avance		2 958	2 914
Total du passif		48 715	41 444

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés

Comptes Consolidés

suite

Tableaux des flux de trésorerie consolidés pour les exercices 2001 et 2000 – pro forma

en millions d'euros	2001	2000 pro forma
Bénéfice (perte) net	1 372	(909)
Part des intérêts minoritaires	(17)	14
Ajustements pour rétablir la concordance entre le résultat net et les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :		
Dotation aux amortissements et aux provisions sur actif immobilisé	3 560	1 540
Dotations aux provisions pour dépréciation des stocks et en-cours	493	483
Profit de dilution Airbus/MBDA	(2 817)	0
Variation des impôts différés	109	(611)
Plus ou moins-values sur cession des immobilisations corporelles/activités	(71)	30
Variation des provisions	47	1 259
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	(22)	(107)
Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de Roulement :	2	1 460
– Stocks, nets	(655)	(1 201)
– Créances clients	(894)	252
– Dettes fournisseurs	766	479
– Autres actifs et passifs	785	1 930
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	2 656	3 159
Investissements :		
– Acquisition d'immobilisations corporelles et augmentation des équipements de biens loués	(2 196)	(1 351)
– Versements pour investissements en actifs financiers et acquisitions de filiales	(1 096)	(600)
– Produits des cessions d'immobilisations corporelles et diminution des équipements de biens loués	402	292
– Produits des cessions d'actifs financiers et de filiales	850	187
– Variation des créances sur contrats de crédit-bail	138	(118)
Acquisition de valeurs mobilières de placement	(390)	0
Trésorerie liée aux changements de périmètre	20	(38)
Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement	(2 272)	(1 628)
Variation des dettes financières à long terme	(465)	83
Apport en espèces, minoritaires	253	0
Dividendes versés	(404)	(31)
Remboursements aux minoritaires	(52)	0
Augmentation de capital	21	1 540
Autres mouvements	(30)	43
Flux de trésorerie affectés aux (provenant des) activités de financement	(677)	1 635
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie	14	6
Augmentation (diminution) nette des comptes de trésorerie	(279)	3 172
Trésorerie		
A l'ouverture de l'exercice	7 760	4 750
A la clôture de l'exercice	7 481	7 760
Valeurs mobilières de placement à moyen terme supplémentaires	552	162
Disponibilités et valeurs mobilières de placement telles qu'indiquées au bilan	8 033	7 922

Le tableau suivant fournit des informations complémentaires relatives aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :

Intérêts versés	(335)	(239)
Impôts sur les bénéfices décaissés	(520)	(206)

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés. La Trésorerie comprend également des valeurs mobilières de placement

Tableaux de variation des capitaux propres consolidés pour les exercices 2001 et 2000 – pro forma

en millions d'euros	Note	Capital social	Reserves	Autres écart de réévaluation de juste valeur cumulés	Total
Solde au 1^{er} janvier 2000, pro forma non audité		715	8 578	84	9 377
Augmentation de capital		80	1 366		1 446
Augmentation de capital ESOP (Régime d'actionnariat des salariés) y compris prime d'émission		12	193		205
Coûts liés à l'introduction en bourse (IPO)			(56)		(56)
Perte nette			(909)		(909)
Amortissement de l'écart d'acquisition et des valeurs de marché du premier semestre Dasa/Casa			197		197
Autres variations			(10)		(10)
Solde au 31 décembre 2000		807	9 359	84	10 250
Première application de la norme IAS 39	22			(337)	(337)
Solde au 1^{er} janvier 2001, retraité		807	9 359	(253)	9 913
Augmentation de capital ESOP (Régime d'actionnariat des salariés)	24	2	19		21
Bénéfice net	23		1 372		1 372
Dividendes versés	16		(404)		(404)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur					
dont variation des valeurs de marché des valeurs mobilières de placement	22			(1 025)	(1 025)
dont variation des valeurs de marché des instruments financiers de couverture	22			(878)	
dont gains ou pertes de change				(137)	
Solde au 31 décembre 2001		809	10 346	(1 278)	9 877

Les Notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés

Notes annexes aux comptes consolidés

REGLES DE PRESENTATION

1. LA SOCIÉTÉ

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. ("EADS" ou le "Groupe"), société néerlandaise faisant appel public à l'épargne, dont le siège social est situé à Amsterdam, est l'un des principaux constructeurs d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs spatiaux commerciaux, de missiles, d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense. Le Groupe est né de la fusion des opérations d'Aerospatiale Matra S.A. ("ASM"), des activités aérospatiales et de défense de DaimlerChrysler AG ("Dasa") et de Construcciones Aeronauticas S.A. ("Casa") en juillet 2000.

Pour les besoins comptables, le regroupement d'ASM, de Dasa et de Casa a été traité comme un regroupement d'entreprises en appliquant la méthode de l'acquisition d'entreprise, avec ASM comme acquéreur. Des retraitements ont été réalisés pour imputer la différence entre les justes valeurs de Dasa et Casa et leurs valeurs historiques comptables s'élevant respectivement à € 5 860 millions et € 1 095 millions, sur des éléments d'actif acquis et de passif pris en charge spécifiquement identifiables. Les écarts d'acquisition résultant de ces opérations sont amortis sur 20 ans, durée jugée en ligne avec les résultats attendus.

Les comptes consolidés du Groupe ont été établis conformément aux normes comptables émises par l'International Accounting Standards Board ("IASB") et aux interprétations émises par le Comité permanent d'interprétation (Standing Interpretations Committee) de l'IASB, à l'exception des coûts de développement que le Groupe inscrit en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés (voir Note 2). Le Conseil d'Administration du Groupe a autorisé la publication des comptes le 15 mars 2002.

Avant les opérations de regroupement qui ont donné naissance à EADS, les comptes consolidés d'ASM étaient établis conformément aux principes comptables généralement admis en France (les "PCGR français"). Dans le cadre de ce regroupement, les comptes consolidés d'ASM pour 1999 et pour la période de l'exercice 2000 antérieure à la constitution d'EADS ont été retraités afin de les adapter des normes françaises aux normes comptables internationales (IAS).

Le Groupe présente des comptes couvrant l'exercice 2001 et, selon une base pro forma non auditée, l'exercice 2000. Dans la mesure où EADS en tant que Groupe, n'a existé que sur une partie de l'exercice 2000, le Groupe n'est pas en mesure de fournir des chiffres couvrant l'ensemble de la période. Il a néanmoins établi des chiffres pro forma non audités pour la période du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2000. Ces chiffres consolidés pro forma d'EADS, qui n'ont pas été audités, fournissent des informations comme si EADS existait déjà au 1^{er} janvier 2000 et sont censés refléter le développement des activités d'EADS comme si elles avaient eu lieu en 2000. Par conséquent, comme l'opération Airbus UK et les autres opérations sont intervenues en 2001, les chiffres pro forma non audités pour 2000 ne prennent pas en compte ces opérations.

2. PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Consolidation – Les comptes consolidés incluent toutes les filiales importantes sous le contrôle d'EADS. Les participations significatives de 20 à 50 % détenues par EADS (les "participations") sont en général comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. EADS applique la méthode de la consolidation par intégration proportionnelle (voir Note 3) pour les investissements dans des co-entreprises importantes. Tous les autres investissements sont classés comme des instruments financiers de placement et sont comptabilisés à leur juste valeur.

En ce qui concerne les regroupements d'entreprises comptabilisés selon la méthode de comptabilisation de l'acquisition d'entreprise, tous les éléments d'actif acquis et éléments de passif pris en charge sont comptabilisés à leur juste valeur. La différence entre le prix d'achat et la juste valeur de l'actif net acquis est inscrite à l'actif comme écart d'acquisition et amortie sur la durée estimée de rentabilité de l'investissement, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Les incidences des opérations internes au Groupe sont éliminées.

Devises étrangères

Opérations en devises étrangères – Les opérations en devises étrangères sont converties en euros au taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises étrangères à la date de clôture du bilan sont convertis en euros au taux de change en vigueur à cette date. Les gains et pertes de change résultant de la conversion sont constatés dans le compte de résultat. Les éléments d'actif et de passif non monétaires libellés en devises étrangères, qui sont inscrits au coût historique, sont convertis en euros au taux de change en vigueur à la date de l'opération.

Comptes des filiales étrangères – Les éléments d'actif et de passif des filiales étrangères où la devise locale est autre que l'euro, sont généralement convertis en utilisant les taux de change de fin d'exercice et les comptes de résultat sont convertis en utilisant les taux de change moyens de l'exercice. Les différences issues de la conversion des éléments d'actif et de passif par rapport à la conversion des exercices précédents sont incluses comme un élément séparé dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income").

Reconnaissance du chiffre d'affaires – Les produits sont comptabilisés lors du transfert du risque ou de la réalisation de la prestation de service. En ce qui concerne les contrats à long terme, les produits sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux au fur et à mesure que les étapes par contrat sont atteintes ou de l'avancement des travaux. Les variations des taux de marge sont enregistrées dans les résultats de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées. Les pertes éventuelles sur contrats sont revues à chaque arrêté de comptes et des provisions pour pertes à terminaison sont comptabilisées lorsqu'elles sont identifiées.

Les primes relatives à la bonne exécution des contrats sont prises en compte dans les taux de marge estimés et sont comptabilisées lorsque la bonne exécution prévue du contrat est probable et peut être appréciée de manière fiable. Les pénalités sur contrats sont inscrites en charges au cours de l'exercice durant lequel le Groupe estime devoir être soumis à ces pénalités.

Les ventes d'avions qui comportent des engagements de garantie de valeur sont comptabilisées comme des contrats de location simple lorsque ces engagements sont jugés significatifs au regard de la juste valeur de l'avion correspondant. En conséquence, seuls les loyers de ces contrats de location simple sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

Les produits attribuables au financement clients ("customer financing") se rapportent principalement au financement d'avions commerciaux. Ces produits comprennent le chiffre d'affaires résultant des contrats de location-financement et les produits financiers correspondants.

Frais indirects de ventes – Les frais de publicité et de promotion des ventes et autres frais liés aux ventes sont inscrits en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Des provisions pour garanties sont constituées au moment de la comptabilisation de la vente correspondante.

Frais de recherche et développement – Les coûts de recherche et développement autofinancés par le Groupe sont inscrits en charges au fur et à mesure qu'ils sont en cours. Les contrats de recherche et de développement financés sont comptabilisés dans les produits d'exploitation.

Impôts sur les bénéfices – Les actifs et passifs d'impôts différés reflètent les impacts à la baisse ou à la hausse des impôts futurs à payer qui résultent pour certains éléments d'actif et de passif des différences d'évaluation temporaires entre leurs valeurs comptables et les assiettes fiscales ainsi que des déficits fiscaux et crédits d'impôts reportables. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont évalués en fonction des taux d'imposition fixés par les lois de finance applicables au revenu imposable des années au cours desquelles ces différences temporaires sont susceptibles de se renverser ou d'arriver à terme. L'effet d'un changement des taux d'imposition sur les actifs et les passifs d'impôts différés est constaté dans les résultats au cours de l'exercice qui inclut la date de promulgation de la loi fiscale.

Compte tenu du fait que les actifs d'impôts différés permettent d'anticiper des économies d'impôts futures éventuelles, ceux-ci ne sont comptabilisés dans les comptes consolidés d'EADS que si la réalisation de ces économies d'impôts futures éventuelles est probable.

Immobilisations incorporelles – Les immobilisations incorporelles acquises, autres que l'écart d'acquisition (goodwill), sont évaluées au coût d'acquisition et sont en général amorties sur leur durée de vie utile respective (3 à 10 ans) selon la méthode de l'amortissement linéaire. Les écarts d'acquisition résultant de la méthode de comptabilisation de l'acquisition d'entreprise sont amortis sur une période de 5 à 20 ans.

Immobilisations corporelles – Elles sont évaluées aux coûts d'acquisition ou de production, moins l'amortissement cumulé. La dotation aux amortissements est constatée principalement suivant la méthode linéaire. Les coûts des équipements et installations produits en interne englobent les coûts directs de matières premières et de main-d'œuvre et les charges indirectes de production applicables, notamment les dotations aux amortissements. Les durées de vie économique suivantes sont utilisées : constructions, de 6 à 50 ans ; agencements, de 6 à 20 ans ; matériel et outillage techniques, de 3 à 20 ans ; et les autres matériels, matériel d'usine et mobilier de bureau, de 2 à 10 ans. Le coût des outillages spécialisés destinés à la production commerciale est inscrit à l'actif et amorti sur une durée de 5 ans en appliquant la méthode de l'amortissement linéaire. Si le Groupe est redevable des coûts futurs de remise en état des sites en location, il constatera les charges à payer à concurrence du montant qui n'est pas pris en charge par les assurances.

