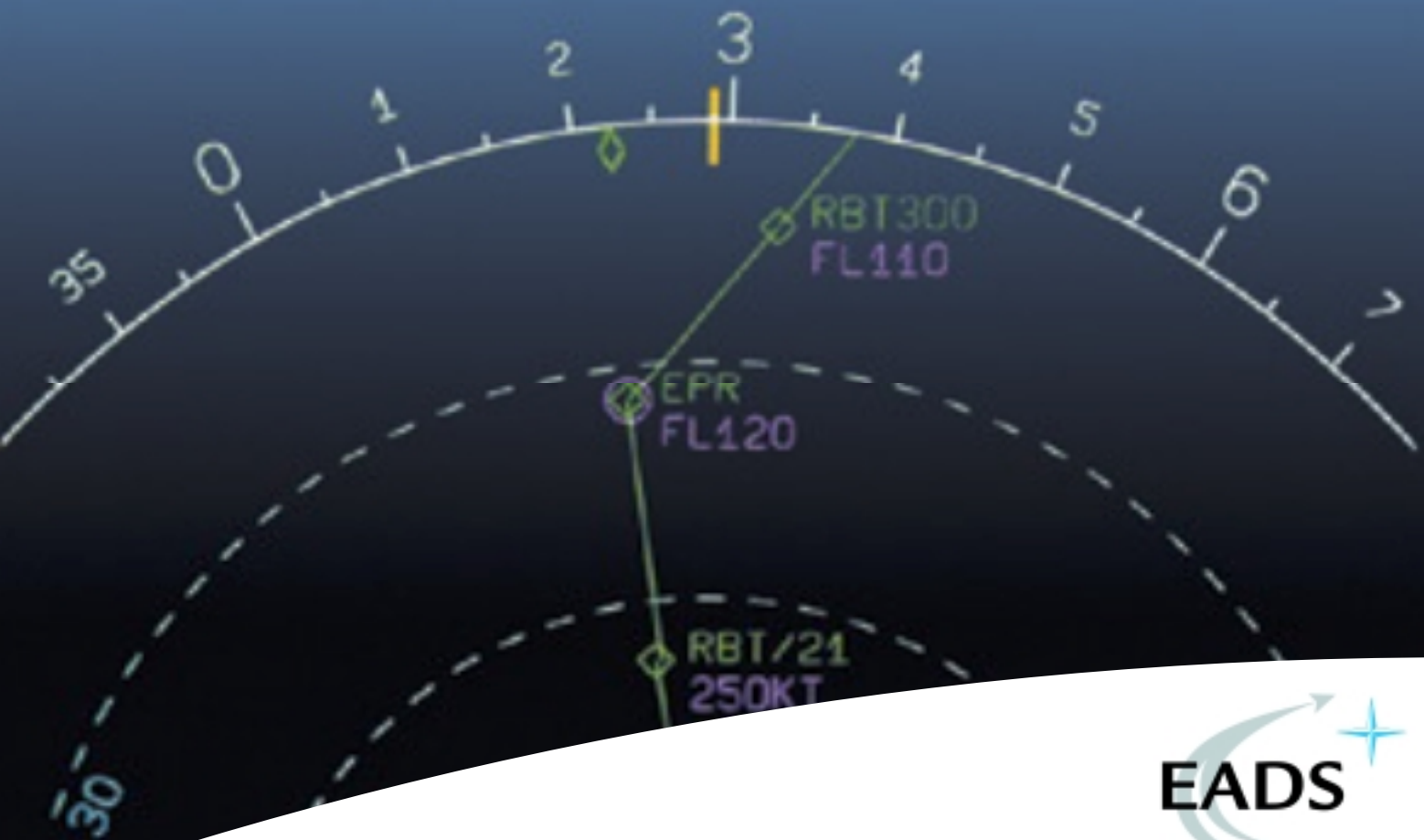


Réalisations Concrètes et Mesurables





Airbus p22 – 27

La famille Airbus se compose d'avions commerciaux de transport de passagers de 100 à 555 places. En 2003, la société prévoit de consolider sa position, en devenant le premier fournisseur mondial d'avions commerciaux en terme de livraisons. En 2006, la gamme de produits s'étendra à l'occasion de la mise en service de l'A380 dont la production a commencé en 2002, et qui, avec ses 555 places, sera le plus grand avion civil jamais conçu.

A340-600



Avions de Transport Militaire p28 – 29

La Division fabrique les avions militaires de transport, légers et moyens, les fameux C-212, CN-235 et C-295, exploités par quelques 50 pays dans le monde. Elle assume également la responsabilité de l'A400M, le nouveau gros porteur militaire stratégique, construit autour de la technologie Airbus. Le lancement de ce programme est prévu en 2003.

C-295



Aéronautique p30 – 33

Cette Division comprend les activités d'Eurocopter (leader mondial du marché des hélicoptères civils), l'avion de combat Eurofighter, les avions de transport régionaux ATR, des avions légers, et des activités de service, de maintenance, de reconversion d'avions pour le transport de fret et des aérostructures.

EC135



Systèmes Civils et de Défense p34 – 37

Cette Division comprend MBDA, deuxième constructeur mondial de missiles. Elle produit également des systèmes électroniques de défense sophistiqués, ainsi que des systèmes de télécommunications sécurisées, destinés à des applications civiles et militaires. Enfin, l'unité opérationnelle EADS Services répond à la demande croissante d'externalisation de fonctions militaires.

Taurus



Espace p38 – 41

La Division Espace opère sur tous les aspects de l'industrie spatiale – des lanceurs Ariane aux satellites scientifiques et de télécommunications ainsi que les services, de sa filiale Astrium. Elle participe aux programmes les plus avancés dans ce domaine, notamment à la Station Spatiale Internationale (SSI) et à Galileo, futur système européen de navigation par satellite.

Envisat

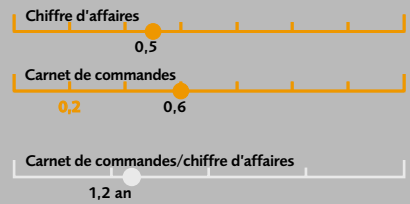
- Mise en production de l'A380
- Commande par easyJet de 120 A319, le contrat le plus important de l'année 2002
- Quatre grandes compagnies aériennes nationales rejoignent le « club Airbus »
- Le carnet de commandes en fin d'année représente 5 années de production au rythme actuel

2002 (en Mds €)



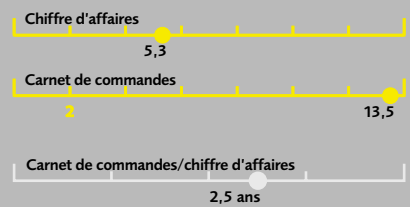
- CN-235 choisi pour le programme Deepwater des gardes-côtes américains
- Le Brésil sélectionne l'avion moyen de transport EADS-CASA à l'appui de son programme de protection de l'Amazonie
- Accord sur la répartition des tâches pour le programme A400M
- Le développement d'un nouveau système de perche de ravitaillement en vol a débuté

2002 (en Mds €)



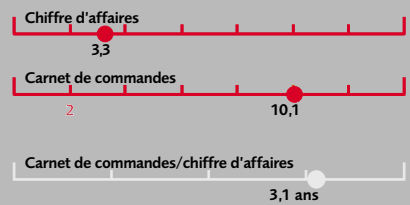
- Eurocopter conquiert 60% des livraisons sur le marché mondial des hélicoptères civils
- Commandes du Tigre en Australie et du NH90 en Norvège
- Mise en service de la première série d'Eurofighter ; début des ventes à l'exportation
- Livraison par EFW à FedEx du 50^e appareil converti en avion de transport de fret

2002 (en Mds €)



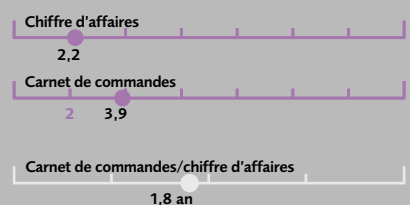
- MBDA enregistre un contrat pour le missile Meteor (part d'EADS : 0,9 milliards d'euros)
- EADS LFK, la filiale allemande de missiles, signe avec l'Allemagne un contrat de 485 millions d'euros pour le missile Taurus
- Pré-sélection par l'armée allemande pour l'Herkules
- Les systèmes de commande et de contrôle d'EADS ont été retenus pour la corvette allemande K130
- La restructuration stratégique a permis le retour à la rentabilité opérationnelle

2002 (en Mds €)



- Paradigm, fournisseur préféré pour le programme de défense Skynet 5
- Signature par Ariane de 11 des 15 contrats de lanceurs commerciaux conclus cette année dans le monde
- Difficultés liées à la détérioration des marchés
- Décision d'acquiescer la totalité du contrôle d'Astrium