Placements immobiliers – Le Groupe comptabilise les placements immobiliers selon la méthode de la valeur d'acquisition. Les placements immobiliers sont constatés au bilan à leur valeur comptable, c'est-à-dire à leur coût d'acquisition diminué des amortissements pratiqués et de toute dépréciation supplémentaire correspondant à la constatation d'une perte de valeur.

Dépréciation des actifs à long terme – Le Groupe revoit la valeur des actifs à long terme détenus et utilisés dans tous les cas où des événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable de tels actifs pourrait être supérieure à leur valeur économique.

Contrats de location – Le Groupe est locataire d'immobilisations corporelles. Tous les baux qui possèdent des caractéristiques particulières correspondant à des situations où les risques substantiels et les bénéfices de la propriété ont été transférés au locataire sont comptabilisés comme des contrats de location financement. Tous les autres baux sont comptabilisés comme des contrats de location simple.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Actifs d'exploitation – Ils représentent les stocks, les créances, les valeurs mobilières et les disponibilités du Groupe, incluant notamment les montants à recouvrer au-delà d'un cycle d'exploitation (un an). La fraction des éléments d'actif et de passif réalisables et à régler au-delà d'un an est indiquée dans les notes annexes.

Stocks – Les stocks sont évalués au plus bas du prix d'acquisition ou de production ou de la valeur de réalisation nette. Les coûts de production comprennent les coûts directs de matières premières et de main-d'œuvre et les frais indirects de production applicables, notamment les dotations aux amortissements. Les coûts des emprunts ne sont pas inscrits à l'actif.

Valeurs mobilières de placement – Elles sont comptabilisées à leur valeur de marché, si elle est aisément déterminable. Les plus ou moins-values latentes sur ces placements sont présentées séparément dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income"), nettes des impôts différés applicables. Toutes les autres valeurs mobilières de placement sont comptabilisées au coût historique.

Disponibilités – Les disponibilités se composent des fonds en caisse, des fonds en banque, des chèques et des dépôts avec une échéance à court terme.

Instruments financiers – EADS utilise des instruments financiers dérivés pour couvrir ses risques de change et de taux. Les instruments financiers utilisés dans les stratégies de micro-couverture pour couvrir le risque du Groupe dans des opérations identifiables engagées, sont comptabilisés avec les transactions commerciales sous-jacentes ("comptabilité de couverture"). Les critères selon lesquels le Groupe classe un instrument dérivé comme une opération de couverture sont les suivants : (1) l'opération de couverture est censée être très efficace pour couvrir les variations de trésorerie imputables au risque couvert, (2) l'efficacité de la couverture peut être déterminée de manière fiable, (3) l'opération de couverture est suffisamment documentée dès le début. Les instruments financiers dérivés sont initialement constatés au bilan au coût historique et sont réestimés par la suite à la juste valeur. Les gains et pertes de change qui résultent des contrats à terme et les options couvrant les variations de trésorerie essentiellement fondées sur le carnet de commandes fermes sont présentés séparément dans les capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés "Accumulated other comprehensive income"), nets des impôts applicables et sont par la suite constatés au compte de résultat comme un élément des opérations s'y rapportant, lorsqu'ils sont réalisés ("méthode du report").

La juste valeur des instruments dérivés, de même que les méthodes utilisées par EADS pour déterminer les justes valeurs sont présentées en Note 22.

A l'expiration ou à la résiliation d'un instrument de couverture, tout gain ou perte cumulé alors présent dans le poste "Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" ("Accumulated other comprehensive income") y demeure et est constaté lorsque l'opération engagée sous-jacente est en dernier lieu constatée au compte de résultat. Si l'opération sous-jacente n'est plus susceptible de se produire, les gains ou pertes de change cumulés qui étaient présentés dans les autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés (Accumulated other comprehensive income) sont immédiatement comptabilisés en résultat financier.

Les instruments financiers auparavant utilisés par EADS dans le cadre de stratégies de macro-couverture et qui ne peuvent être considérés comme entrant dans une logique de comptabilité de couverture sont en conséquence classés comme étant détenus à des fins de transactions et comptabilisés à la juste valeur, dont la variation est prise en compte dans les "autres résultats financiers". En mars 1999, l'International Accounting Standards Committee a publié la norme comptable internationale (IAS) 39, "Financial Instruments: Recognition and Measurement" (Instruments financiers : comptabilisation et évaluation). Cette norme est entrée en vigueur à compter des exercices commençant le 1^{er} janvier 2001. A la suite de l'introduction de la norme IAS 39, tous les instruments financiers dérivés ont été comptabilisés à l'actif ou au passif. Le solde d'ouverture des capitaux propres au 1^{er} janvier 2001 a été modifié. Les montants comparatifs de l'exercice antérieur n'ont pas été retraités. En vertu de cette nouvelle norme, le Groupe applique la comptabilité de couverture pour certains contrats dérivés en devises étrangères correspondant des opérations de couverture de flux de trésorerie des ventes futures qualifiées ainsi que pour certains swaps de taux d'intérêt utilisés pour des raisons de flux de trésorerie et des couvertures de juste valeur des paiements d'intérêt futurs. L'impact financier de l'adoption de la norme IAS 39 est indiqué dans la Note 22.

Jusqu'au 31 décembre 2000, certains instruments de couverture du Groupe ont été comptabilisés comme des macro couvertures. Afin d'appliquer le même traitement que pour les micro couvertures existantes, EADS a été en mesure de justifier que, pour la plupart de ces instruments, à compter de la date de désignation, il existait une relation de couverture entre chaque position couverte et chaque instrument financier de couverture. La provision constituée pour la réévaluation à la valeur de marché de ces macro couvertures au 31 décembre 2000 évoluera jusqu'au terme contractuel de ces instruments financiers.

Avances remboursables – Les avances remboursables obtenues des gouvernements européens sont comptabilisées au poste "Autres dettes".

Charges à payer

Provisions pour pertes à terminaison – Les provisions pour pertes à terminaison sont comptabilisées lorsqu'il devient probable que le total des coûts estimés pour un contrat excédera le total des produits issus du même contrat. Ces provisions sont comptabilisées en diminution des en-cours pour la partie des travaux qui est déjà achevée, et comme provisions pour risques pour la partie restante.

Les pertes sont déterminées sur la base des résultats estimés à l'achèvement des contrats et sont régulièrement actualisées.

Provisions au titre des garanties financières correspondant à des ventes d'avions – Les contrats de vente d'avions peuvent stipuler des garanties financières pour les paiements de loyers, les valeurs résiduelles des avions, le remboursement du solde des emprunts en cours et le financement des ventes de certains avions pour le compte du Groupe. Les garanties peuvent être individuelles, solidaires (avec des fabricants de moteurs par exemple) ou limitées à un plafond défini au contrat. Des provisions sont constituées pour refléter le risque sous-jacent pour le Groupe au titre des garanties données.

Indemnités de retraite – A leur retraite, les salariés du Groupe perçoivent des indemnités ainsi que stipulées dans les accords de retraite ou les accords collectifs, conformément aux réglementations et usages des pays (principalement en Allemagne et en France) dans lesquels le Groupe exerce ses activités.

Le Droit français stipule que les salariés reçoivent des indemnités de départ à la retraite basées sur leur ancienneté dans l'entreprise. En Allemagne, elles reposent surtout sur les salaires et l'ancienneté. Certains régimes de retraite sont basés sur le salaire gagné au cours de la dernière année ou sur la moyenne des trois dernières années de travail alors que d'autres sont des régimes fixes dépendant du niveau (en termes tant de niveau de salaire, que de coefficient de la fonction occupée).

Des évaluations actuarielles sont régulièrement effectuées pour déterminer le montant des engagements du Groupe en matière d'indemnités de retraite. Elles incluent une hypothèse portant sur les évolutions des salaires, les âges de départ à la retraite et les taux d'intérêt à long terme. Elles comprennent tous les frais que le Groupe devra payer pour honorer ces engagements.

L'obligation qui en résulte est comptabilisée au passif du bilan en provision pour charges. Les gains et pertes actuariels sont différés et comptabilisés sur la durée d'activité restante des salariés.

Utilisation d'estimations – L'établissement des états financiers oblige la direction à réaliser des estimations et des hypothèses susceptibles d'avoir un impact sur les montants inscrits à l'actif et au passif, et à communiquer une information sur les montants des éventualités à la date de la clôture des comptes ainsi que sur les montants des produits et charges respectivement enregistrés au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient diverger par rapport à ces estimations.

3. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Périmètre de consolidation (31 décembre 2001) – Outre EADS N.V., les comptes consolidés incluent :

- 206 sociétés qui sont consolidées selon la méthode d'intégration globale,
- 33 sociétés qui sont consolidées selon la méthode d'intégration proportionnelle,
- 17 sociétés, qui sont des participations dans des entreprises associées et sont comptabilisées en utilisant la mise en équivalence.

Les filiales, les sociétés associées et les co-entreprises significatives sont énumérées à l'annexe intitulée "Informations relatives aux principales entités consolidées".

4. PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

Création d'EADS

EADS a été créée le 10 juillet 2000. Pour les besoins comptables, le regroupement d'ASM, de Dasa et de Casa a été traité comme un regroupement d'entreprises en utilisant la méthode de l'acquisition. Les bilans de Dasa et de Casa ont donc été réévalués pour refléter la juste valeur de marché des éléments d'actif et de passif acquis et le bilan d'ASM a été inclus dans EADS au coût historique.

Première application de la norme IAS 39

Depuis le 1^{er} janvier 2001, EADS applique la norme IAS 39 "Instruments Financiers : Comptabilisation et Evaluation". Comme la grande majorité des instruments financiers dérivés sont utilisés pour couvrir des engagements fermes, EADS remplit les critères de qualification pour la comptabilité de couverture. Les provisions ont été portées de € 1,9 milliard à € 3,7 milliards au 31 décembre 2001, avec pour contrepartie (pour une valeur nette des impôts différés), une diminution des capitaux propres consolidés sous un élément distinct intitulé "Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" (Accumulated other comprehensive income).

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Operation Airbus UK

A compter du 1^{er} janvier 2001, date à laquelle EADS en a pris le contrôle économique, la nouvelle société Airbus intégrée (Airbus SAS) a été intégralement consolidée au sein d'EADS. La date de réalisation juridique de l'opération était le 11 juillet 2001. La nouvelle société Airbus est désormais détenue à 80 % par EADS et à 20 % par BAE Systems ("BAES").

Les principales incidences comptables de cette opération sont les suivantes :

- Airbus UK ainsi que sa participation de 20 % au GIE Airbus ont été transférés à EADS. En contrepartie de l'apport d'Airbus UK à Airbus SAS à la juste valeur, BAES a reçu 20 % des actions d'Airbus SAS.
- Les principales incidences financières de cette opération concernent la constatation d'un écart d'acquisition de € 4 milliards, d'ajustements de juste valeur de € 0,5 milliard et un profit de dilution de € 2,5 milliards.

Creation de MBDA

Le 18 décembre 2001, EADS, BAES et Finmeccanica ont conclu un accord constituant MBDA comme une entité opérationnelle juridique. MBDA est conjointement détenue par EADS et BAES avec 37,5 % des actions chacune et Finmeccanica avec 25 % des actions.

Les principales incidences comptables sont les suivantes :

- EADS a transféré ses actions dans Aerospaziale Matra Missiles et Matra BAE Dynamics à MBDA en échange de 37,5 % d'Alenia Marconi Systems ; la méthode de l'acquisition d'entreprise a été appliquée. L'opération a abouti à un profit de dilution s'élevant à € 0,3 milliard.
- Afin de mieux refléter l'essence de l'opération MBDA, EADS consolide selon la méthode proportionnelle 50 % de MBDA en déclarant une participation minoritaire de 12,5 % au lieu d'effectuer une consolidation proportionnelle de sa participation économique de 37,5 %. Cette méthode a été choisie parce qu'EADS contrôle conjointement avec BAES les opérations de MBDA.

Tesat Spacecom

Le 30 novembre 2001, Astrium Group, qui est consolidé proportionnellement à 75 % par EADS au sein de la Division Espace, a acquis Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, Allemagne, (anciennement dénommée Bosch-Satcom GmbH), les activités Espace/Communications et activités associées du Groupe Robert Bosch. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition d'entreprise. L'écart de première consolidation a été évalué à € 0,1 milliard et sera amorti sur une durée de 20 ans. Astrium prévoit de mener à terme la répartition du prix d'acquisition Tesat Spacecom courant 2002.

Co-entreprises avec Nortel

Au début du 4^{ème} trimestre 2001, des modifications engagées par Nortel dans la structure de direction des co-entreprises Nortel ont conduit EADS à modifier le traitement comptable concernant ses participations de 42 % dans Nortel Networks Allemagne et de 45 % dans Matra Nortel Communications. En conséquence, Nortel Networks Allemagne et Matra Nortel Communications sont maintenant présentées dans les comptes d'EADS en tant que participations non-consolidées. Avant le 1^{er} octobre 2001, la méthode de la mise en équivalence était appliquée.