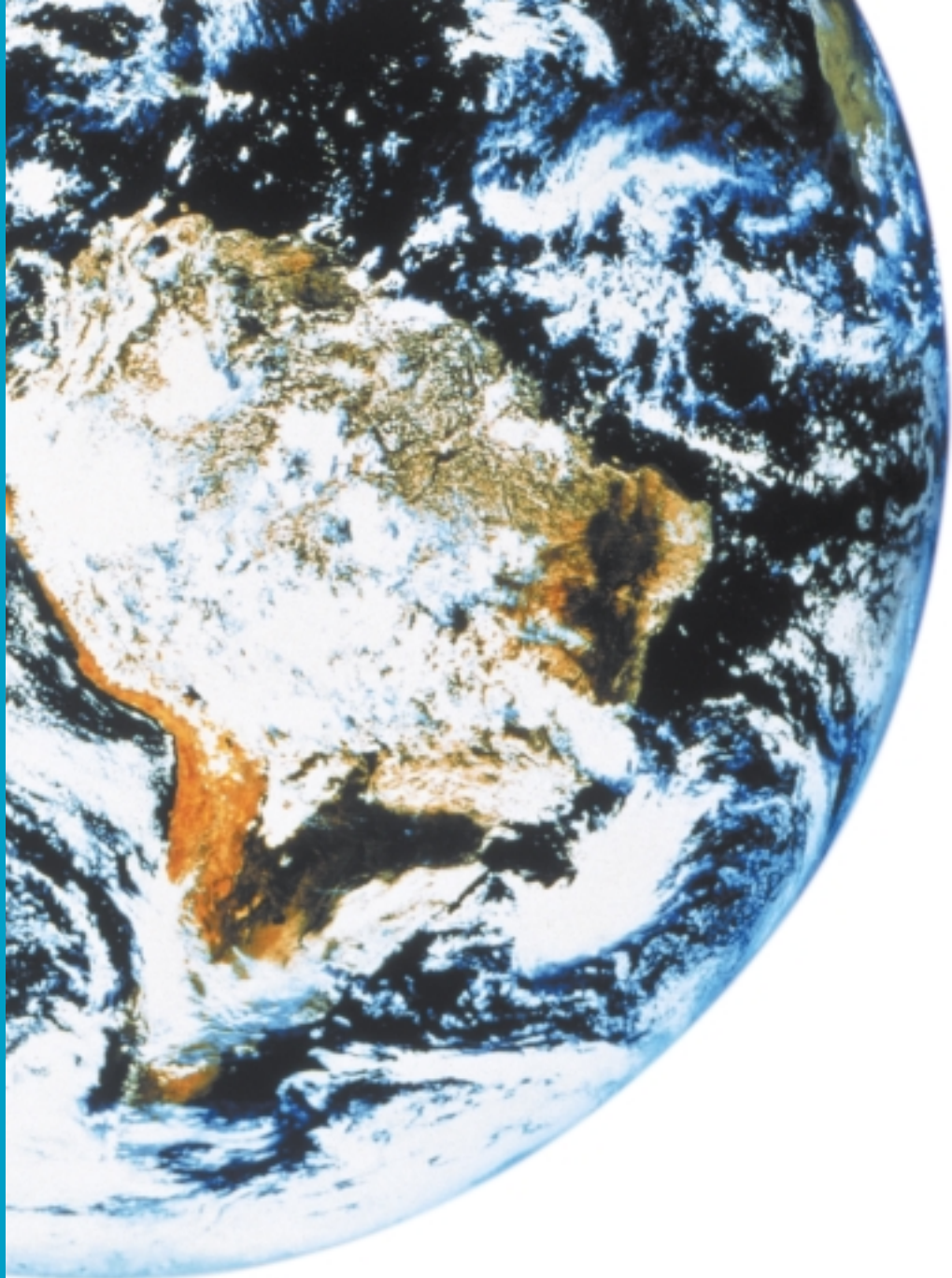
2002 (en Mds €)





De haut en bas

A380
A400M
Eurofighter
NH90
Meteor
Ariane 5



Sommaire

	EADS en bref (sous le rabat)	
02	Réalisations concrètes et mesurables	
08	Message des Présidents	
10	Message des Présidents Exécutifs	
14	Comité Exécutif	
16	Mesures-clés en 2002	
18	Le monde dans lequel nous intervenons	
21	Notre organisation	
22	Airbus	
28	Avions de Transport Militaire	
30	Aéronautique	
34	Systèmes Civils et de Défense	
38	Espace	
42	Gouvernement d'Entreprise	
46	Ethique et Responsabilité Sociale	
48	Etats Financiers	
	48	Politique Financière
	50	Analyse par la Direction de la situation financière
	70	Comptes consolidés
	74	Notes annexes aux comptes consolidés
	110	Informations sur le périmètre de consolidation
	113	Rapport des auditeurs
114	Adresses	
116	Détenir des actions EADS	

European Aeronautic Defence and Space Company

EADS est le deuxième groupe mondial d'aéronautique, d'espace et de défense, avec un chiffre d'affaires de 29,9 milliards d'euros et un effectif de près de 104 000 salariés. EADS est un groupe de premier plan dans le domaine des technologies de défense, des avions commerciaux, des hélicoptères, de l'espace, du transport militaire et des avions de combat, ainsi que des services associés. Son portefeuille de marques comprend Airbus, Eurocopter, leader mondial des hélicoptères commerciaux, MBDA, seconde société de missiles au monde, et Astrium, leader européen du secteur spatial. EADS est également le principal partenaire du consortium Eurofighter et prendra la tête du programme à venir de l'avion de transport militaire A400M. Avec plus de 70 sites implantés en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni, EADS intervient sur tous les marchés du monde, notamment aux États-Unis, en Europe de l'Est et en Asie. Pour ses actionnaires, ses salariés et ses clients, partout dans le monde, EADS s'est engagé à des réalisations concrètes et mesurables.

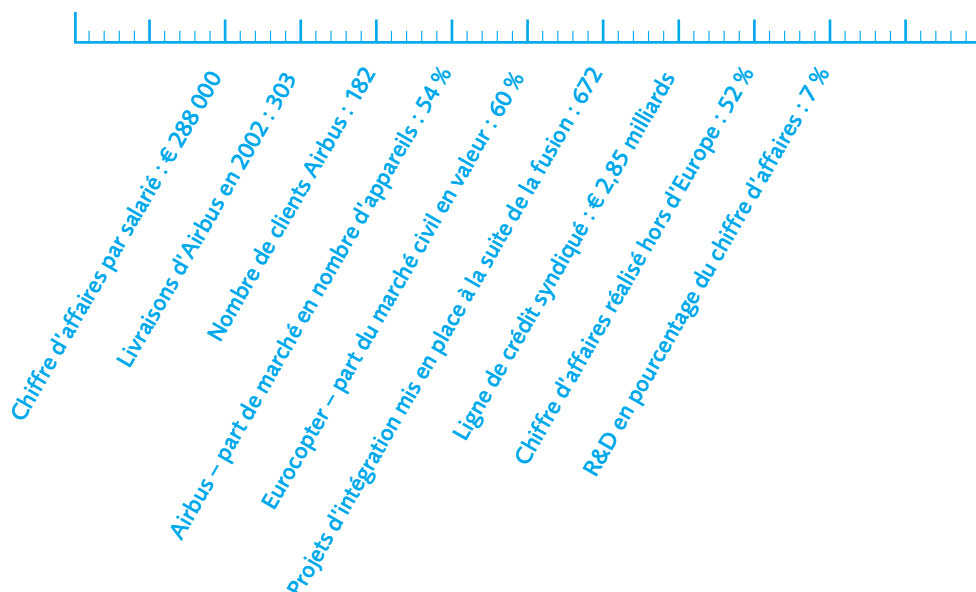
		2002	2001***	2000
Chiffre d'affaires	M€	29 901	30 798	24 208
Résultat opérationnel*	M€	1 426	1 694	1 399
Résultat net par action**	€	0,87	1,00	–
Dividende par action	€	0,3	0,5	0,5
Position de trésorerie nette	M€	1 224	1 533	2 143
Prises de commandes	M€	31 009	60 208	49 079
Carnet de commandes	M€	168 339	183 256	131 874
Effectif (en nombre de salariés)		103 967	102 967	88 879

*EBIT (earnings before interest and taxes). Les résultats opérationnels indiqués dans ce rapport s'entendent avant amortissement des écarts d'acquisition et exceptionnels, sauf mention contraire.

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

***Consolidation à 100% d'Airbus à partir de 2001.

Réalisations mesurables en 2002



EADS offre à ses clients, sur les cinq continents, les technologies les plus avancées dans les domaines des avions de ligne, des avions militaires, des hélicoptères, des systèmes civils et de défense, et des lanceurs spatiaux, satellites et infrastructures orbitales.

Les produits et services d'EADS, présents sur la quasi-totalité des marchés de l'aéronautique et de la défense, remplissent des fonctions essentielles pour nos clients.

Ces produits et services vont des avions civils légers aux systèmes d'armes sophistiqués, des hélicoptères aux services spatiaux et des avions de ligne aux installations de maintenance de flotte. Ils gagnent de façon croissante des positions de plus en plus solides sur certains des marchés les plus exigeants au monde, avec souvent une position de leader.

Leur technologie est souvent sophistiquée, mais la raison en est simple. Nos produits intègrent les savoirs-faire les plus compétitifs, rentables et innovants tels que demandés par nos clients.

Il en est ainsi de la «famille Airbus», par exemple, qui couvre une gamme d'avions de ligne allant des jets d'affaires au futur gros porteur A380, le plus grand avion de l'histoire de l'aviation, avec ses 555 passagers. Celui-ci a été en grande partie conçu en partenariat avec les compagnies aériennes qui l'utiliseront et les autorités aéroportuaires.

En réponse à leurs attentes, Airbus a utilisé des technologies innovantes comme les commandes de vol électriques et des constructions à base de matériaux composites pour atteindre des résultats mesurables et concrets, tant au plan économique qu'en matière d'environnement, ainsi qu'une amélioration d'exploitation et de confort pour les passagers. Cette attention accordée aux besoins des clients a porté ses fruits : Airbus, dont les livraisons sont passées de 29% en part de marché mondial en 1998 à 44% en 2002, devrait pour la première fois, en 2003, dépasser son principal concurrent.

Le succès d'Eurocopter est très semblable : Eurocopter détient 60% du marché mondial des hélicoptères civils et parapublics, en grande partie grâce à la qualité de ses produits et à sa large gamme couvrant plus de 80% des besoins des clients.

Dans le secteur de la défense, les gouvernements sont soumis à une pression toujours croissante pour trouver les moyens de renforcer leur défense nationale au meilleur coût, et de contrer les nouvelles formes de menaces. Dans ce domaine, EADS est un fournisseur d'envergure mondiale et son activité dans le domaine de la défense représente une part croissante de ses activités.

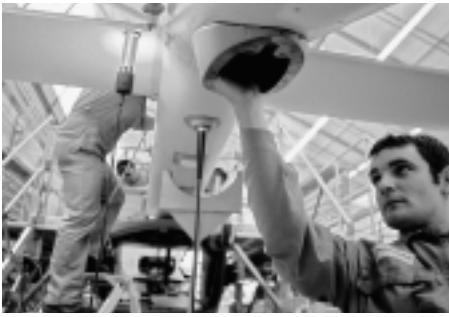
Le programme Eurofighter/Typhoon est le plus grand programme de coopération en Europe en matière de défense avec un volume de commandes et d'options qui dépasse 700 appareils et implique 400 fournisseurs dans toute l'Europe. Les premiers appareils de série de cet avion de combat extraordinairement polyvalent sont maintenant utilisés à des fins d'entraînement par l'armée de l'air allemande.

Eurocopter produit également certains des hélicoptères militaires les plus puissants au monde, dont le Tigre pour les opérations de combat et le NH90 pour des missions de transport. Ces appareils ont déjà fait l'objet de commandes de la part de huit gouvernements.

Le futur avion de transport militaire lourd, l'A400M, a été choisi par sept nations européennes à l'issue d'une compétition internationale vive, au détriment de sérieux concurrents internationaux ; il ouvre ainsi la voie à un renouvellement d'équipement militaire en Europe.

Nous fournissons aussi des produits parmi les plus sophistiqués dans les domaines des missiles, des systèmes d'électronique de défense, incluant le missile air-air Meteor, propulsé par stato-réacteur afin d'optimiser la zone sans issue («non-escape-zone»), le drone de reconnaissance Eagle MALE (longue portée – moyenne altitude) et le système Tetrapol de radio-communications numériques sécurisées.

Si l'on ajoute l'importance croissante des satellites dans les systèmes intégrés de défense à notre expertise, unique en Europe, en matière de lanceurs spatiaux et balistiques, vous comprendrez pourquoi les produits EADS jouent un rôle de plus en plus important dans la réalisation des missions de ses clients.



Innovation

Le progrès technique est au cœur des produits d'EADS. Equipés de nouveaux systèmes de pales, les hélicoptères feront moins de bruit et de vibrations, tout en limitant leur consommation en carburant.



Fabrication

L'Eurofighter est l'un des systèmes d'armes les plus sophistiqués à ce jour ; il figurera au cœur de la défense européenne pendant de nombreuses années.



Solution

La version cargo des avions Airbus apporte la réponse idéale aux besoins actuels en matière de fret, tout en augmentant la durée de vie utile – et la valeur – de la flotte de nos clients.

Conçus pour la performance

Sécurité des produits

Fiabilité opérationnelle

Flexibilité de la famille

Communalité d'exploitation de la flotte

Confort des passagers

Economies de carburant

Réduction du bruit

Valeur résiduelle



Une organisation toujours plus efficace

Les synergies découlant à la fois d'une meilleure organisation et de meilleures méthodes de travail, bénéficient aux technologies d'EADS, à ses compétences et à ses ressources humaines. Elles contribuent à la création d'un Groupe qui peut réaliser le meilleur au monde, dans tous les domaines d'activité.

La création d'EADS a permis de réunir un ensemble unique de sociétés qui apportent, chacune, sa propre histoire, ses compétences et ses ressources.

Le Groupe repose sur un solide partenariat qui a fait ses preuves dans tous les domaines de l'industrie aérospatiale, allant des activités de recherche fondamentale et de développement à la commercialisation et au support des clients, en passant par la conception et la fabrication.

EADS a également permis à ses structures d'améliorer de façon très significative leur efficacité et leur productivité, grâce à la mise en commun des connaissances, des technologies et des capacités commerciales. Nous entendons poursuivre dans cette voie.

Nous avons, par exemple, constitué l'entité EADS International, une équipe commerciale marketing dédiée, possédant une connaissance approfondie des marchés nationaux et de l'environnement international. Sa mission est de piloter les opérations à l'exportation de l'ensemble des Divisions du Groupe. EADS International a déjà remporté d'importants succès sur un certain nombre de nouveaux marchés.

Le Groupe a également décidé très tôt d'étudier les moyens de créer de la valeur en exploitant les synergies entre les Divisions. Nous avons lancé pas moins de 672 projets afin de réduire les coûts, améliorer les méthodes de travail et accroître la rentabilité.

L'un des domaines concernés est la recherche et la technologie, dont l'importance est vitale pour EADS, l'avenir du Groupe dépendant de la mise sur le marché de techniques et de produits innovants. Notre groupe «Recherche Industrielle et Technologie» a mené un audit complet des capacités existant en interne, et a commencé à mettre en place une structure chargée de gérer au mieux l'équilibre entre les ressources centrales et les ressources décentralisées.

Nous avons créé un réseau de Recherche et Technologie qui transcende les Divisions, pour identifier des domaines d'application plus larges pour nos activités, pour développer et partager nos idées et pour nous aider à concentrer notre investissement sur l'innovation afin de produire les meilleurs résultats.

En parallèle, nous avons complètement repensé notre stratégie en matière d'approvisionnement. Les matériaux et composants achetés à l'extérieur du Groupe représentent de loin le principal poste de coût de nos produits ; une approche intégrée nous permet de jouer sur l'effet de volume afin de réaliser nos achats aux meilleures conditions.

Nous mettons l'accent sur le développement de relations plus étroites avec des fournisseurs qui seront davantage engagés aux côtés d'EADS dans un esprit de coopération plus grande. Cette démarche implique de faire participer très en amont ces fournisseurs aux projets, en travaillant avec eux dans une optique de partage des risques et des bénéfices et – plus important encore – en évaluant leurs résultats en permanence.

A l'heure actuelle, nous mettons en place plus de 300 projets dans le domaine des approvisionnements, afin d'accroître au maximum la rentabilité du Groupe. Ils ont déjà permis de réaliser environ 190 millions d'euros d'économies ; à l'horizon 2004, leur impact sur notre résultat opérationnel devrait atteindre 300 millions d'euros.



Innovation

Le partage des ressources technologiques entre les Divisions et au-delà des frontières confère à EADS un solide avantage concurrentiel.



Fabrication

La gestion de partenariats à l'international qui fonctionnent avec efficacité – comme dans le cas de l'Eurofighter – exige des compétences particulières. Rares sont les entreprises qui disposent d'un tel savoir-faire.



Solution

La pièce qui convient, au bon endroit, au bon moment – et au juste prix. A l'issue de leur amélioration, les systèmes d'approvisionnements constituent aujourd'hui l'un des principaux atouts d'EADS.

Des améliorations constantes

Développement du meilleur savoir-faire

Initiatives inter-divisions

Equipes pluridisciplinaires

Recherche et technologie concentrée

Politique d'achats Groupe

Partenariats avec les fournisseurs

Soutien international aux clients

Orientation vers les besoins des clients

Capacité à gérer de grands contrats



Le tremplin de la croissance future

Nos futurs succès dépendent de notre aptitude à toujours anticiper les besoins des clients, à maîtriser les évolutions technologiques et à maintenir un environnement professionnel propice à l'épanouissement de nos meilleurs cerveaux. EADS s'engage à satisfaire ses conditions – et plus encore.

De nos jours, il ne suffit pas d'avoir une entreprise solide pour préparer le succès de demain.

L'une de nos principales tâches consiste donc à nous appuyer sur nos atouts actuels et à veiller à ce que notre Société, comme nos produits, s'améliorent continuellement.

Notre stratégie vise à optimiser notre portefeuille d'affaires, à nous permettre de développer de nouvelles opportunités commerciales en nous appuyant sur des produits impliquant plusieurs Divisions du Groupe, et à nous concentrer sur les pays et régions importants, à savoir actuellement les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la Russie et la Chine.

L'activité de recherche et de développement constitue un autre facteur essentiel. La rentabilité de nos programmes de recherche et technologie est remarquable pour notre secteur d'activité ; nous avons breveté plus de 350 nouvelles inventions au cours de l'année 2002. Parmi les programmes en cours, figurent une hélice d'hélicoptère innovante qui permet de réduire la consommation de carburant et les émissions sonores, un «œil volant» (flying eye), sorte d'appareil miniature de reconnaissance et de surveillance aériennes et un système d'essai par ultrasons pratiques pour les chaînes d'assemblage et les opérations de maintenance.

Si la planification stratégique et la technologie sont importantes, ce sont toutefois les femmes et les hommes de la Société qui déterminent son succès ou son échec ; le meilleur garant de notre croissance future réside dans notre capacité à attirer, à fidéliser et à former les meilleurs collaborateurs de notre secteur d'activité.

Dans ce domaine aussi, les résultats sont encourageants.