Dornier

En 2001 plusieurs membres de la famille Dornier, actionnaires de Dornier GmbH, ont exercé une option de vente et offert 17,5 % de leurs actions dans Dornier GmbH à DaimlerChrysler. En contrepartie, DaimlerChrysler avait le droit de faire acheter les actions à DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG ("DADC"), filiale d'EADS, à la valeur de marché. En conséquence, EADS détient indirectement, par l'intermédiaire de DADC, 76 % du capital social de Dornier GmbH (2000 : 58 %).

Cogent

Le 1^{er} décembre 2001, EDSN a acquis Cogent Defence Systems. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition d'entreprise. L'écart d'acquisition est de € 0,1 milliard et sera amorti sur une période de 10 ans.

NOTES ANNEXES AUX COMPTES DE RESULTAT CONSOLIDES

5. CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires s'élève à € 30 798 millions en 2001 (chiffre d'affaires 2000 pro forma : € 24 208 millions). Cette augmentation est essentiellement due à la consolidation du nouveau groupe Airbus pour la première fois, à l'augmentation des livraisons d'avions chez Airbus ainsi qu'à l'augmentation du taux de change moyen du dollar américain par rapport à l'euro par rapport à la même période de l'exercice antérieur.

Le chiffre d'affaires se compose des ventes de biens et services, au titre desquels figurent principalement les ventes d'avions, les produits générés par les contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement technique, les projets de recherche et développement financés par des tiers, les produits relatifs aux opérations de location ainsi que divers autres produits d'exploitation.

6. COÛTS FONCTIONNELS ET AUTRES CHARGES

Les coûts des produits vendus et autres coûts fonctionnels incluent le coût des matières et fournitures comme suit :

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Coût des matières premières, fournitures et marchandises destinées à la revente	14 401	11 232
Coût des services achetés	5 635	3 886
	20 036	15 118

Les frais de vente, les frais administratifs et autres frais comprennent les éléments suivants :

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Frais de vente	800	710
Frais administratifs	1 386	1 180
Autres frais	375	620
	2 561	2 510

Les autres frais comprennent les moins-values sur cessions d'immobilisations corporelles (soit, € 20 millions en 2001 et € 50 millions en 2000 pro forma) et d'autres charges à payer supplémentaires (soit, € 34 millions en 2001 et € 124 millions en 2000 pro forma).

Les frais de personnel de € 6 863 millions se composent des traitements, salaires et cotisations sociales s'élevant à € 6 606 millions ainsi que du coût net de la période de retraite (voir Note 17 a) de € 257 millions.

7. AUTRES PRODUITS

Les autres produits comprennent essentiellement le profit de dilution résultant de l'opération Airbus UK (voir Note 4) ainsi qu'un profit de dilution résultant de l'opération MBDA, pour un total de € 2 817 millions, les produits locatifs (€ 21 millions en 2001 et € 49 millions en 2000 pro forma).

8. RÉSULTAT FINANCIER

Le tableau ci-après présente le résultat financier du Groupe

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Résultats des participations	(342)	111
Produits financiers	63	10
Autres pertes financières	(234)	(1 436)
	(513)	(1 315)

Les pertes liées aux investissements financiers en 2001 sont essentiellement dues à une dépréciation, suite à un test d'évaluation, des titres non consolidés de Matra Nortel Communications et de Nortel Networks Allemagne pour un total de € (315) millions. Les résultats des participations mises en équivalence de € 22 millions sont en outre inclus dans ce montant et sont essentiellement composés de Dassault Aviation (€ 111 millions) et Nahuelsat (€ (63) millions).

Le poste "Autres pertes financières" en 2001 et 2000 pro forma résulte essentiellement de la réévaluation à la valeur de marché des instruments financiers, qui ne répondaient pas aux critères de couverture (voir Note 22 relative aux Instruments Financiers).

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

9. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les bénéfices (pertes) avant impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires s'élevaient à € 2 001 millions pour l'exercice clos le 31 décembre 2001 (2000 pro forma : € (1 115) millions).

La (charge) économie d'impôts se présente ainsi :

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Charges de l'exercice	(549)	(405)
Economie (charge) d'impôts différée	(97)	625
	(646)	220

En ce qui concerne les filiales allemandes du Groupe, les impôts différés au 31 décembre 2001 sont calculés en appliquant un taux d'impôt fédéral sur les sociétés de 25% (2000 : 25%) augmenté d'une contribution de solidarité de 5,5% sur l'impôt fédéral sur les sociétés exigibles, plus le taux d'impôt fédéral au titre de la taxe professionnelle de 12,125% (2000 : 12,125%). En incluant l'incidence de la contribution et de la taxe professionnelle, le taux d'imposition appliqué aux impôts différés allemands s'élève à 38,5% (2000 : 38,5%).

En 2000, le gouvernement allemand a promulgué une nouvelle loi fiscale qui ramène le taux d'imposition statutaire sur les bénéfices du Groupe pour ses filiales allemandes de 40% sur les bénéfices non distribués et de 30% sur les bénéfices distribués à un taux uniforme de 25%, avec effet à compter du 1^{er} janvier 2001.

En France, le taux d'impôt sur les sociétés en vigueur pour 2000 était de 33 $\frac{1}{3}$ % plus une contribution additionnelle de 10%. Le gouvernement français a décidé d'une réduction de la contribution additionnelle à 6% en 2001 et 3% en 2002. Les actifs et les passifs d'impôts différés pour les filiales françaises du Groupe ont donc été calculés avec le nouveau taux adopté de 35,43 % pour les différences temporaires. Les incidences de la réduction du taux d'impôt sur les actifs et passifs d'impôts différés à la clôture des exercices 2001 et 2000 sont reflétées dans le rapprochement présenté ci-dessous.

Le tableau ci-après présente une réconciliation de la charge d'impôt théorique en appliquant le taux d'impôt sur les sociétés néerlandaises de 35 % à la charge d'impôt comptabilisée (2000 : économie d'impôts). Les éléments en réconciliation représentent majoritairement des charges ou des produits non-taxables relatifs à des différences permanentes entre les bases fiscales et les bases comptables déterminées selon les règles IAS.

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Bénéfice (Perte) avant impôt et intérêts Minoritaires	2 001	(1 115)
x Taux d'impôt théorique	35 %	35 %
Economie (charge) théorique d'impôts sur les bénéfices	(700)	390
Incidences des modifications de la législation fiscale	(1)	88
Différentiel des taux d'impôt étrangers	(4)	24
Profits de dilution	936	–
Amortissement des écarts d'acquisition (goodwill)	(588)	(192)
Dépréciation des actifs d'impôts différés	(264)	(129)
Crédit d'impôt au titre des frais de R&D	48	28
Divers	(73)	11
Economie (charge) d'impôts constatée	(646)	220

En 2001, l'incidence fiscale de la dépréciation non-déductible de certains investissements est reflétée ci-dessus sous le poste Divers (€ (73) millions).

Les montants d'impôts différés enregistrés reflètent les différences temporaires qui existent sur certains actifs et passifs entre leurs valeurs comptables telles que reflétées dans les états financiers et les bases fiscales relatives. Les impacts futurs sur la charge d'impôts liés aux déficits fiscaux reportables et aux crédits d'impôts sont également pris en compte dans la détermination des impôts différés. Les principaux postes d'actifs et de passifs consolidés qui donnent lieu à impôts différés sont les suivants :

en millions d'euros	Exercices clos 31 décembre	
	2001	2000
Immobilisations incorporelles	12	20
Investissements et actifs financiers à long terme	–	12
Stocks	379	193
Charges constatées d'avance	174	203
Déficits et crédits d'impôt reportables	613	343
Régimes de retraite	498	473
Autres charges à payer	2 239	1 059
Dettes	585	743
Produits constatés d'avance	870	594
	5 370	3 640
Dépréciation des actifs d'impôts différés	(625)	(360)
Actifs d'impôts différés	4 745	3 280
Immobilisations corporelles	1 046	975
Investissements et actifs financiers à long terme	81	–
Créances d'exploitation	107	259
Divers	29	23
Passifs d'impôts différés	1 263	1 257
Actifs d'impôts différés, nets	3 482	2 023

Au 31 décembre 2001, le Groupe disposait de déficits fiscaux reportables néerlandais de € 62 millions, de déficits fiscaux et de crédits d'impôt reportables étrangers de € 1 568 millions, et de déficits fiscalement reportables sur les autres impôts étrangers de € 726 millions. Le montant des provisions pour dépréciation des impôts différés du Groupe repose sur l'estimation par la direction du niveau de l'actif d'impôts différés qui sera réalisé. Pour les exercices futurs, en fonction des résultats financiers du Groupe, l'estimation faite par la direction du montant de l'actif d'impôts différés jugé réalisable pourra changer et la dépréciation de l'actif d'impôts différé pourra donc augmenter ou diminuer en conséquence.

En tenant compte des compensations possibles entre montants d'impôts différés au sein des mêmes groupes fiscaux et pour des échéances identiques, les soldes d'impôts différés inscrits au bilan consolidé ressortent aux montants suivants :

en millions d'euros	31 Décembre 2001		31 décembre 2000	
	Total	dont à plus d'un an	Total	dont à plus d'un an
Actif d'impôts différés	4 288	2 924	3 151	2 419
Passif d'impôts différés	(806)	(689)	(1 128)	(691)
Actif d'impôts différés, net	3 482	2 235	2 023	1 728

Les impôts différés constatés directement dans les capitaux propres au cours de l'exercice se présentent comme suit :

en millions d'euros	2001
Effet de l'adoption de la norme IAS 39	222
Autres écarts d'évaluation à la juste valeur cumulés :	
Titres de placement	1
Couvertures de flux de trésorerie	606
Total	829

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

NOTES ANNEXES AUX BILANS CONSOLIDÉS

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET IMMOBILISATIONS CORPORELLES NETTES

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles correspondent principalement aux écarts d'acquisition. Les tableaux donnant le détail des valeurs brutes, des amortissements cumulés et des valeurs nettes des immobilisations incorporelles se présentent comme suit :

Coût

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation	Reclasse- ments	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Autres immobilisations incorporelles	305	2	96	(3)	–	(22)	378
Écarts d'acquisition (goodwill)	8 442	2	4 453	–	(389)	(245)	12 263
Total	8 747	4	4 549	(3)	(389)	(267)	12 641

Amortissements

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Gains ou pertes de change	Donations aux amor- tissements	Changements du périmètre de consolidation	Dépréciation Supplémentaire	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Autres immobilisations incorporelles	(189)	(1)	(61)	3	–	16	(232)
Écarts d'acquisition (goodwill)	(393)	(1)	(676)	–	(790)	39	(1 821)
Total	(582)	(2)	(737)	3	(790)	55	(2 053)

Valeur comptable

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Solde au 31 décembre 2001
Autres immobilisations incorporelles	116	146
Écarts d'acquisition (goodwill)	8 049	10 442
Total	8 165	10 588

L'accroissement du poste Écarts d'acquisition (goodwill) correspond principalement à l'apport d'Airbus UK et à la participation de 20 % au sein du GIE Airbus.

Le reclassement figurant dans le poste Écarts d'acquisition de € (389) millions correspond au reclassement des co-entreprises Nortel immobilisations financières (€ (516) millions), partiellement compensé par € 127 millions d'autres créances et d'autres actifs reclassés en écarts d'acquisition (voir Note 14). Les écarts d'acquisition relatifs à AMM constatés lors de l'opération Aérospatiale Matra ont été inclus dans le calcul du profit de dilution net lors de la création de MBDA. Ils figurent sous la rubrique Gain de dilution pour un montant de € 209 millions.

Évaluation des écarts d'acquisition

Suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 et afin de tenir compte de leurs conséquences, le Groupe a procédé en 2001 à un test d'évaluation des écarts d'acquisition constatés pour la division Airbus. Ce test a permis de montrer que la valeur recouvrable d'Airbus, qui doit être considérée comme une unité distincte générant sa propre trésorerie, excède la valeur comptable, et qu'il n'est donc pas nécessaire de procéder à une dépréciation des écarts d'acquisition (goodwill).

Des tests d'évaluation ont été également effectués pour les divisions Espace, et Systèmes Civils et de Défense. Sur la base des prévisions actuelles, les tests d'évaluation effectués par le Groupe ont conduit aux dépréciations supplémentaires suivantes :

- Division Espace : l'écart d'acquisition pour Astrium a été déprécié de € 210 millions.
- Division Systèmes Civils et de Défense : une dépréciation supplémentaire de l'écart d'acquisition pour Systems & Defence Electronics (S&DE) de € 240 millions, LFK de € 170 millions et Matra Datavision de € 170 millions a dû être constatée.