Selon une étude indépendante («2002 Universum Graduate Survey») menée tous les ans, EADS passe du 23^e au 9^e rang dans le classement des employeurs préférés des ingénieurs et diplômés en science d'Europe. Ce résultat confirme qu'EADS est de plus en plus perçue comme un employeur de choix, ce qui explique que nous ayons pu recruter, en 2002, 2 326 jeunes diplômés parmi les plus brillants d'Europe.

Nous avons complètement réorganisé notre fonction Ressources Humaines afin de laisser s'épanouir tout le potentiel que représente la diversité des cultures et des qualifications de nos collaborateurs. Nous avons créé un «marché de l'emploi» unique, ouvert à tous les employés, qui sont invités à identifier les postes qui correspondent le mieux à leurs compétences et à leurs ambitions, sur le site de leur choix, ainsi qu'à participer à un vaste éventail de formations destinées à les aider à développer leur propre carrière.

EADS a montré la voie en innovant en matière de souplesse dans l'organisation du travail. Ainsi, même dans une période de récession, comme celle que nous traversons actuellement, nous sommes capables d'adapter les capacités du Groupe de manière très significative, sans recourir à un plan social d'envergure. Par ailleurs, nous avons négocié des grilles de rémunération, ainsi que des systèmes harmonisés de primes et des plans d'actionnariat des salariés, afin de partager avec tous nos salariés une part de la réussite du Groupe.

Avec des produits d'exception, une stratégie bien définie et des collaborateurs motivés, EADS est bien positionné pour relever les défis qui s'annoncent et saisir les opportunités de l'avenir ;

Et pour continuer à produire des réalisations concrètes et mesurables – pour ses clients, ses salariés, ses actionnaires et le public au sens plus large – dans les prochaines années.



Innovation

Les technologies de défense peuvent permettre d'améliorer les produits civils, et réciproquement. L'EC135 n'est que l'un des produits qui permettent à Eurocopter d'être un leader mondial.



Fabrication

Airbus a révolutionné la fabrication des gros porteurs afin qu'ils demeurent rentables et résistent aux récessions cycliques. Les ailes sont ici déchargées d'un de nos Beluga, ces appareils spécialement affectés au transport entre nos sites de production.



Solution

Etudiants en visite chez Astrium. EADS est de plus en plus perçu comme l'un des meilleurs employeurs d'Europe, offrant des perspectives d'avenir aux meilleurs jeunes diplômés.

Une vision claire de nos forces technologiques

Produits complexes et intégrés

Ingénierie des produits virtuels

Fuselage convivial

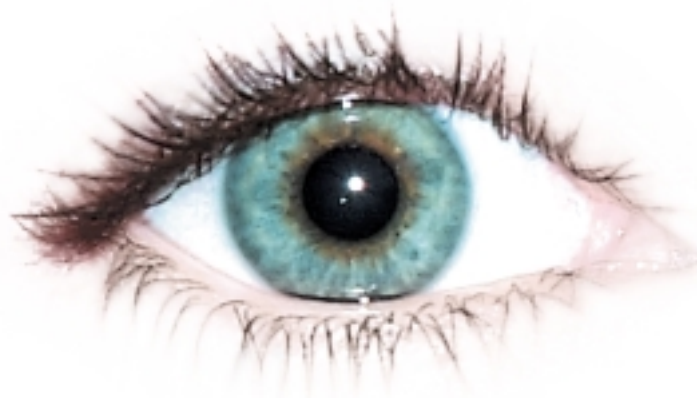
Drones

Respect de l'environnement

Sondes spatiales

Satellites de communication

Systèmes intelligents et résistants



Manfred Bischoff (droite)

Président

Jean-Luc Lagardère † (gauche)

Président



Résultats 2002

EADS a démontré en 2002 une grande capacité de résistance dans un contexte marqué à la fois par une morosité de l'économie mondiale et de sérieuses incertitudes politiques et militaires. Nous sommes fiers de ces résultats.

Pour la deuxième année consécutive, nous avons réussi à dépasser nos objectifs financiers et à renforcer notre position vis-à-vis de nos concurrents, ce qui révèle l'aptitude du Groupe à réagir, de manière dynamique, aux défis du marché, et atteste aussi de son potentiel d'avenir. Les programmes d'économies et les nouvelles structures du Groupe se traduisent par des gains d'efficacité ; l'organisation du Siège a, en outre, été finalisée. L'intégration de trois sociétés en une seule est désormais acquise, et les atouts qui en découlent sont de plus en plus visibles chaque jour. Le Conseil d'administration a suivi de près l'évolution de la situation financière du Groupe, de son portefeuille de produits, ainsi que le développement commercial de chacune de ses Divisions. Les besoins de restructuration, les principes comptables, les questions de personnel et d'organisation, ainsi que d'autres sujets ont été abordés par le Conseil, qui a arrêté ses décisions dans un climat de partenariat et de confiance.

Faits marquants par Division

Airbus a livré 303 appareils, un chiffre légèrement supérieur aux prévisions. Par ailleurs, ses prises de commandes ont dépassé son chiffre d'affaires. En 2003, il est prévu de maintenir la production à un niveau comparable à celui de 2002, sous réserve qu'aucun événement majeur ne vienne perturber l'environnement actuel. Airbus a su gagner de nouveaux clients et est désormais idéalement positionné pour tirer parti de la croissance du transport aérien, dès que la reprise sera au rendez-vous. A ce moment-là, nous serons proches de l'entrée en service de l'A380, ce qui contribuera à accroître davantage notre compétitivité.

Dans le secteur de la défense, nous identifions des signes encourageants de croissance, notamment avec la progression des budgets de défense en France et au Royaume-Uni, ainsi qu'avec la signature d'accords portant sur plusieurs programmes européens, en particulier le missile air-air Meteor, dont le contrat de développement a été signé fin 2002. De plus, le contrat de l'avion de transport militaire A400M, qui jouera un rôle pivot dans les conflits extra-régionaux, est en cours de négociation finale avec nos clients. Nous sommes également sur le point de lancer la production en série de l'avion de combat Eurofighter, de l'hélicoptère militaire Tigre et de l'hélicoptère de transport NH90.

La Division Espace poursuit son programme radical de réorganisation et d'amélioration, afin de renouer avec la rentabilité en 2004, après l'effondrement de nos activités lanceurs et satellites observé ces dernières années.

Situation financière

Notre souplesse stratégique est étayée par notre solide position de trésorerie. Nous avons aussi émis un emprunt sur les marchés obligataires pour la première fois, dans l'optique d'y asseoir la réputation d'EADS comme un partenaire fiable sur les marchés des capitaux ; nous avons poursuivi notre politique visant à protéger le Groupe des effets de la volatilité du taux de change entre le dollar et l'euro.

Au cours des 30 derniers mois, nous avons œuvré pour la transformation d'EADS, afin d'atteindre une marge opérationnelle à deux chiffres. Nous restons convaincus de pouvoir atteindre cet objectif, sous réserve d'un retour à la stabilité économique et politique. L'absence d'une telle conjoncture, perçue comme une difficulté temporaire, n'entamerait toutefois en rien notre détermination à dépasser bientôt cet objectif.

Perspectives

Notre Groupe affiche une excellente santé. EADS propose des produits et des services parmi les meilleurs au monde, maîtrise des technologies de pointe, s'appuie sur des équipes venues d'horizons géographiques divers, hautement qualifiées et enthousiastes, développe ses activités à l'international et répond aux besoins d'une clientèle exigeante et de plus en plus diversifiée. Tout en maintenant notre approche prudente à court terme, nous restons résolument engagés dans la réalisation de nos objectifs stratégiques – à savoir l'élargissement de notre portefeuille de produits dans les domaines civil et militaire et la consolidation de l'ancrage mondial de nos différentes activités. Notre entreprise s'attache aujourd'hui à créer de la valeur. Les marchés n'ont pas encore pris toute la mesure de cette valeur, mais nous nous attendons à voir le cours du titre la refléter lors du prochain redressement économique.

Le 14 mars 2003, Jean-Luc Lagardère, disparaissait à Paris, à l'âge de 75 ans. Grand patron d'industrie et homme visionnaire, Jean-Luc Lagardère a joué un rôle-clé dans tous les développements majeurs de l'industrie aéronautique en Europe au cours des 40 dernières années. A l'origine de la fusion entre Matra Hautes Technologies et Aerospatiale, Jean-Luc Lagardère a ouvert la voie à l'intégration européenne dans les secteurs de l'aéronautique et de la défense. Il restera dans l'histoire comme l'un des principaux artisans de la création d'EADS en 2000.



Manfred Bischoff
Président

Jean-Luc Lagardère †
Président

Message des Présidents Exécutifs

La solidité et le potentiel d'EADS dans toutes ses activités se sont confirmés, face à une année difficile pour l'industrie aéronautique mondiale. Nous devons rester réactifs et flexibles dans un monde incertain, et nous engageons les actions nécessaires pour réduire les coûts, gagner de nouveaux contrats et créer de la valeur pour nos actionnaires sur le long terme.

Q :
Comment le Groupe EADS a-t-il traversé l'année 2002?

R :
2002 a sans nul doute été une année difficile pour notre secteur d'activité. EADS, à l'instar de l'ensemble des entreprises, a été affecté par le ralentissement de l'économie mondiale, ainsi que par l'instabilité géopolitique liée, notamment, à l'apparition de nouvelles menaces terroristes. Depuis la fin 2001, nos activités ont été particulièrement touchées par la morosité du trafic aérien passagers et par le recul du marché commercial de l'espace.