Les tests d'évaluation ont été effectués en appliquant la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie.

Immobilisations corporelles

Les tableaux donnant le détail des valeurs brutes, des amortissements cumulés et des valeurs nettes des immobilisations corporelles se présentent comme suit :

Coût

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation et gains et pertes de change	Reclasse- ments	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui	3 523	205	109	106	(67)	3 876
Installations, matériels et outillages techniques	3 295	270	770	255	(78)	4 512
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	5 279	923	1 176	30	(189)	7 219
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	443	701	111	(342)	(101)	812
Total	12 540	2 099	2 166	49	(435)	16 419

Amortissements

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Dotation aux amortisse- ments	Changements du périmètre de consolidation et gains et pertes de change	Reclasse- ments	Cessions	Solde au 31 décembre 2001
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui	(1 038)	(183)	(32)	(17)	3	(1 267)
Installations, matériels et outillages techniques	(1 875)	(477)	10	21	62	(2 259)
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	(1 496)	(840)	(365)	(188)	56	(2 833)
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	(11)	(1)	–	2	–	(10)
Total	(4 420)	(1 501)	(387)	(182)	121	(6 369)

Valeur comptable

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2001	Solde au 31 décembre 2001
Terrains, agencements et bâtiments y compris constructions sur sol d'autrui	2 485	2 609
Installations, matériels et outillages techniques	1 420	2 253
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	3 783	4 386
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	432	802
Total	8 120	10 050

Le reclassement figurant dans le poste autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau (€ 188 millions) est relatif à une affectation de la provision pour risques financiers des avions loués de € 169 millions.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles correspondent essentiellement aux acquisitions d'avions loués dans les divisions Airbus et Aéronautique ainsi qu'à des acquisitions d'installations. Les changements de périmètre de consolidation sont essentiellement dus à l'apport d'Airbus UK et à la participation de 20 % dans le GIE Airbus.

Les avions loués aux termes de contrats de location simple sont inclus dans le poste "Autres matériels, matériel d'usine et mobilier de bureau" pour des montants de € 3 206 millions au 31 décembre 2001 et € 2 816 millions au 31 décembre 2000 (nets des amortissements cumulés de € 1 384 millions et € 610 millions). La dotation aux amortissements pour 2001 s'élève à € 419 millions (2000 : € 177 millions). Parmi les avions loués aux termes de contrats de location simple figurent ceux qui ont été enregistrés ainsi à cause des engagements de garantie de valeur donnée jugés significatifs pour € 1 912 millions et d'autres avions donnés en location pour € 1 294 millions.

Les immobilisations corporelles comprennent les bâtiments, les matériels techniques et autres matériels capitalisés aux termes de contrats de location financière pour un montant de € 169 millions (net des amortissements cumulés de € 273 millions) au 31 décembre 2001 et de € 195 millions au 31 décembre 2000.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Les montants de loyers futurs non résiliables dus par des clients, et à constater en revenus dans le futur, au titre de matériels, objets de contrats de location simple au 31 décembre 2001 sont les suivants :

2002	€195 millions
2003	€193 millions
2004	€191 millions
2005	€189 millions
2006	€178 millions
ultérieurement	€443 millions

11. PARTICIPATIONS ET AUTRES ACTIFS FINANCIERS À LONG TERME

Le tableau ci-après indique la composition des participations et autres actifs financiers à long terme :

en millions d'euros	31 décembre 2001	31 décembre 2000
Participations dans les sociétés affiliées	1 252	1 318
Autres participations	766	422
Autres actifs financiers	2 708	2 869
Total	4 726	4 609

Les participations dans les sociétés affiliées comprennent pour l'année 2001 la participation de 45,96 % (2000 : 45,76 %) dans Dassault Aviation de € 1 252 millions (2000 : € 1 164 millions). Une liste des participations dans des entreprises affiliées figure dans l'annexe "Informations relatives aux principales entités consolidées". Toutes les participations significatives dans des entreprises affiliées ont été comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence.

Les autres participations concernent une participation de 42 % dans Nortel Networks Germany de € 156 millions et de 45 % dans Matra Nortel Communications de € 119 millions. Au 31 décembre 2000, ces participations avaient été comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, respectivement à hauteur de € 55 millions et de € 70 millions. L'augmentation en 2001 provient essentiellement de la reclassification des écarts d'acquisition correspondants. Les autres actifs financiers comprennent des prêts aux clients pour € 949 millions ainsi que des créances au titre des activités de location-financement pour € 514 millions. Les actifs financiers résiduels représentent principalement certains dépôts pour € 1 044 millions ainsi que divers prêts, pour € 201 millions notamment dus par les salariés.

Le détail des éléments d'actifs à long terme dans le cadre des contrats de location financement se présente comme suit :

en millions d'euros	Au 31 décembre 2001
Paiement de loyers minimums	1 022
Produits financiers constatés d'avance	(222)
Dépréciation	(286)
Total	514

Les loyers minimums futurs et les actifs financiers à long terme à recevoir dans le cadre de contrats de location-financement sont les suivants :

2002	€ 128 millions
2003	€ 117 millions
2004	€ 121 millions
2005	€ 92 millions
2006	€ 90 millions
Ultérieurement	€ 474 millions

12. STOCKS

en millions d'euros

	Aux 31 décembre 2001	2000
Matières premières et fournitures de production	929	749
En-cours de production	6 590	5 045
Produits finis, pièces et marchandises	3 314	2 027
Avances versées aux fournisseurs	1 230	1 125
	12 063	8 946
Moins : Acomptes reçus	(9 594)	(6 865)
	2 469	2 081

13. CRÉANCES CLIENTS

en millions d'euros

	Aux 31 décembre 2001	2000
Créances sur ventes de biens et de services	5 572	4 494
Provisions pour créances douteuses	(389)	(376)
	5 183	4 118

Au 31 décembre 2001, les créances clients ayant une échéance supérieure à un an s'élèvent à € 155 millions.

14. AUTRES CRÉANCES ET AUTRES ACTIFS

Les autres créances et actifs comprennent un montant de € 454 millions (2000 : € 771 millions) correspondant à la charge constatée d'avance liée à la transaction négociée avec le Gouvernement allemand concernant les avances remboursables, qui est amortie au compte de résultat au fur et à mesure de la livraison des avions correspondants. En raison d'informations complémentaires concernant ces avances remboursables, obtenues postérieurement à la date d'acquisition (1^{er} juillet 2000) résultant d'une étude d'évaluation pour les avions long courrier d'Airbus, une partie du montant affecté à cet actif a été reclassée en écart d'acquisition. Les ajustements à la juste valeur par rapport au moment où l'acquisition a été initialement comptabilisée ont entraîné une réduction de € 206 millions des autres actifs d'exploitation à la date d'acquisition de Dasa par ASM pour former EADS. En conséquence, le passif d'impôts différés a été réduit de € 79 millions et les écarts d'acquisition (goodwill) augmentés de € 127 millions.

Les autres créances et actifs d'exploitation comprennent en outre des créances sur les filiales pour un montant de € 189 millions (2000 : € 183 millions) et des créances sur des sociétés liées pour un montant de € 352 millions (2000 : € 398 millions), net des provisions pour dépréciation de € (112) millions (2000 : € (25) millions).

Au 31 décembre 2001, les "autres créances et autres actifs" ayant une échéance supérieure à un an s'élèvent à un montant de € 1 023 millions (2000 : € 681 millions).

15. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement de € 5 341 millions (2000 : € 4 682 millions) se composent principalement de "Titres de placement" s'élevant à € 5 317 millions (2000 : € 4 655 millions).

16. CAPITAUX PROPRES

Le capital social du Groupe consiste en 809 175 561 actions ordinaires au 31 décembre 2001 (2000 : 807 157 667). Le capital social autorisé consiste en 3 000 000 000 d'actions. Chaque action a une valeur nominale de € 1.

Dans le cadre du régime d'actionnariat des salariés (ESOP) 2001 (voir Note 24), EADS a émis 2 017 894 actions d'une valeur nominale de € 1 chacune, représentant une valeur nominale totale de € 2 017 894.

Le Conseil d'Administration du Groupe a décidé les 12 juillet et 18 septembre 2001 de lancer un plan de rachat des actions sur le marché en conformité avec l'autorisation donnée par les actionnaires dans l'assemblée générale du 10 mai 2001. En conséquence, le Conseil d'Administration a demandé aux Présidents Exécutifs (CEO) de mettre en place un plan de rachat sur le marché portant sur 10 500 000 actions. En 2001, le Groupe n'a racheté aucune action sur le marché.

Le 10 mai 2001, l'assemblée générale des actionnaires a en outre décidé de payer un dividende en numéraire pour 2000 d'un montant brut de € 0,50 par action, qui a été payé le 27 juin 2001.

La variation des capitaux propres est indiquée dans les tableaux de variation des capitaux propres consolidés.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

17. PROVISIONS

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Régimes de retraite (voir Note 17 a) et obligations assimilées	3 176	2 986
Autres provisions (voir Note 17 b)	8 742	5 698
	11 918	8 684

Des régimes de retraite et obligations assimilées s'élevant à € 3 128 millions (2000: € 2 836 millions) et d'autres provisions s'élevant à € 4 460 millions (2000 : € 2 894 millions) ont une date d'échéance supérieure à un an.

a) Régimes de retraite

Lorsque les salariés du Groupe partent à la retraite, ils perçoivent des indemnités qui sont stipulées dans les accords de retraite, conformément aux réglementations et usages des pays (principalement la France et l'Allemagne) où le Groupe exploite ses activités. La loi française stipule que les salariés reçoivent des indemnités de départ à la retraite calculées en fonction de leur ancienneté dans l'entreprise. En Allemagne, les indemnités de départ à la retraite sont payées sur la base du niveau de salaire et de l'ancienneté.

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les engagements du Groupe en matière de retraite

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Variation des engagements de retraite à prestations définies :		
Valeurs des obligations futures définies en début d'exercice	3 512	3 510
Accroissement de la période	84	81
Charge d'intérêts	220	195
Modifications du régime	(8)	3
Pertes (gains) actuariels	191	(159)
Acquisitions et autres	12	1
Prestations versées	(131)	(119)
Valeurs des obligations futures définies en fin d'exercice	3 880	3 512

Les valeurs des obligations futures définies en fin d'exercice ont été calculées comme étant la valeur actualisée, avant déduction de la juste valeur des fonds gérés, des décaissements futurs anticipés nécessaires pour couvrir les engagements au titre des droits acquis par les salariés au cours de l'exercice et des exercices antérieurs.

Modifications des fonds de retraite gérés :

Juste valeur des fonds gérés en début d'exercice	682	594
Rendement effectif des fonds gérés	(70)	88
Cotisations	1	38
Prestations versées	(42)	(38)
Juste valeur des fonds gérés à la fin de l'exercice	571	682

La juste valeur des fonds gérés à la fin de l'exercice représente la valeur de l'ensemble des actifs détenus par des fonds de retraite à long-terme souscrits uniquement pour la couverture et le paiement des montants dus aux salariés au titre des engagements de retraite.

Le rapprochement entre l'excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds et les montants constatés dans les bilans consolidés est donné ci-après :

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds ¹	3 309	2 830
Gains (pertes) nets actuariels non reconnus	(158)	129
Montant net reconnu	3 151	2 959

¹ Ecart entre les obligations de retraite à prestations définies et la valeur de marché des fonds gérés.

Le montant net reconnu représente le montant total des engagements de retraite à prestations définies et est inclus dans la provision pour Régimes de Retraite. Il comprend l'excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds, ajusté par des gains ou pertes nets actuariels, qu'il n'est pas nécessaire de comptabiliser car ils ne répondent pas aux critères de comptabilisation. L'écart résiduel entre le montant net reconnu au titre des engagements de retraite (€ 3 151 millions ; 2000 : € 2 959 millions) et le montant total de la provision pour Régimes de Retraite (€ 3 176 millions ; 2000 : € 2 986 millions) correspond principalement à divers engagements en matière de différés de salaires, qui dès leur origine ne font pas partie des engagements de retraite.

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour calculer les valeurs actuarielles des régimes de retraite sont les suivantes :

Hypothèses aux 31 décembre	2001 %	2000 %
Taux d'actualisation	5,0 – 6,0	5,0 – 6,5
Taux d'augmentation des salaires	3,0 – 3,5	1,5 – 3,0
Taux d'inflation	2,0	2,0 – 2,5

En ce qui concerne les entités allemandes du Groupe, le taux d'intérêt appliqué pour l'estimation actuarielle est passé de 6,5 % à 6 %.