Malgré tout, nous avons obtenu des succès qu'il convient de ne pas passer sous silence. En dépit de cette conjoncture défavorable, nous avons été capables de tenir nos promesses et même de dépasser nos objectifs. Nous avons également prouvé notre aptitude à réagir et à nous adapter, tout en poursuivant notre stratégie de leadership mondial.

D'abord, nous avons une nouvelle fois atteint et, dans certains cas, dépassé nos objectifs financiers. Nous avons maintenu une position de trésorerie nette supérieure à 1,2 milliard d'euros et légèrement dépassé notre objectif de résultat opérationnel.

Ensuite, nous avons réellement progressé dans l'édification d'EADS au rang de société solide et unifiée, dotée d'une structure de direction cohérente et d'une stratégie claire, propre à répondre aux exigences futures du marché. De plus, nous avons accru notre potentiel de croissance. Ainsi, nous avons poursuivi nos investissements dans le développement de l'Airbus A380 de 555 sièges, et de nouveaux produits adaptés aux nouvelles menaces, tels que le drone européen Eurohawk, un système de surveillance au sol aéroporté et le missile de croisière Scalp Naval. La phase d'intégration est de toute évidence achevée et nous pouvons désormais progresser comme un groupe parfaitement intégré.

Q :
L'an dernier, vous aviez parlé de l'édification du pôle défense au rang de priorité stratégique. Qu'en est-il aujourd'hui?

R :
Il faut garder à l'esprit que toute initiative de conception, de commercialisation et de conduite de programmes de défense s'inscrit dans la durée et que ces activités sont soumises à toutes sortes d'aléas et de décisions politiques. Néanmoins, nous commençons effectivement à récolter les fruits de nos efforts dans le développement de notre pôle défense :

Au cours de l'année, nous avons finalisé, avec nos partenaires BAE Systems et Finmeccanica, la création de MBDA, deuxième société de systèmes de missiles au monde. Une étape majeure a été franchie avec la signature du contrat de développement pour le programme européen Meteor, en décembre dernier (part EADS : 0,9 milliard d'euros). Equipés de ce missile air-air de nouvelle génération, qui est propulsé par stato-réacteur, les avions de combat européens disposeront d'une capacité supérieure à celle des autres avions. La pré-sélection par le Ministère britannique de la Défense de notre structure Paradigm pour le projet Skynet 5 devrait améliorer notre pénétration de tous les marchés européens, voire de l'OTAN. En dépit de difficultés budgétaires allemandes, le programme de l'A400M semble désormais assuré ; l'Allemagne a réduit son objectif initial, mais s'est engagée à donner son feu vert pour 60 appareils. Ce programme de 18 milliards d'euros, créateur de valeur, bénéficiera de synergies avec les activités civiles d'Airbus. La commande de 22 hélicoptères Tigre en Australie, un marché de référence dans les achats d'armement, et de 14 hélicoptères NH90 en Norvège ont aussi contribué au développement de nos activités de défense.

Par ailleurs, nous avons progressé sur certains marchés, en particulier aux Etats-Unis. La sélection comme fournisseur majeur de Lockheed Martin pour le programme Deepwater des garde-côtes américains et l'invitation à répondre à l'appel d'offres pour le programme d'avion ravitailleur de l'armée de l'air américaine, d'une valeur de 20 millions de dollars, soulignent notre crédibilité en tant que fournisseur potentiel de systèmes de défense aux Etats-Unis. Dans le cadre de notre stratégie de développement aux Etats-Unis, nous avons constitué la société holding EADS North America qui renforcera notre présence outre-Atlantique et améliorera ainsi notre accès à ce marché.



Philippe Camus (gauche)
Président Exécutif
Rainer Hertrich (droite)
Président Exécutif

Q :
Comment la récession affecte-t-elle vos activités civiles?

R :
Nos activités civiles peuvent, pour la quasi-totalité d'entre elles, faire état de progrès, mais aussi de déceptions, comme l'échec du premier vol du nouveau lanceur Ariane 5 ESCA. 2002 a été l'année de la confirmation du leadership d'Airbus et de la compétitivité de ses produits. Sur un marché caractérisé par la morosité du trafic aérien et les difficultés financières des compagnies aériennes, Airbus a rapidement adapté sa production aux conditions du marché, tout en préservant une rentabilité élevée et un bilan solide. 303 appareils ont été livrés, soit un peu plus que l'objectif d'Airbus. Bien que les prises de commandes brutes mondiales, 551 appareils en 2002, aient reculé de 22% par rapport à 2001, Airbus a démontré sa compétitivité en enregistrant 300 nouvelles commandes (233 commandes nettes). Ce cycle baissier est assurément sévère, mais ce n'est pas le premier qu'a connu Airbus en 30 ans d'existence et, cette fois-ci, la Société est mieux armée pour le surmonter.

La progression de sa part de marché et la solidité de son carnet de commandes permettent à Airbus de maintenir une certaine stabilité dans un monde changeant et de tirer parti d'économies d'échelle, tout en poursuivant avec succès ses efforts permanents d'amélioration de la productivité.

Alors qu'Airbus gérait les conséquences de la récession, son catalogue s'enrichissait de nouveaux produits, avec l'entrée en service de l'A340-600 et la certification de l'A340-500 et de l'A318. Airbus a également gagné de nouveaux clients, dont Air New Zealand, South African Airways, ainsi que la compagnie britannique à « bas coût » easyJet, et a poursuivi le développement du futur très gros porteur A380, pour une entrée en service en 2006. Les efforts de Recherche et Développement et des investissements pour ce programme, dont Airbus assume l'autofinancement, vont maintenant atteindre leur pic. Eurocopter a connu une excellente année sur les marchés civil et parapublic et a bénéficié notamment d'un accroissement de la demande des forces de sécurité, américaines en particulier, dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. Eurocopter a renforcé son leadership en améliorant sa part de marché mondial civil et parapublic de 34% en 1995 à 60% en 2002.

Q :
Nous avons fait le tour des réussites du Groupe. Qu'en est-il de ses défis?

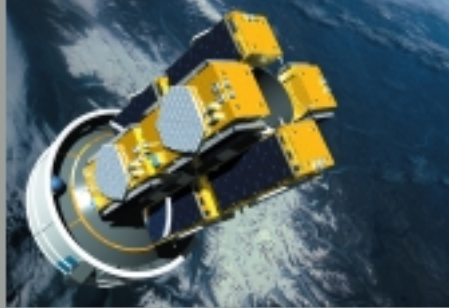
R :
L'activité Espace est assurément notre plus grand défi. Ces deux dernières années, nous avons dû faire face aux sur-capacités du secteur sur un marché qui s'est tout simplement effondré, passant de 20-25 commandes de satellites civils par an à 6 en 2002. Nous devons adapter notre organisation à cette baisse de la demande, tout en continuant à jouer un rôle moteur dans la consolidation du secteur. L'activité de lanceurs est directement affectée par les difficultés rencontrées par le marché des satellites de télécommunications. Par ailleurs, nous travaillons intensément à la résolution des problèmes de notre nouveau lanceur Ariane 5 ESCA.

Pour faire face à cette situation, la Division Espace a mis en œuvre un nouveau programme drastique, destiné à renouer avec la rentabilité à l'horizon 2004 ; notre capacité à restructurer l'activité a été renforcée par le rachat, à BAE Systems, de sa participation de 25% au capital d'Astrium. A plus long terme, nous prévoyons un potentiel de croissance, stimulé par les projets attendus comme le programme Paradigm de communications sécurisées pour le compte du Ministère britannique de la Défense et le système de navigation Galileo pour l'Europe.

Comme indiqué précédemment, nos produits de défense nous ouvrent des opportunités de croissance à court terme, déjà amorcée par les programmes, tels que les hélicoptères Tigre et NH90, l'avion de combat Eurofighter et les missiles Aster, Storm Shadow, Taurus et Meteor. Le principal défi à relever consiste à accélérer cette croissance, en s'arrogant une part du marché américain et en nouant des partenariats gagnants avec d'autres grands intervenants du secteur de la défense.



Famille A320



Satellite Galileo



Eurofighter en formation

Q :

Quels sont les principaux atouts de la société pour l'avenir?

R :

Outre le succès de ses produits, son principal atout est la qualité de ses équipes. Nous avons réuni un grand nombre de cadres talentueux et déterminés, ainsi que des ingénieurs qualifiés, dont nous stimulons la motivation par un système d'avancement aux postes qui leur sont appropriés. Nous avons également nommé deux personnes clés au Comité Exécutif : Ralph Crosby, dirigeant américain disposant d'une grande expérience des métiers de l'aérospatiale, à qui nous avons confié le développement de nos activités aux Etats-Unis, et le finlandais Jussi Itävuori, à la tête des Ressources Humaines.

Notre vision très claire de la manière dont nous pouvons croître, constitue l'un de nos autres atouts. Par exemple, nous avons constitué l'entité EADS International qui apporte aux unités de toutes les Divisions un soutien précieux pour commercialiser efficacement leurs produits dans le monde entier. Pour l'essentiel, cette unité tire parti de notre expertise incontestée en technologie et production par le biais d'une connaissance approfondie et experte des marchés et des clients locaux. Ainsi, en 2002, elle a fortement contribué aux succès de nos activités à l'exportation vers l'Australie, la Russie, le Vietnam, l'Afrique du Sud, la Norvège, la Grèce et une douzaine d'autres pays.