Les éléments de la charge de retraite périodique nette, comptabilisés au sein du résultat d'exploitation avant résultat financier, impôts et intérêts minoritaires, se décomposent ainsi :

en millions d'euros	2001	2000
Coût des droits acquis au cours de l'exercice	84	81
Charge d'intérêts	220	195
Rendement attendu des actifs gérés	(47)	(48)
Charge de retraite périodique nette	257	228

b) Autres provisions

Les autres provisions comprennent les éléments suivants :

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Risques financiers sur ventes d'avions	1 498	981
Prestations de services à réaliser	820	918
Provisions pour pertes à terminaison	450	338
Provisions pour garanties	198	263
Instruments financiers	3 673	1 140
Autres provisions pour risques et charges	2 103	2 058
	8 742	5 698

L'augmentation de la provision pour risques financiers sur vente d'avions correspond principalement à la consolidation à 100 % de l'ensemble Airbus ainsi qu'à une volonté d'adapter le niveau de la provision au risque opérationnel. L'augmentation du montant de la provision relative aux instruments financiers est due à la première application d'IAS 39, à l'augmentation du portefeuille de couvertures de change et à l'augmentation du taux du dollar US par rapport au taux de l'euro et à celui de la livre sterling UK.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Evolution des provisions en millions d'euros	Total
au 31/12/2000	5 698
Changements du périmètre de consolidation	591
Variation des instruments financiers (provision)	1 695
Reclassement des produits et des charges constatées d'avance vers les instruments financiers (provision)	607
Augmentations /Utilisation	151
au 31/12/2001	8 742

18. DETTES FINANCIÈRES

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Obligations	426	270
Dettes à l'égard des établissements financiers	286	379
Dettes à l'égard des sociétés affiliées	90	52
Prêts	106	97
Dettes au titre des contrats de location financement	110	75
Autres	444	130
Dettes financières à court terme (exigibles à moins d'un an)	1 462	1 003
Obligations	195	599
Dettes à l'égard des établissements financiers	1 541	1 447
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 162 (2000 : 1 031)		
Dettes à l'égard des sociétés affiliées	18	0
dont part exigible à plus de cinq ans : 9 (2000 : 0)		
Prêts	1 648	1 169
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 217 (2000 : 713)		
Dettes au titre des contrats de location financement	1 636	1 561
dont part exigible à plus de cinq ans : 1 094 (2000 : 1 150)		
Dettes financières à long terme	5 038	4 776
	6 500	5 779

L'augmentation des engagements financiers de € 721 millions pour atteindre € 6 500 millions est due à l'apport d' Airbus UK et aux 20 % supplémentaires du GIE Airbus. Sont incluses sous le poste "Autres" les dettes financières à l'égard des partenaires aux co-entreprises (joint ventures).

Les montants totaux d'engagements financiers qui viendront à échéance au cours des cinq prochaines années et ultérieurement sont les suivants :

en millions d'euros	2002	2003	2004	2005	2006	par la suite
Engagements financiers	1 462	497	319	313	427	3 482

19. DETTES FOURNISSEURS ET AUTRES DETTES

en millions d'euros	Aux 31 décembre	
	2001	2000
Dettes fournisseurs	5 466	4 268
Autres dettes	10 631	8 200
	16 097	12 468

Les dettes fournisseurs au 31 décembre 2001 comprennent des échéances à plus d'un an pour un montant de € 173 millions (2000 : € 202 millions). Les "autres dettes" comprennent des échéances à plus de cinq ans pour un montant de € 2 024 millions (2000 : € 1 136 millions).

Au 31 décembre 2001, les autres dettes comprennent essentiellement des avances et acomptes reçus des clients pour € 4 509 millions (2000 : € 3 811 millions), ainsi que des avances remboursables obtenues des gouvernements européens pour € 3 469 millions (2000 : € 2 088 millions). Ils incluent également d'autres dettes à l'égard de sociétés liées pour € 68 millions (2000 : € 103 millions) et des filiales pour € 85 millions (2000 : € 39 millions). L'augmentation des avances remboursables obtenues des gouvernements européens résulte principalement de la première consolidation d'Airbus UK.

AUTRES INFORMATIONS

20. LITIGES ET RÉCLAMATIONS

Diverses actions en justice, enquêtes gouvernementales, procédures contentieuses et autres réclamations sont en instance ou susceptibles d'être intentées à l'avenir contre le Groupe. Les litiges sont soumis à beaucoup d'aléas et l'issue de chaque affaire ne peut être prévue de manière certaine. Il est raisonnablement possible que la résolution finale de certaines de ces affaires puisse conduire le Groupe à engager des charges supérieures aux provisions constituées, et ce sur une durée assez longue et pour des montants qui ne peuvent être raisonnablement estimés. L'expression "raisonnablement possible" est utilisée pour signifier qu'il y a peu de chances qu'une transaction ou un événement futur se produise. La résolution finale de ces réclamations pourrait avoir une incidence significative sur les résultats d'exploitation consolidés du Groupe de l'exercice au cours duquel la provision initialement estimée serait ajustée. Le Groupe estime cependant que ces ajustements ne devraient pas affecter de manière significative sa situation financière consolidée.

21. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Au 31 décembre 2001, et en regard des activités d'Airbus et d'ATR, EADS est solidairement responsable au titre des garanties d'octroi de crédit et de participations au financement des ventes d'avions. Tous ces engagements sont généralement contre-garantis par une caution prise sur l'avion objet des financements. EADS estime que la valeur de marché des avions pris en garantie couvre largement les éventuelles pertes correspondant aux appels en garantie. Des provisions sont toutefois constituées pour couvrir l'écart entre le montant des engagements de financement donnés et la juste valeur de marché de l'avion objet du financement. En outre, le Groupe a contracté des engagements pour le financement d'avions actuellement en commande et ceux faisant l'objet d'options de livraison dans le futur. Il est jugé peu probable que ces engagements soient mis en œuvre. Le risque n'est en fait constaté que lorsque le financement est effectivement mis en place, ce qui se produit à la livraison de l'avion.

En dépit de la garantie prise sur les biens loués, si Airbus se trouvait dans l'impossibilité d'honorer ses engagements, certaines sociétés du groupe EADS et BAE SYSTEMS seraient conjointement et solidairement tenues de compenser cette défaillance, pour les engagements pris par Airbus avant le 1^{er} janvier 2001. Les risques pour EADS au regard des engagements souscrits par Airbus depuis le 1^{er} janvier 2001 sont limités aux risques induits par son statut d'actionnaire d'Airbus S.A.S. En ce qui concerne ATR, chaque actionnaire est conjointement et solidairement responsable à l'égard des tiers sans limitation. Entre les associés, il a été convenu que chacun limite son engagement réciproque proportionnellement à la part détenue.

Les autres engagements (€ 245 millions ; 2000 : € 299 millions) incluent des engagements qui représentent pour l'essentiel des garanties de dettes, des garanties contractuelles et engagements relatifs à des prestations contractuelles.

En outre, le Groupe a accordé à certains gouvernements européens et à d'autres clients des garanties de bonne fin associées à des commandes.

Engagements en vertu de contrats de location simple

Les paiements en valeur nominale de loyers futurs au titre de contrats de location et de location-financement, dont les durées initiales ou restantes excèdent un an au 31 décembre 2001 sont les suivantes :

en millions d'euros	Contrats de location simple
2002	416
2003	400
2004	416
2005	391
2006	395
ultérieurement	2 866

Les engagements futurs ci-dessus d'un montant total de € 4 884 millions comprennent des engagements d'EADS au titre des locations d'avions (principalement pour Airbus pour € 3 945 millions) ainsi que d'autres engagements liés aux achats (baux de bureaux, véhicules de sociétés ...) pour un montant de M € 839 millions. Les engagements relatifs aux avions proviennent de baux principaux généralement compensés par des contrats de sous-location signés avec les compagnies aériennes. Une part significative (€ 2 092 millions) de l'engagement d'Airbus au titre de ces locations d'avions est relative à des transactions qui ont été titrisées auprès de tiers, ces derniers assumant le risque de recouvrement. La valeur nominale des autres engagements d'Airbus pour lesquels EADS supporte le risque de contrepartie s'élève à € 1 853 millions. EADS détermine son exposition au risque en matière de contrats de location-simple sur la base de la valeur actualisée des flux de loyers à venir.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

22. INFORMATIONS RELATIVES AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Gestion des risques financiers

En raison de la nature des activités qu'il exerce, le Groupe EADS est exposé à une diversité de risques financiers, notamment des risques de taux de change et des risques de taux d'intérêt, tels qu'ils sont développés ci-après. La gestion de ces risques financiers chez EADS est réalisée par le service de trésorerie centrale conformément aux directives arrêtées par le Conseil d'Administration. La responsabilité de l'identification, de l'évaluation et de la couverture des risques financiers appartient aux sociétés opérationnelles.

Risques de change – Les produits d'EADS sont exprimés principalement en dollars américains bien que la majeure partie de ses coûts soient engagés en euros. Par conséquent, dès lors qu'EADS n'utilise pas d'instruments financiers pour se couvrir d'un risque de change à partir de la commande d'un client jusqu'au moment de sa livraison, ses bénéfices seront affectés par les fluctuations du taux de change euro-dollar américain. L'intention du Groupe étant de générer des résultats seulement au travers de son exploitation et non en spéculant sur des mouvements de taux des devises étrangères, EADS utilise des stratégies de couverture pour gérer et minimiser l'impact des fluctuations des taux de change sur ces résultats. La position de change d'EADS à la création du Groupe résultait du regroupement du portefeuille de couverture en cours d'ASM, de Dasa et de CASA.

EADS gère un portefeuille de couverture à long terme avec une échéance de plusieurs années couvrant des ventes en dollars américains, provenant principalement des activités d'Airbus. EADS couvre son risque en dollars américains en utilisant essentiellement des contrats de devises à terme et des contrats d'option. En dehors des contrats à terme simples, la principale stratégie en place pour les devises au 31 décembre 2001 consiste en des contrats à terme synthétiques qui combinent des achats de "puts" en dollars américains et des ventes de "calls" en dollars américains, chacun avec le même montant notionnel et la même échéance.

EADS s'efforce de couvrir la majorité de son risque de change dès que des engagements fermes de commandes sont reconnus, mais avec une réduction proportionnelle de la couverture en fonction du temps. EADS couvre entre 50 % et 100 % des ventes fermes en dollars américains de tous les exercices à venir jusqu'à 2008. Le ratio de couverture peut être ajusté pour prendre en compte les mouvements macro-économiques affectant les cours au comptant (spot) et les taux d'intérêts, le cas échéant.

Risque de taux d'intérêt – Le Groupe utilise plusieurs types d'instruments pour gérer le risque de taux d'intérêt et minimiser ainsi ses charges financières et parvenir à un meilleur équilibre entre la dette et les placements à taux fixe et à taux variable.

Les instruments de couverture qui sont affectés spécifiquement aux instruments de dettes ont au maximum les mêmes montants nominaux ainsi que les mêmes dates d'échéance que l'élément couvert, à l'exception de quelques positions résiduelles avec des incidences de réévaluation en valeur de marché positives non significatives. En règle générale, EADS n'investit que dans des instruments à court terme et/ou des instruments qui sont liés à un indice d'intérêts variable afin de minimiser davantage tout risque de taux d'intérêt dans sa trésorerie et son portefeuille de valeurs.

Risque de liquidité – Le Groupe a pour politique de maintenir suffisamment de disponibilités ou de disposer d'un financement suffisant grâce aux lignes de crédit négociées pour lui permettre de répondre à ses engagements futurs. Toute trésorerie excédentaire est investie dans des instruments financiers non spéculatifs, essentiellement des valeurs mobilières cotées en bourse négociées activement sur le marché.

b) Montants notionnels et risques de crédit

Les montants contractuels ou notionnels des instruments financiers dérivés indiqués ci-dessous ne représentent pas toujours les montants échangés par les parties et donc, ne sont pas obligatoirement une évaluation de l'exposition du Groupe à travers son utilisation de produits dérivés.

Les montants notionnels des instruments financiers dérivés sont les suivants, indiqués selon leur année prévisible d'échéance :

en millions d'euros	Durée restante			2001	2000
	Jusqu'à 1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans		
Contrats de change					
Contrats de vente à terme nets	6 160	19 094	4 800	30 054	16 705
Achats d'options de vente "put", nets	3 290	1 507	0	4 797	4 807
Ventes d'options d'achat "call", nettes	4 184	1 507	0	5 691	9 236

en millions d'euros

	Durée restante			2001	2000
	Jusqu'à 1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans		
Contrats de taux d'intérêt :					
Swaps de taux d'intérêts	287	715	0	1 002	963
Achats de garanties de taux plafond (caps)	16	45	0	61	144
Ventes de taux plancher (floors)	16	45	0	61	69

EADS peut être exposée à des pertes liées aux crédits dans les limites de la non-performance des contreparties aux instruments financiers souscrits. EADS a créé toutefois un système de ligne de crédit au terme duquel chaque contrepartie autorisée (choisie parmi des sociétés et établissements financiers internationaux) bénéficie d'un plafond au titre des opérations de marché en cours. Les plafonds sont basés sur les notations attribuées par des agences de notation reconnues et sur les données de capitaux et de bénéfices nets de chaque contrepartie. Les responsables concernés vérifient régulièrement les risques encourus au regard des lignes de crédit. En raison de la qualité des contreparties sélectionnées, EADS estime que le risque de crédit global associé aux instruments financiers est approprié.

c) Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur d'un instrument financier est le prix auquel une partie pourrait prendre en charge les droits et/ou obligations d'une autre partie. Les justes valeurs des instruments financiers ont été déterminées en se référant aux informations du marché disponibles à la date du bilan et aux méthodologies d'évaluation décrites ci-dessous. En tenant compte du caractère variable des facteurs de détermination de leur valeur et du volume des instruments financiers, il se peut que les justes valeurs présentées ici ne soient pas forcément une bonne indication des montants que le Groupe pourrait réaliser sur le marché des changes.

Les montants comptables et les justes valeurs des instruments financiers du Groupe sont les suivants:

en millions d'euros	Au 31 décembre 2001		Au 31 décembre 2000	
	Montant comptable	Juste valeur	Montant comptable	Juste valeur
Instruments de trésorerie au bilan				
Actif :				
Eléments d'actif financiers	4 726	4 726	4 609	4 609
Valeurs mobilières de placement	5 341	5 341	4 682	4 682
Trésorerie	2 692	2 692	3 240	3 240
Passif :				
Eléments de passif financier	6 500	6 500	5 779	5 779
Instruments financiers dérivés				
Contrats de devises avec des justes valeurs positives	54	54	0	80
Contrats de devises avec des justes valeurs négatives	(3 673)	(3 673)	(1 746)	(2 432)
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs positives	38	38	0	0
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs négatives	(29)	(29)	0	0

Les gains et pertes de juste valeur au 31 décembre 2001 sur les contrats de devises ouverts qui couvrent des ventes futures de devises seront transférés des "autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" (accumulated other comprehensive income) au compte de résultat lorsque les opérations correspondantes se produiront, au cours des exercices 2002 à 2008.

Eléments d'actif et de passif financier – Les justes valeurs sont basées sur des estimations en utilisant diverses techniques d'évaluation, telles que la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs. Toutefois, les méthodes et les hypothèses suivies pour présenter les informations apparaissant dans ces notes annexes sont fondamentalement discrétionnaires et comportent diverses limitations, dont :

- les justes valeurs présentées ne prennent pas en compte les incidences des fluctuations futures des taux d'intérêts et des devises,
- les estimations aux 31 décembre 2001 et 2000 ne sont pas obligatoirement une indication des montants que la Société comptabiliserait à la cession/résiliation ultérieure des instruments financiers.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Les méthodologies utilisées sont les suivantes :

Placements à court terme, trésorerie, prêts à court terme, fournisseurs – Les montants comptables reflétés dans les comptes annuels sont des estimations raisonnables de la juste valeur en raison de la durée relativement courte entre la création de l'instrument et sa réalisation prévue.

Dettes à long terme ; dettes à court terme – Les dettes à long et à court terme ne sont pas classées comme des dettes détenues à des fins de transaction, par conséquent il n'y a pas de calcul de la juste valeur.

Titres de placement – La juste valeur des titres de placement figurant dans les valeurs mobilières de placement est estimée en fonction de leur cours de marché à la date du bilan.

Contrats de devises et de taux d'intérêt – La juste valeur de ces instruments est le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour régler les contrats associés aux 31 décembre 2001 et 2000.

d) Impact de l'adoption de la norme IAS 39 sur les capitaux propres et les postes individuels du bilan

Le Groupe a adopté la norme IAS 39 au 1^{er} janvier 2001. Conformément à cette norme, les états financiers comparatifs pour les exercices antérieurs à la date d'entrée en vigueur de cette norme n'ont pas été retraités. L'impact sur les "autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" (accumulated other comprehensive income), représentant un poste des capitaux propres, et sur les postes correspondants du bilan est présenté dans les tableaux ci-après.

Récapitulatif des impacts sur les "autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés" (accumulated other comprehensive income)

en millions d'euros	Titres de placement	Instruments de couverture	Total
Solde des autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés au 31 décembre 2000	84	–	84
Adoption de la norme IAS 39 au 1^{er} janvier 2001:			
Gains/ pertes sur les réévaluations à la juste valeur	–	(606)	(606)
Impôts différés	–	222	222
Solde au 1 ^{er} janvier 2001	–	(384)	(384)
Mouvements au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2001 :			
Gains/ pertes sur les variations de la juste valeur	(11)	(1 964)	(1 975)
Impôts différés	1	720	721
	(10)	(1 244)	(1 254)
Montants transférés au compte de résultat	–	311	311
Impôts différés	–	(114)	(114)
	–	197	197
Solde au 31 décembre 2001 :			
Montant brut des gains et pertes	73	(2 259)	(2 186)
Impôts différés	1	828	829
	74	(1 431)	(1 357)
Intérêts minoritaires		216	
		(1 215)	

Le montant de € (1 215) millions correspond à la variation totale des autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés relatifs aux instruments financiers en part du Groupe (après déduction des intérêts minoritaires). Le lien avec le montant inscrit au tableau de variation des capitaux propres est le suivant : € (1 215) millions intègre € (337) millions relatifs à la première application d'IAS 39 et € (878) millions correspondant à la variation sur l'exercice de ces écarts de réévaluation au titre des instruments financiers. Le montant de € 74 millions se rapportant au solde final de l'écart de réévaluation à la juste valeur cumulé relatif aux valeurs mobilières de placement après un mouvement de l'exercice de € (10) millions est reporté comme tel au tableau de variation de la situation nette consolidée

Récapitulatif des impacts sur les postes individuels du bilan au 1^{er} janvier 2000

en millions d'euros	Titres de placement	Contrats de change	Contrats de taux d'intérêts	Total
Autres actifs circulants	–	80	–	80
Provisions (Dettes financières)	–	(686)	–	(686)
Sous-total	–	(606)	–	(606)
Impôts différés	–	222	–	222
Total, net des impôts différés	–	(384)	–	(384)

23. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le Groupe gère ses activités en 5 divisions ; une description des produits et services de chaque secteur générant des revenus est donnée ci-dessous :

- **Airbus** – Développement, production, commercialisation et vente d'avions commerciaux de ligne de plus de 100 sièges.
- **Avions de Transport Militaire** – Développement, production, commercialisation et vente d'avions de transport militaires légers et moyens et d'avions de mission spéciaux.
- **Aéronautique** – Développement, production, commercialisation et vente d'hélicoptères civils et militaires, d'avions militaires de combat et d'entraînement, d'avions à hélices et d'avions commerciaux légers régionaux ; et de services de conversion et de maintenance d'avions civils et militaires.
- **Systèmes Civils et de Défense** – Développement, production, commercialisation et vente de systèmes de missiles ; et fourniture de solutions d'électronique de défense, de télécommunications militaires et commerciales ; et services logistiques, de formation, d'essais, d'ingénierie et autres services associés.
- **Espace** – Développement, production, commercialisation et vente de satellites, d'infrastructures et de lanceurs orbitaux et prestations de services de lancement.

Les chiffres d'affaires sont répartis en fonction du lieu d'établissement du client. Les actifs des secteurs sont répartis en fonction du lieu où se trouvent les unités opérationnelles respectives. Les dépenses d'investissement correspondent essentiellement à l'achat d'immobilisations corporelles et à l'augmentation du parc d'appareils donnés en location.

Les informations relatives aux secteurs d'activités du Groupe sont les suivantes :

en millions d'euros	Airbus	Avions de Transport militaire	Aéro-nautique	Systèmes Civils et de Défense	Espace	Siège/ Elimin.	Conso-lidés
2001							
Chiffre d'affaires	20 549	547	5 065	3 345	2 439	(1 147)	30 798
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 655	1	308	(79)	(222)	31	1 694
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris les écarts d'acquisition (goodwill))	27 264	568	7 187	5 583	3 462	4 651	48 715
Participations mises en équivalence	0	0	0	0	0	1 252	1 252
Total des dettes des unités opérationnelles	25 532	365	5 869	3 545	2 601	367	38 279
Dépenses d'investissement	1 433	63	281	159	99	161	2 196
Dotation aux amortissements et dépréciations y compris dépréciations pour perte de valeur	1 625	21	278	1 147	331	158	3 560
Écarts d'acquisition (goodwill)	7 089	0	1 005	1 464	736	148	10 442

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

en millions d'euros	Airbus	Avions de Transport militaire	Aéro-nautique	Systèmes Civils et de Défense	Espace	Siège/Elimin.	Conso-lidés
2000 pro forma non audités (compte de résultat)							
Chiffre d'affaires	14 856	316	4 704	2 909	2 535	(1 112)	24 208
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	6	(1)	2	77	(16)	43	111
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 412	(63)	296	(110)	67	(203)	1 399
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris les écarts d'acquisition (goodwill))	21 352	435	6 548	5 857	3 233	4 019	41 444
Participations mises en équivalence	0	0	0	125	29	1 164	1 318
Total des dettes des unités opérationnelles	19 094	269	5 176	2 983	1 951	1 500	30 973
Dépenses d'investissement	657	55	307	117	145	70	1 351
Dotations aux amortissements et dépréciations , y compris dépréciations pour perte de valeur	622	28	226	221	165	278	1 540
Écarts d'acquisition (goodwill)	3 310	0	1 056	2 675	915	93	8 049

Les ventes internes entre les unités opérationnelles se concluent principalement à des conditions de marché et concernent principalement les divisions Aéronautique et Airbus. La plupart des actifs du Groupe sont situés dans l'Union Européenne.

EADS utilise la notion "d'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels" comme un indicateur clé de sa performance économique. L'expression "éléments exceptionnels" se réfère aux produits ou dépenses de nature non-récurrente, tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion EADS, au Regroupement Airbus et à la création de MBDA, ainsi que les charges liées aux dévaluations d'actifs. L'EBIT avant dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels est considéré par le management d'EADS comme l'élément de mesure le plus précis de la performance économique du secteur d'activité.

en millions d'euros	2001	2000 pro forma
Bénéfices avant éléments financiers, impôts et intérêts minoritaires	2 514	200
Profit de dilution Airbus UK, MBDA	(2 794)	–
Amortissement des écarts d'acquisition et dépréciations correspondantes	1 466	429
Amortissement exceptionnel (immobilisations)	260	176
Amortissement exceptionnel (actifs financiers)	315	–
Amortissement exceptionnel (stocks)	275	483
Produits des investissements	(342)	111
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 694	1 399

Chiffre d'affaires (par destination):

en millions d'euros	France	Allemagne	Autres pays européens	Amérique du Nord	Amérique Latine	Asie	Autres Pays	Conso-lidés
2001	3 521	3 588	6 728	10 394	1 749	3 138	1 680	30 798
2000 pro forma	3 408	3 461	5 934	6 724	924	2 221	1 536	24 208

24. RÉMUNÉRATIONS EN ACTIONS

Plans d'options de souscription d'actions

Le Conseil d'Administration d'EADS a approuvé la création d'un plan d'options de souscription d'actions pour les 11 membres du Comité Exécutif et les cadres dirigeants du Groupe. Des options pour la souscription de 8 524 250 actions d'EADS ont été attribuées le 12 juillet 2001 dont 780 000 ont été attribuées aux membres du Comité Exécutif. Environ 1 600 salariés du Groupe ont bénéficié d'options, qui ne peuvent être levées qu'après une période d'acquisition des droits (vesting period). Cette période d'acquisition des droits est de deux ans et quatre semaines à partir de la date d'attribution pour 50 % des options et elle est de trois ans pour les options restantes. Les options expirent dix ans après leur attribution.

Le prix de levée est égal à € 24,66 représentant 110% de la valeur de marché des actions à la date d'attribution. Les options ne peuvent être levées pendant les trois semaines précédant soit l'Assemblée Générale Annuelle des actionnaires, soit l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou la communication des éléments trimestriels.

Le tableau ci-après résume l'évolution du plan d'options de souscriptions d'actions :

	Nombre d'options	
	2001	2000
Solde au 1 ^{er} janvier	5 375 400	
Attribuées	8 524 250	5 564 884
Exercées	–	
Déchues	(597 825)	(189 484)
Solde au 31 décembre	13 301 825	5 375 400

Aucune charge relative au plan de stock option n'a été constatée au cours de l'exercice 2001.