Le réalisme de notre approche du métier constitue encore un atout. Nous avons et conservons l'ambition de parvenir à un leadership mondial sur plusieurs segments du marché et de le conserver, mais nous reconnaissons que le monde dans lequel nous vivons est jalonné d'imprévus. Dès lors que nous identifions des perspectives de croissance, nous fixons à nos dirigeants des objectifs de développement ambitieux. Lorsque la croissance est tout simplement impossible, nous fixons des objectifs tout aussi rigoureux en matière d'économies de coûts et de génération de trésorerie, qui sont autant d'alternatives pour apporter de la valeur ajoutée.

Aujourd'hui, la position de trésorerie et le carnet de commande sont pleinement conformes à nos prévisions et nous poursuivons d'importants efforts destinés à réduire encore nos coûts et à contrôler les ressources de notre trésorerie.

Philippe Camus
Chief Executive Officer
(Président Exécutif)

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer
(Président Exécutif)

Comité Exécutif

Philippe Camus Chief Executive Officer (Président Exécutif)

Ancien Président du Directoire d'Aérospatiale Matra, il rejoint la direction générale du Groupe Lagardère en 1982, en qualité de Président du Comité Financier du Groupe Matra jusqu'en 1992. Il est ensuite nommé Président et Directeur Général du Comité Financier du Groupe Lagardère en 1993, et Co-gérant de Lagardère en 1998. M. Camus est diplômé de l'Ecole Normale Supérieure et de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris. Il est également agrégé en sciences physiques et en sciences actuarielles.

Rainer Hertrich Chief Executive Officer (Président Exécutif)

Il entame sa carrière en 1977 chez Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). En 1994, il est nommé Vice-Président Exécutif en charge du Contrôle de Gestion de Deutsche Aerospace (Dasa). En 1996, il devient Directeur de la BU Moteurs Aéronautiques de Dasa et, parallèlement, Président et Chief Executive Officer de Motoren- und Turbinen-Union München (MTU), une filiale de Dasa AG. En mars 2000, il devient Président et CEO de DaimlerChrysler Aerospace. M. Hertrich a étudié la gestion d'entreprises à l'Université Technique de Berlin et à l'Université de Nuremberg. Il est titulaire d'une licence de commerce.

Hans Peter Ring Chief Financial Officer (Directeur Financier)

Titulaire d'un diplôme de gestion des entreprises, M. Ring commence sa carrière chez MBB en 1977. En 1987, il est nommé Directeur du Contrôle de Gestion de la Division Missiles et Systèmes de Défense de la société. Il devient ensuite Directeur du Contrôle de Gestion de la Division Aviation et Systèmes de Défense de Dasa. Entre 1992 et 1995, M. Ring occupe les fonctions de Directeur Financier et d'Administrateur de Dornier Luftfahrt, filiale de Dasa. En 1996, il est nommé Vice-Président Exécutif en charge du Contrôle de Gestion de Dasa, puis d'EADS.



Rainer Hertrich, Philippe Camus, Hans Peter Ring



Noël Forgeard, Gustav Humbert

Jean-Louis Gergorin Directeur de la Coordination Stratégique

Ancien Directeur Général en charge de la Coordination Stratégique d'Aérospatiale Matra, M. Gergorin commence sa carrière au service du gouvernement français, en qualité de Directeur des Prévisions au ministère des Affaires étrangères et membre du Comité franco-allemand en charge de la sécurité et de la défense. A partir de 1984, il occupe différents postes stratégiques de direction pour Matra et Lagardère. M. Gergorin est un ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA) de Paris. Il fait également partie des anciens élèves du Stanford Executive Program.

Jussi Itävuori Directeur des Ressources Humaines

M. Itävuori rejoint EADS en septembre 2001. Entré chez Kone Corporation en 1982, il est nommé Directeur des Ressources Humaines et membre du Comité Exécutif de Kone Elevators en 1989. En 1995, il devient membre du Comité Exécutif et Directeur des Ressources Humaines de Kone Corporation. Il a servi en tant que pilote et officier dans l'armée de l'air finlandaise. Il est titulaire d'une maîtrise d'économie de la Vaasa School.

Noël Forgeard Directeur de la Division Airbus et Président et CEO d'Airbus
M. Forgeard rejoint le groupe Matra en 1987, en qualité de Vice-Président exécutif en charge des Activités Défense et Espace. En 1992, il est nommé Directeur Général du Groupe Lagardère et Président Exécutif de Matra Hautes Technologies. En 1998, il rejoint Airbus Industrie en qualité de Directeur Général, avant de devenir en 2001 Président et CEO de la société intégrée Airbus. M. Forgeard est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole des Mines de Paris.

Gustav Humbert Chief Operating Officer (Directeur des Opérations) d'Airbus
Ancien membre du Directoire de Dasa en charge de la Division Avions Commerciaux, M. Humbert est entré chez MBB en 1980, avant de devenir Président et Président Exécutif de Daimler-Benz Aerospace Airbus en 1994. Il est titulaire d'un diplôme de mécanique et technique de production de l'Université technique de Hanovre et d'un doctorat en ingénierie du département d'ingénierie mécanique de l'Université de Hanovre.



Jean-Louis Gergorin, Jussi Itävuori

Les CEOs (Présidents Exécutifs) sont assistés, dans leur gestion quotidienne et opérationnelle de la Société, par un Comité Exécutif constitué des dirigeants de chaque Division opérationnelle, du Directeur d'EADS North America et des Directeurs des quatre principales Directions fonctionnelles. Le Comité Exécutif, présidé par les Présidents Exécutifs, se compose de treize membres.

Ralph D. Crosby Jr. Président et CEO d'EADS North America
Ancien président de la Branche Systèmes Intégrés de Northrop Grumman Corporation, Vice-Président et Directeur Général de la Division Avions Commerciaux et de la Division B-2, M. Crosby est titulaire d'une licence de sciences de la Military Academy aux Etats-Unis, d'une maîtrise de relations internationales de l'Institut supérieur des études internationales de Genève et d'une maîtrise d'administration publique de l'Université de Harvard.

Jean-Paul Gut Directeur d'EADS International
Avant la création d'EADS, M. Gut occupe la fonction de Président Exécutif d'Aérospatiale Matra Lagardère International et de Directeur Général du Groupe Aérospatiale Matra en charge de la Défense et du Transport Spatial. Auparavant, il est Directeur Général du Directoire du Groupe Lagardère, en charge des Opérations Internationales et du secteur Hautes Technologies. M. Gut est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques (IEP) de Paris et titulaire d'une maîtrise d'économie.



Jean-Paul Gut, Ralph D. Crosby



Dietrich Russell, Francisco Fernández Sainz

Francisco Fernández Sainz Directeur de la Division Avions de Transport Militaire
Ancien Directeur Général d'Airbus España. Il entre chez CASA en 1971 en qualité d'ingénieur, et occupe ensuite les fonctions de Directeur de la Production (1975), Directeur de projet (1979), Directeur du Développement Technique à la Direction Technique (1982), Vice-Président en charge de la Production (1984) et Vice-Président Exécutif en charge des Programmes (1997). M. Fernandez-Sainz est diplômé de l'Icade (maîtrise de gestion des entreprises) et est ingénieur aéronautique de haut rang.

Dietrich Russell Directeur de la Division Aéronautique
Ancien Directeur des Opérations d'Airbus Industrie. M. Russell entre chez Dasa AG en 1995, en qualité de membre du Conseil d'administration en charge de la Division Aéronautique. M. Russell est diplômé d'économie et d'ingénierie métallurgique et est titulaire d'un doctorat en ingénierie de l'Université technique RWTH d'Aix-la-Chapelle. Avant de rejoindre Dasa, il travaille chez Mannesmann pendant 24 ans.

François Auque Directeur de la Division Espace
M. Auque est nommé Directeur Financier d'Aérospatiale en 1991 et, en 1999, Directeur Général du Groupe Aérospatiale Matra en charge des Satellites et membre du Directoire. Il rejoint le Groupe Aérospatiale en 1991 en qualité de Directeur Financier. Il est diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes commerciales (HEC), de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA) et de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (IEP).

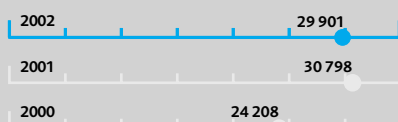
Thomas Enders Directeur de la Division Systèmes Civils et de Défense
M. Enders rejoint MBB/Dasa en 1991, après diverses fonctions auprès d'instituts de recherche internationaux, du parlement allemand et du Centre d'analyse et de prévision du ministère allemand de la Défense. Après plusieurs années au sein de la Direction Marketing de la société, il est nommé Secrétaire Général de Dasa en 1995. De 1996 à 2000, il est responsable de la stratégie et de la technologie du groupe. M. Enders est diplômé de l'Université de Bonn et de l'Université UCLA en Californie.



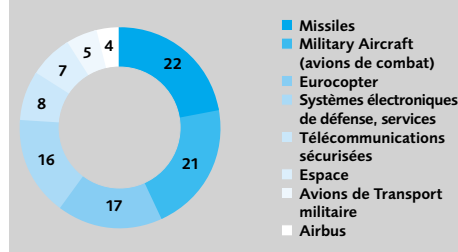
Thomas Enders, François Auque

Mesures-clés en 2002

Chiffre d'affaires (en M€)

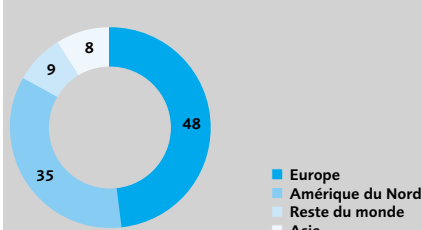


Chiffre d'affaires des activités défense (en %)



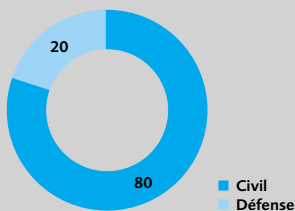
EADS a atteint son objectif de chiffre d'affaires pour 2002, grâce au succès de sa gestion face à une conjoncture difficile. Le chiffre d'affaires qui s'établit à 29,9 milliards d'euros (en baisse de 3% par rapport à 2001) traduit, conformément aux prévisions, un ralentissement des livraisons d'Airbus et un effet de change dû à la dépréciation du dollar américain. A taux de change constant entre le dollar et l'euro, le chiffre d'affaires serait resté à un niveau similaire à celui affiché en 2001.

Répartition géographique du chiffre d'affaires (en %)



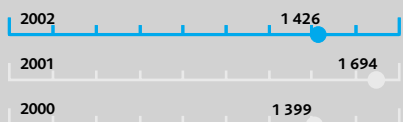
En 2002, EADS a réalisé environ 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires dans les activités de défense, incluant les avions de transport militaire, les avions de combat, les hélicoptères militaires, les missiles, l'électronique militaire, les communications sécurisées et les activités spatiales militaires.

Répartition du chiffre d'affaires par marché (en %)



Grâce à une pénétration pragmatique fondée sur des accords de coopération et l'acquisition de sociétés leaders sur leur marché (comme Cogent, leader britannique des communications sécurisées, ou Patria, leader de l'aéronautique en Finlande), EADS bénéficie d'une répartition géographique bien équilibrée de son chiffre d'affaires. En outre, la compétitivité de ses produits permet une présence mondiale, avec plus de la moitié de son chiffre d'affaires réalisé hors Europe.

Résultat Opérationnel (en M€)



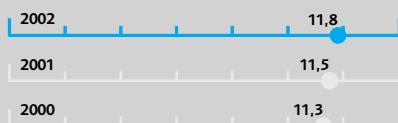
EADS réalise aujourd'hui 20% de son chiffre d'affaires dans la Défense, ce qui représente 6 milliards d'euros et fait d'EADS le numéro deux européen dans ce domaine. La stratégie d'EADS consiste à augmenter la part de chiffre d'affaires de ses activités de défense à 30% environ sur le long terme. Avec un portefeuille plus équilibré, EADS sera en mesure de lisser l'effet des cycles d'activité dans le domaine civil.

Résultat net (M€)



EADS a atteint son objectif en 2002, avec un résultat opérationnel (EBIT – résultat avant intérêts, impôts, amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) de 1 426 millions d'euros (contre 1 694 millions d'euros en 2001), qui traduit une augmentation des dépenses en recherche et développement, principalement pour le programme de l'Airbus A380. Les principales contributions proviennent d'Airbus et de la Division Aéronautique. La Division Systèmes Civils et de Défense a renoué avec la rentabilité et a dépassé son objectif. La Division Espace a, pour sa part, enregistré des pertes substantielles, comme annoncé précédemment, en raison de provisions pour risques et dépréciations. La Division Avions de Transport Militaire a subi l'effet d'une charge exceptionnelle, à la suite de la faillite de Fairchild Dornier.

Marge opérationnelle* avant R&D (en %)

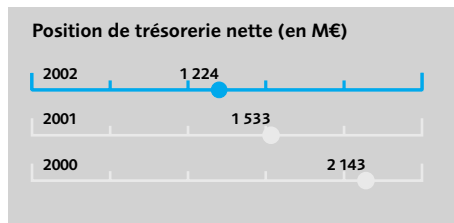
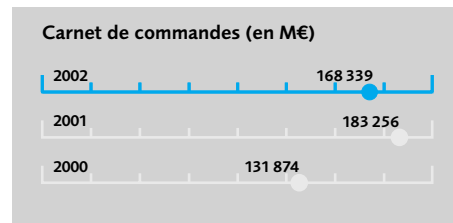
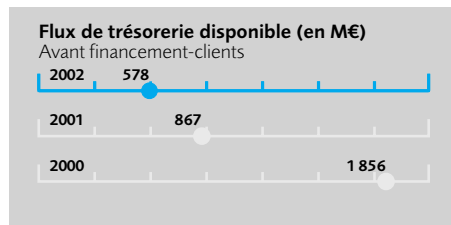


EADS a légèrement amélioré sa marge opérationnelle avant dépenses de recherche et développement, attestant ainsi le succès de ses mesures d'économies.

Le résultat net après amortissements des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels était une perte de 299 millions d'euros. Cette perte inclut l'amortissement de la sur-valeur pour 936 millions d'euros, dont 350 millions d'euros d'amortissement exceptionnel résultant de la nouvelle dégradation des marchés spatiaux. L'exercice 2001 avait bénéficié de l'impact positif d'éléments exceptionnels pour 0,6 milliard d'euros environ, principalement liés à la création d'Airbus SAS.

En 2000, Airbus consolidé à 80%. En 2001 et 2002, Airbus consolidé à 100%.

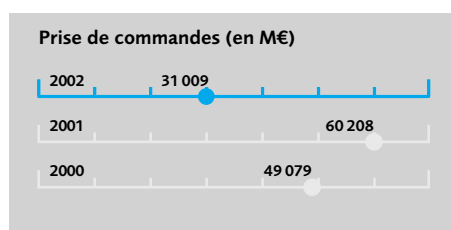
*Calculée sur l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.



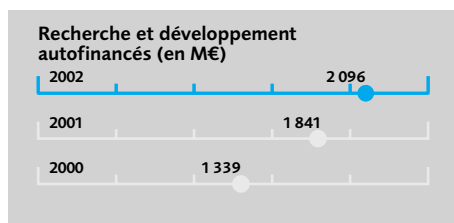
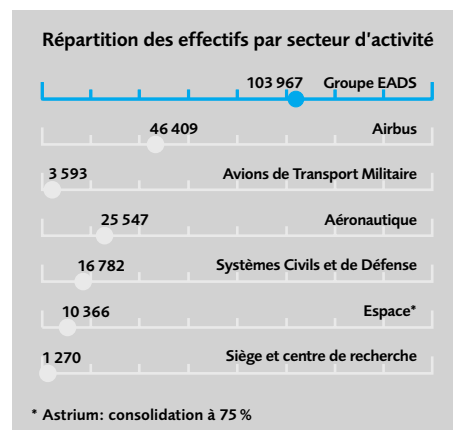
Le flux de trésorerie disponible avant financement-clients est resté positif, après d'importants investissements engagés pour le programme A380, ce qui confirme la capacité de la Société à autofinancer ce programme.

Le carnet de commandes d'EADS est resté solide à près de 170 milliards d'euros. Son recul par rapport à 2001 s'explique principalement par la réévaluation du carnet de commandes en raison de la dépréciation du taux de change entre le dollar et l'euro à 1,05 en fin d'année, soit un ajustement d'environ 14 milliards d'euros. Le carnet de commandes comprend plus de 1 500 appareils Airbus et 723 hélicoptères, ce qui représente plus de cinq ans de chiffre d'affaires au niveau de production actuel. Il reste inégalé dans le secteur mondial de l'aéronautique, de l'espace et de la défense.

La position nette de trésorerie à 1,2 milliard d'euros en fin d'exercice est meilleure qu'initialement prévue, grâce à la maîtrise de l'encours de financement – clients et à une gestion active de sa trésorerie, ainsi qu'à l'effet positif des taux de change.

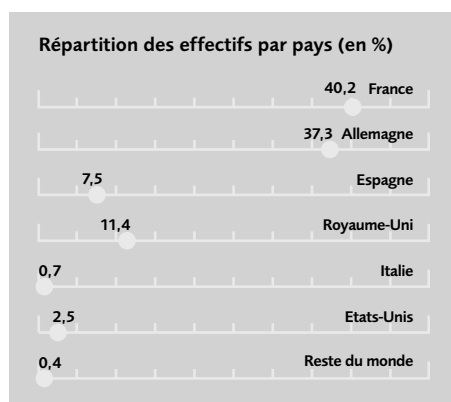


Les prises de commandes de 31 milliards d'euros sont restées supérieures au chiffre d'affaires, malgré la faiblesse du marché de l'aviation commerciale et le retard de la commande définitive de l'avion de transport militaire A400M, désormais prévue pour 2003. Airbus a enregistré des commandes nettes portant sur 233 appareils, contre 274 en 2001. Le chiffre de 2002 reflète les annulations de commandes et inclut le contrat avec easyJet portant sur 120 commandes fermes d'avions. Les prises de commandes d'Airbus ont représenté 19,7 milliards d'euros, contre 50,3 milliards d'euros en 2001, qui avait vu la signature de contrats pour 85 appareils A380 «à forte valeur». La Division Espace a considérablement augmenté ses prises de commandes, grâce à ses activités lanceurs militaires et au contrat pour le satellite de télécommunications espagnol Amazonas. Les commandes de la Division Systèmes Civils et de Défense ont fortement progressé, grâce aux commandes de missiles (programmes Meteor et Taurus) et d'électronique de défense.



Les coûts de recherche et développement ont augmenté, comme prévu, pour atteindre 2,1 milliards d'euros (contre 1,8 milliard d'euros en 2001), en raison notamment du programme A380.