Plan d'actionnariat des salariés (ESOP) 2001

En 2001, chaque salarié éligible a pu acquérir un nombre maximum de 500 actions à émettre dans le cadre du plan ESOP 2001. L'offre a été fractionnée en deux tranches entre lesquelles les salariés ont pu choisir. Le prix de souscription pour la tranche A était de € 10,70, calculé avec une décote de € 1 par rapport au prix du marché le plus faible à la bourse de Paris le 12 octobre 2001 (fixé à € 11,70), jour fixé par le Conseil d'Administration pour l'achat des actions. Le prix de souscription pour la tranche B correspondait au prix le plus élevé entre le prix de souscription de la tranche A ou 80% du cours moyen du marché à l'ouverture des actions EADS à la bourse de Paris au cours des 20 jours de bourse précédant le 12 octobre 2001, soit € 10,70.

Pendant la période d'acquisition des droits d'1 an au moins dans le cadre de la tranche A et de 5 ans dans le cadre de la tranche B, les salariés ne peuvent vendre les actions, mais ils ont le droit de percevoir tous les dividendes versés et ont également la possibilité de voter aux Assemblées Générales Annuelles des actionnaires. EADS a vendu 2 017 894 actions ordinaires d'une valeur nominale de € 1 dans le cadre des deux tranches. Aucune charge relative au plan ESOP 2001 n'a été constatée au cours de l'exercice 2001.

25. OPÉRATIONS ENTRE SOCIÉTÉS LIÉES

Sociétés liées – Le Groupe a conclu diverses opérations avec des sociétés liées en 2001 et 2000 qui ont toutes été réalisées dans l'exercice normal des activités à des conditions de marché. Les opérations avec des parties liées incluent l'Etat français, DaimlerChrysler, Lagardère, et SEPI (Etat espagnol). A l'exception des opérations avec l'Etat français, les opérations ne sont pas jugées significatives pour le Groupe, sur le plan individuel ou prises globalement. Les opérations avec l'Etat français incluent essentiellement les ventes réalisées par les divisions Aéronautique, Systèmes Civils et de Défense, Espace.

Rémunération – La rémunération des membres du Conseil d'Administration et les pensions et autres contributions versées aux anciens mandataires dirigeants à la retraite s'élèvent à € 5,60 millions. Des provisions sont en outre enregistrées au titre des régimes de retraite à hauteur de € 1,87 million. La rémunération précitée n'inclut pas la valeur des options de souscription d'actions ordinaires d'EADS accordées ou détenues par les membres du Conseil d'Administration. Pour plus d'informations à ce sujet, se reporter à la Note 24.

EADS n'a accordé aucun prêt, ni avances, ni garanties pour le compte de membres du Conseil d'Administration en exercice ou à la retraite.

26. PLACEMENTS IMMOBILIERS

Le Groupe détient des placements immobiliers, provenant essentiellement des apports de Dasa à EADS. Les placements immobiliers qui sont loués à des tiers ont été comptabilisés à leur juste valeur au 1^{er} juillet 2000, conformément à la norme IAS 40.

Les indices légaux pour les terrains et valeurs d'assurance, de même que les revenus locatifs, ont été utilisés pour déterminer la juste valeur des placements immobiliers. Les justes valeurs retenues dans les états financiers d'EADS résultent principalement d'une expertise des placements immobiliers réalisée par un expert reconnu en date du 1^{er} juillet 2000. Cette expertise n'a pas été actualisée, compte tenu des changements mineurs intervenus sur le marché depuis juillet 2000.

Notes annexes aux comptes consolidés

suite

Les bâtiments détenus en tant que placements immobiliers sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile qui est de l'ordre de 40 à 50 ans. Les valeurs attribuées aux biens immobiliers sont les suivantes :

en millions d'euros	Net au 31 décembre 2000	Acquisitions	Cessions	Dotations aux amortisse- ments	Changements du périmètre de consolidation/ gains ou pertes de change	Net au 31 décembre 2001
Valeur comptable des placements immobiliers	87	11	0	1	0	97

La juste valeur des placements immobiliers du Groupe s'élève à € 98 millions (2000 : € 87 millions). Les loyers s'élèvent à € 12 millions (2000 : € 12 millions) et les charges d'exploitation afférentes à € 7 millions (2000 : € 7 millions).

27. BÉNÉFICES PAR ACTION

Bénéfices par action non dilués – Ils se calculent en divisant le résultat net distribuable aux actionnaires par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires émises au cours de l'exercice.

	2001	2000 pro forma
Résultat net distribuable aux actionnaires (en millions d'euros)	1 372	(909)
Solde des actions ordinaires émises au début de l'exercice	807 157 667	807 157 667
5 décembre 2001 – Emission de nouvelles actions en numéraire (ESOP 2001)	2 017 894	
Solde des actions ordinaires émises à la fin de l'exercice	809 175 561	807 157 667
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires émises	807 295 879	807 157 667
Bénéfices par action	€1,70	€(1,13)

Aux fins de comparaison, le Groupe présente des bénéfices par action pro forma pour 2000. En raison de la création du Groupe en juillet 2000, accompagnée d'une augmentation significative du nombre d'actions résultant de l'introduction en bourse le 10 juillet 2000 et de l'acquisition concomitante par ASM de Dasa et Casa, le nombre d'actions retenu pour le calcul 2000 pro forma est fondé sur le nombre d'actions émises et d'options de souscriptions attribuées au 31 décembre 2000.

Bénéfices dilués par action – Pour leur calcul, le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires est ajusté pour tenir compte de la conversion de toutes les actions ordinaires potentielles. La seule catégorie d'actions ordinaires potentielles dilutives du Groupe est constituée par les options de souscription d'actions. Dans la mesure où le prix de levée des options de souscription d'actions en vertu des plans de souscription d'actions initiés par le Groupe en 2001 et 2000 excède le prix des actions d'EADS, la prise en compte de ces actions ordinaires potentielles serait antidilutive. En conséquence, le résultat net ainsi que le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires à émettre est le même pour les bénéfices dilués et non dilués, par action.

	2001	2000 pro forma
Résultat net distribuable aux actionnaires (en millions d'euros)	1 372	(909)
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires émises	807 295 879	807 157 667
Bénéfices dilués par action	€1,70	€(1,13)

28. EFFECTIF

L'effectif du Groupe au 31 décembre 2001 était de 102 967 personnes contre 88 879 au 31 décembre 2000.

Annexe :

Informations relatives aux principales sociétés consolidées

	2000	2001	Société	Siège
Airbus				
	F	F	Airbus SAS	Toulouse (France)
	F	F	Airbus France SAS	Toulouse (France)
		F	Airbus Holding SA	France
	F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Airbus)	Madrid (Espagne)
	F	F	SATIC G.I.E.	Colomiers (France)
	F	F	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Pays-Bas)
	F	F	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irlande)
	F	F	EADS Airbus Deutschland GmbH	Hambourg (Allemagne)
	F	F	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Allemagne)
	F	F	Aircabin GmbH	Laupheim (Allemagne)
	F	F	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
	F	F	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
	P	F	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (France)
	P	F	AVSA SARL	Blagnac (France)
	P	F	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (France)
	P	F	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (France)
	P	F	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (France)
	P	F	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (France)
	P	F	Airbus Military Company SAS.	Toulouse (France)
	P	P	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	France
	P	F	Airbus Mauritius limited	Ile Maurice
	E	E	Alexandra Bail G.I.E	France
	P	F	Airbus China limited	Hong-Kong
	P	F	Aircelle SAS	France
	P	F	Airbus Ré S.A.	Luxembourg
	P	F	AVSA Canada Inc	Canada
	P	F	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	Etats-Unis
	P	F	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	Etats-Unis
	P	F	AI leasing Inc.	Etats-Unis
	P	F	Norbus	Etats-Unis
	P	F	AINA Inc.	Etats-Unis
	P	F	128829 Canada Inc.	Canada
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Pays-Bas
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irlande
	P	F	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlande
	P	F	AIFS (Cayman) Ltd.	Iles Caïmans
	P	F	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Iles Caïmans
	P	F	A 320 Financing limited	Irlande
	P	F	AIFI LLC	Ile de Man
			Frusco limited	Irlande
			Shadyac Limited	Irlande
		F	Airbus UK Limited	Royaume Uni
		F	Airbus Invest	Toulouse (France)
		F	EADS Aéro	Toulouse (France)
		F	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (France)
		E	Tenzing communication inc	Etats-Unis.
Systemes Civils & de Défense				
	-	-	EADS Deutschland GmbH Verkehrsleittechnik TB67	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	F	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Allemagne)
	F	F	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Allemagne)
	F	F	Dornier GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	Ewation GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	F	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (Etats-Unis)
	F	F	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (Etats-Unis)
	F	F	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (Etats-Unis)
	F	F	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (Etats-Unis)
	F	F	Matra Systèmes & Information	Vélizy (France)
	F	F	APIC	Arcueil (France)
	F	F	G 2 I	Vélizy (France)
	F	F	EADS Services	Boulogne (France)
		F	Pentastar Holding	Paris (France)
		F	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (France)
	F	F	M.C.N. SAT HOLDING	Vélizy (France)
	F	F	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (France)

F: Consolidation par intégration globale

P: Consolidation par intégration proportionnelle

E: Méthode de la mise en équivalence

Annexe :

Informations relatives aux principales sociétés consolidées

suite

	2000	2001	Société	Siège
Systèmes Civils & de Défense suite				
	F		Matra Global Netservices (Grolier Network)	Boulogne (France)
	F	F	International Test & Service	Vélizy (France)
		F	TYX Corp.	Reston, VA, (Etats-Unis)
		F	ARC	CA, Etats-Unis
		F	ARC-IAI	San Antonio, TX, (Etats-Unis)
	F	F	M.P. 13	Paris (France)
	F	F	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (France)
	F	F	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (France)
	F	F	EADS Matra Datavision Ltd	CovAddition (Royaume-Uni)
	F	F	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suisse)
	F	F	EADS Matra Datavision Benelux	Bruxelles (Belgique)
	F	F	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	F	F	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Pays-Bas)
	F	F	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Allemagne)
	F	F	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Espagne)
	F	F	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (Etats-Unis)
	F	F	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japon)
	F	F	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italie)
	F	F	Open Cas Cade	Paris (France)
		F	ETP SPA	Turin (Italie)
	F	F	Matra Defense	Vélizy (France)
	F	F	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Allemagne)
	P	P	MBDA SAS	Vélizy (France)
	P	P	MBDA Management S.A.	Vélizy (France)
	P	P	ALKAN	Valenton (France)
	P	P	MBDA France	Vélizy (France)
	P	P	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (Royaume-Uni)
	P	P	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (France)
	F	P	MBDA Missiles S.A.	Chatillon sur Bagneux (France)
	P	P	MBDA Inc	Westlack, CA (Etats-Unis)
		P	MBDA Italy SpA	Rome (Italie)
		P	MBDA Treasury	Jersey (Royaume-Uni)
		P	Marconi Overside Ltd.	Chelmsford (Royaume-Uni)
		P	AMS Dynamics Ltd.	Guernsey (Royaume-Uni)
	P	P	Celerg	Le Plessis-Robinson (France)
	F	F	Celerg international	Le Plessis-Robinson (France)
	F	F	International de systemes propulsifs	Paris (France)
	F	F	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	F	TDW – Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	F	F	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	P	P	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
	P	P	Propulsion Tactique S.A.	La Ferté-Saint-Aubin (France)
	P	P	TDA – Armements SAS.	La Ferté-Saint-Aubin (France)
	P	P	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liège (Belgique)
	F	F	EADS Defence & Security Networks	Bois d'Arcy (France)
	F	F	Matra Radio Systems	Madrid (Espagne)
	F	F	AEG Mobile Communication	Ulm (Allemagne)
	F	F	Matra Communications Mexico	Mexico DF (Mexique)
	F	F	EGT	Bruxelles (Belgique)
	F	F	MC Denmark	Copenhague (Danemark)
	F	F	MC Italy	Milan (Italie)
	F	F	Matra Comunicaciones de Espana	Barcelone (Espagne)
	E		Nortel Networks Germany GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Allemagne)
	F	F	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (France)
	F	F	MATRAnet	Vélizy (France)
	F		MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (Etats-Unis)
	F	F	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
	F	F	Intecom Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
	F	F	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (Etats-Unis)
	F	F	Intecom Canada Inc	Dallas, Texas (Etats-Unis)
	F	F	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (Etats-Unis)
		F	Cogent	Royaume-Uni
	E		Matra Nortel Communications	Quimper (France)
Espace				
	F	F	Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégiques et Spaciaux	Paris (France)
	P	P	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Pays-Bas)
	P	P	Astrium GmbH	Münich (Allemagne)
	P	P	Astrium Ltd.	Stevenage (Royaume-Uni)
	P	P	Astrium N.V.	La Haye (Pays Bas)

F: Consolidation par intégration globale

P: Consolidation par intégration proportionnelle

E: Méthode de la mise en équivalence

Espace suite

2000	2001	Société	Siège
P	P	Astrium SAS	Toulouse (France)
	P	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Espagne)
F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (Espagne)
F	F	EADS Deutschland GmbH – Space Services	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Launch Vehicles	Vélizy (France)
F	F	Global DASA LLC	New York (Etats-Unis)
E	E	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (Etats-Unis)
P	P	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (Royaume Uni)
		Matra Space Systems Participations BV	La Haye (Pays-Bas)
P	P	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Pays-Bas)
P	P	MMS Systems Ltd	Stevenage (Royaume Uni)
E	E	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentine)
F	P	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (Royaume Uni)
		Sodem	Limeil-Brevannes (France)
		Spot Image	Toulouse (France)
	P	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Allemagne)

Avions de Transport Militaire

Aéronautique

F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Espagne)
F	F	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresde (Allemagne)
	F	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (France)
F	F	EADS Seca S.A.	Le Bourget (France)
F	F	Barfield B.C.	Miami, Floride (Etats-Unis)
F	F	EADS Revima S.A.	Tremblay en France (France)
F	F	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (France)
F	F	Maroc Aviation S.A	Casablanca (Maroc)
F	F	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (Etats-Unis)
F	F	Aerobail GIE	Paris (France)
F	F	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (Etats-Unis)
F	F	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunisie)
F	F	Eurocopter Holding S.A.	Paris (France)
F	F	Eurocopter S.A.	Marignane (France)
F	F	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Allemagne)
F	F	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (Etats-Unis)
F	F	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)
F	F	Eurocopter South East Asia	Singapour
F	F	Helibras – Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brésil)
F	F	EADS Socata S.A.	Le Bourget (France)
F	F	EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft	Munich (Allemagne)
F	F	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Allemagne)
F	F	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Espagne)
F	F	EADS ATR S.A.	Toulouse (France)
P	P	ATR GIE	Toulouse (France)
E		Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Allemagne)

Siège

F	F	EADS France	Paris (France)
F	F	EADS Deutschland GmbH – Zentrale	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Deutschland GmbH, LO – Liegenschaften OTN	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Deutschland GmbH, FO – Forschung	Munich (Allemagne)
F	F	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
F	F	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Allemagne)
F	F	Dornier GmbH – Zentrale	Friedrichshafen (Allemagne)
F	F	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (Espagne)
E	E	Dassault Aviation	Paris (France)
E	E	Dassault International France	Vaucresson (France)
E	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (Etats-Unis)
E	E	Sogitec Industries	Suresnes (France)
E	E	Dassault Falcon Service	
E	E	IPS	
E	E	Dassault Aero Service	
E	E	Dassault Assurances Courtage	
E	E	Dassault International Inc	Paramus NJ (Etats-Unis)
E	E	Société Toulouse Colomiers	
	F	Airbus Finance Company Holding B.V.	Dublin (Irlande)
F		S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (France)

F: Consolidation par intégration globale

P: Consolidation par intégration proportionnelle

E: Méthode de la mise en équivalence

EADS Adresses



SIÈGE SOCIAL

European Aeronautic Defence & Space Company EADS N.V.

Le Carré
Beechavenue 130 - 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Pays-Bas
Tél. : +31 20 655 4800

SIÈGES ADMINISTRATIFS

En France

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
France
Tél. : +33 1 42 24 24 24

En Allemagne

81663 Munich
Allemagne
Tél. : +49 89 6070

En Espagne

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Espagne
Tél. : +34 915 85 7000

UNITÉS OPÉRATIONNELLES

Airbus

Airbus

1, Rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac
France
Tél. : +33 5 61 93 33 33

Avions de Transport Militaire

EADS CASA (Division Avions de Transport Militaire)
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Espagne
Tél. : +34 91 585 7000

Aéronautique

EADS Deutschland Military Aircraft
81663 Munich
Allemagne
Tél. : +49 89 607 0

Eurocopter

Aéroport International de
Marseille Provence
13725 Marignane
France
Tél. : +33 4 42 85 85 85

EADS ATR

1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cedex
France
Tél. : +33 5 62 21 62 21

EADS EFW

Grenzstrasse 1
01109 Dresden
Allemagne
Tél. : +49 351 8839 0

EADS Sogerma Services

Aéroport International
Bordeaux-Mérignac
33701 Mérignac
France
Tél. : +33 5 46 82 82 82

EADS Socata

Zone d'Aviation et d'Affaires
Le Terminal,
Bât 413
93350 Le Bourget
France
Tél. : +33 1 49 34 69 69

Systèmes Civils et de Défense

EADS Systems and Defence Electronics
81663 Munich
Allemagne
Tél. : +49 89 607 0

EADS Services

63, ter. avenue Edouard Vaillant
92517 Boulogne Billancourt
France
Tél. : +33 1 58 17 77 77

MBDA

20-22, rue Grange Dame Rose
78140 Vélizy cedex
France
Tél. : +33 1 34 88 30 00

EADS LFK

Landshuter Strasse 26
85716 Unterschleissheim
Allemagne
Tél. : +49 89 3179 0

EADS Telecom

Rue Jean-Pierre Timbaud
78392 Bois d'Arcy cedex
France
Tél. : +33 1 34 60 80 20

Espace

Astrium

37, avenue Louis Bréguet
78146 Vélizy-Villacoublay
France
Tél. : +33 1 34 88 30 00

EADS Launch Vehicles

66, route de Verneuil
78133 Les Mureaux
France
Tél. : +33 1 39 06 12 34

EADS CASA Espacio

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Espagne
Tél. : +34 91 585 7000

EADS Space Services

Eugen Sänger Strasse
Gebäude 58.0, Tor 3
85521 Ottobrunn
Allemagne
Tél. : +49 89 607 0

EADS Sodern

20, avenue Descartes, BP 23
94451 Limeil Brevannes cedex
France
Tél. : +33 1 45 95 70 00

EADS Cilas

Route de Nozay
BP 27
91460 Marcoussis
France
Tél. : +33 1 64 54 48 00

BUREAUX DE REPRESENTATION

Amérique du Nord

Canada

Tél. : +1 613 230 39 02
Fax : +1 613 230 14 42

Etats-Unis

Tél. : +1 202 776 09 88
Fax : +1 202 776 90 80

Europe centrale et de l'Est

Bulgarie

Tél. : +359 2 91 988
Fax : +359 2 945 40 48

Croatie

Tél. : +385 1 48 91 500
Fax : +385 1 48 91 501

République tchèque

Tél. : +420 22 445 42 20
Fax : +420 22 445 42 22

Hongrie

Tél. : +36 1 346 03 03
Fax : +36 1 315 14 23

Pologne

Tél. : +48 22 697 73 21
Fax : +48 22 697 73 19

Russie

Tél. : +7 095 797 53 67
Fax : +7 095 797 53 66

Slovénie

Tél. : +386 1 588 37 97
Fax : +386 1 588 37 99

Europe de l'Ouest

Belgique

Tél. : +32 2 502 60 05
Fax : +32 2 502 30 81

Finlande

Tél. : +35 8 968 723 690
Fax : +35 8 968 723 691

Allemagne

Tél. : +49 30 259 26911
Fax : +49 30 259 26919

Grèce

Tél. : +30 1 69 83 871
Fax : +30 1 69 83 870

Italie

Tél. : +39 06 85 35 35 15
Fax : +39 06 841 62 26

Portugal

Tél. : +351 21 313 94 20
Fax : +351 21 313 94 29

Espagne

Tél. : +34 915 857 000
Fax : +34 915 470 019

Turquie

Tél. : +90 312 448 09 40
Fax : +90 312 448 09 46

Royaume Uni

Tél. : +44 207 766 3205
Fax : +44 207 83 99 279

Moyen-Orient/Maghreb

Emirats Arabes Unis

Tél. : +97 12 681 28 78
Fax : +97 12 68 11 027

Egypte

Tél. : +20 2 794 86 71
Fax : +20 2 795 73 17

Koweït

Tél. : +96 5 5 31 31 05
Fax : +96 5 5 31 31 07

Arabie Saoudite

Tél. : +96 61 46 53 456
Fax : +96 61 4 63 08 44

Afrique

Afrique du Sud

Tél. : +27 12 677 15 23
Fax : +27 12 677 17 44

Asie du Nord

Chine

Tél. : +86 10 64 10 68 80
Fax : +86 10 64 10 68 78

Japon

Tél. : +81 3 55 72 71 37
Fax : +81 3 55 72 71 93

Corée

Tél. : +82 2 798 49 25
Fax : +82 2 798 49 27

Taiwan

Tél. : +88 6 227 12 15 94
Fax : +88 6 227 12 10 89

Asie du Sud/Pacifique

Australie

Tél. : +61 2 9225 05 00
Fax : +61 2 9225 05 01

Inde

Tél. : +91 11 301 74 91
Fax : +91 11 301 74 94

Indonésie

Tél. : +62 21 573 57 33
Fax : +62 21 573 59 23

Malaisie

Tél. : +60 3 21 63 02 33
Fax : +60 3 21 63 02 11

Singapour

Tél. : +65 737 50 77
Fax : +65 733 58 15

Thaïlande

Tél. : +66 2 67 01 734
Fax : +66 2 67 01 738

Amérique Latine

Brésil

Tél. : +55 61 323 44 64
Fax : +55 61 323 44 77
Tél. : +55 11 37 41 58 24
Fax : +55 11 37 41 17 17

Chili

Tél. : +56 2 244 41 00
Fax : +56 2 244 33 34

Mexique

Tél. : +52 5 488 20 41
Fax : +52 5 488 20 45

Informations aux Actionnaires

Agenda 2002

Forum Investisseurs :

les 7 et 8 février 2002, Marignane, France

Publication des Résultats Annuels :

le 18 mars 2001

Assemblée Générale Annuelle :

le 17 mai 2002, Amsterdam, Pays-Bas

Publication des résultats du premier trimestre (Q1) :

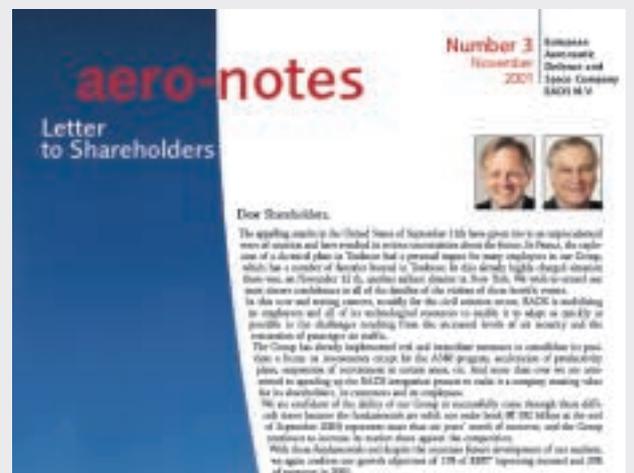
le 17 mai 2002

Publication des résultats du premier semestre (Q2) :

le 25 juillet 2002

Publication des résultats des 9 premiers mois (Q3) :

le 14 novembre 2002



www.eads.net



Assemblée Générale Annuelle à
Amsterdam, 10 mai 2001

Informations aux actionnaires

Une équipe de relations avec les Investisseurs est dédiée à l'information régulière des actionnaires, qu'il s'agisse d'actionnaires individuels, de salariés ou d'institutionnels.

En 2002, EADS améliorera encore sa communication avec ses actionnaires avec la publication de résultats trimestriels complets.

L'équipe Relations Investisseurs propose une gamme variée de supports d'information afin d'informer les actionnaires de l'évolution du Groupe EADS, en particulier la lettre trimestrielle « Aéronotes » ainsi qu'un communiqué mensuel aux investisseurs, disponibles à partir du mois d'avril 2002 sur le site Internet d'EADS.

Le site Internet d'EADS, www.eads.net, fournit également de nombreuses informations, notamment dans le domaine financier. Les actionnaires peuvent nous contacter tous les jours grâce aux numéros d'appel gratuits, spécialement mis à leur disposition.

Relations avec les investisseurs :

Numéros gratuits :

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

Les actionnaires des autres pays peuvent nous contacter au numéro
+33 1 41 33 90 94

Une messagerie électronique a été mise en place pour répondre aux questions des actionnaires :

comfi@eads.net

Conception et production : Addison

Impression : SV 2

© Copyrights : Airbus, Airbus Military Company, Arianespace, Astrium, EADS Sogerma, EADS CASA, EADS Socata Services, EIP, ESA, Eurocopter, I 3 m – Airbus, MBDA, NH-industries, Nojaroff, Teamfoto Marquardt.

Tous droits réservés.

**Ce document est également
disponible aux adresses suivantes:**

**European Aeronautic Defence and
Space Company – EADS**

En France

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – France

En Allemagne

81663 Munich – Allemagne

En Espagne

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Espagne

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Le Carré
Beechavenue 130-132
1119 PR Schiphol-Rijk
Pays-Bas
www.eads.net