EADS emploie du personnel local dans le monde entier. Avec 11 % des effectifs en poste sur des sites britanniques, le Royaume-Uni revêt une importance croissante pour le Groupe. Airbus et la Division Espace emploient, chacune 17 % de leurs salariés également sur des sites britanniques; ce chiffre est de 12 % pour la Division Systèmes Civils et de Défense. 1 525 personnes (soit 6 %) de la Division Aéronautique sont basées sur le continent américain, ce qui fait de cette Division le plus gros employeur d'EADS dans cette région du monde.



En fin d'année, les effectifs s'élevaient à 103 967 personnes (contre 102 967 en 2001). Cette progression résulte de la montée en puissance des nouveaux programmes, avec quelque 3 000 créations de postes pour l'A380, ainsi qu'une croissance des effectifs pour le NH90, le Tigre et l'Eurofighter. Ces augmentations ont été en partie compensées par des réductions d'effectif, en raison des baisses de production chez Airbus et par celles décidées dans d'autres Divisions du Groupe et au Siège.

Le monde dans lequel nous intervenons

EADS commercialise ses produits et services sur des marchés extrêmement variés. Nos clients sont civils ou militaires, des gouvernements ou services publics, tels que les forces de police, aux compagnies aériennes et autres clients civils. Il est essentiel que nous réagissions en toute efficacité, à l'évolution de la demande et des conditions du marché, mais aussi que nous investissions dans les domaines qui présentent le plus fort potentiel. Ci-après, figure une brève présentation de la situation sur nos quatre principaux marchés, début 2003.

No 1 carnet de commandes total
No 1 hélicoptères
No 1 lanceurs commerciaux
No 1 avions de transport militaire légers et moyens
No 2 avions commerciaux
No 2 systèmes de missiles
No 3 satellites
No 4 avions de combat

A l'exception du carnet de commandes, classements basés sur le chiffre d'affaires.



En haut : Les compagnies aériennes à « bas coûts » : un nouveau segment du marché du transport aérien.

En bas : Mesures de contrôle des frontières par les garde-côtes américains.

Aviation commerciale

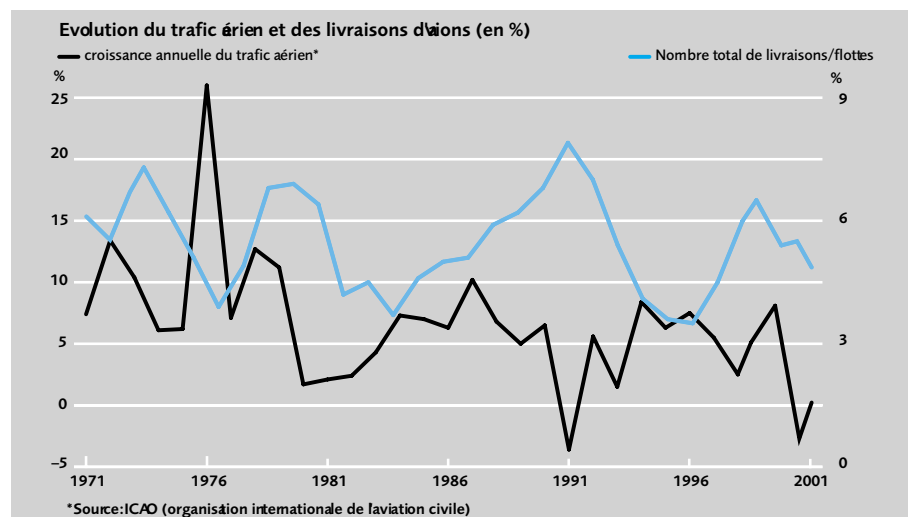
Le recul des marchés, qui a débuté en 2001 sous l'effet de l'affaiblissement des économies dans le monde et qui s'est accéléré au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, reste au cœur des préoccupations du secteur. Comparée au trafic avant la crise, la demande des passagers est restée faible en 2002, les flux de trafic national aux Etats-Unis, transatlantique et trans-pacifique ayant été particulièrement affectés. Outre la baisse généralisée de la demande résultant des facteurs susmentionnés, on a, en parallèle, assisté à un repli du volume de la clientèle d'affaires, dont la rentabilité est généralement plus élevée, qui affiche désormais une plus grande sensibilité aux questions tarifaires.

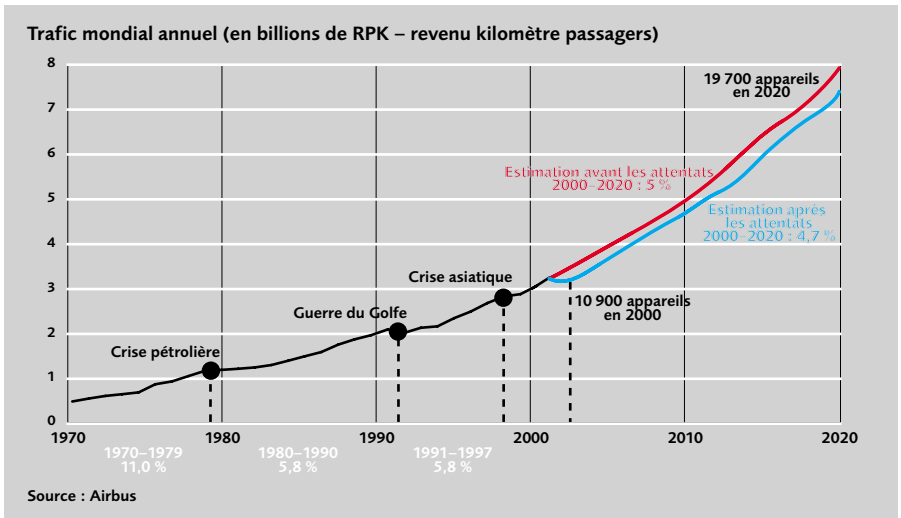
A l'opposé, les compagnies à faible coût, qui offrent un service minimum, sont apparues comme un segment important du marché global du transport de passagers. Ces sociétés se sont développées aux Etats-Unis et en Europe en adoptant un modèle économique fondé sur l'exploitation des avantages liés à une réduction des coûts au minimum, tout en stimulant la demande par une offre de tarifs à bas prix sur des court- ou moyen-courriers, vers des destinations souvent insuffisamment desservies.

Le marché des jets commerciaux pour le transport de passagers dépend principalement de la demande de transport aérien, elle-même fortement alimentée par la croissance économique ou du PIB, les prix pratiqués et la croissance démographique. Le marché du transport aérien, mesuré en Passagers Kilomètres Transportés, a ainsi augmenté chaque année, entre 1967 et 2000, sauf en 1991 en raison de la Guerre du Golfe, à un taux moyen de 7,9% par an. En 2002, Airbus prévoyait une croissance moyenne de 4,7% par an du transport aérien sur la période 2000-2020. Même si les acteurs du secteur considèrent que la croissance à long terme du transport aérien est assurée, le marché aéronautique s'est caractérisé par un comportement cyclique dû à la volatilité de la rentabilité des compagnies aériennes, mais également à la nature cyclique de l'économie mondiale.

Sous l'effet des politiques de déréglementation, les principales compagnies aériennes adaptent en permanence leur stratégie en terme de flotte, de réseau et de politique commerciale. Cette adaptation est possible grâce à l'existence de nouveaux avions capables de répondre aux exigences des clients, en terme de coût et de performance. En réaction aux exigences tarifaires des passagers et à la concurrence des nouveaux transporteurs à faible coût, les grandes compagnies aériennes ont réorganisé leurs opérations autour de systèmes de hubs (plate-forme de correspondance) sur des aéroports stratégiques, ce qui leur permet de multiplier les offres de dessertes à des tarifs plus réduits. La demande change en conséquence, car les hubs permettent la normalisation de la flotte autour, d'une part de petits appareils, comme l'A320, pour les liaisons brèves, étroites et très fréquentées et d'autre part, d'appareils plus importants, comme l'A380, pour les vols plus longs et à densité plus forte.

La tendance à la fragmentation des longs et très longs trajets en raison de l'apparition de nouvelles dessertes entre villes d'importance secondaire, sera facilitée par la disponibilité d'appareils plus modernes et plus rentables. Par exemple, sur le marché transatlantique, l'ouverture de nouvelles





dessertes sans escale entre villes secondaires devrait stimuler la demande d'avions de taille intermédiaire à fuselage large, comme l'A330.

Hélicoptères

D'après les estimations actuelles, le marché mondial – civil et militaire – fera plus que doubler dans les dix prochaines années, pour dépasser 10 milliards d'euros.

Le marché des hélicoptères militaires en Europe se développe au rythme de 10% par an en moyenne, grâce à de nouveaux programmes d'envergure, comme le NH90 et le Tigre, qui présentent également un fort potentiel à l'exportation. La croissance provient également de nouveaux segments d'activité comme les missions de recherche et de sauvetage et les forces de réaction rapide. Les Etats-Unis représentent le plus important marché pour les hélicoptères militaires, mais son accès reste difficile aux constructeurs européens.

Sur les marchés civil et parapublic, les ventes totales réalisées par l'ensemble des constructeurs ont baissé de 20% au cours des deux dernières années, les commandes mondiales s'établissant actuellement autour de 400 à 450 appareils par an. Le retour à la croissance, une nouvelle fois différé après les événements du 11 septembre 2001, devrait être au rendez-vous en 2003. On estime la croissance moyenne, jusqu'en 2012, à 4% par an, grâce à de nouvelles opportunités créées par les initiatives en matière de sécurité du territoire national et de contrôle aux frontières lancées par les Etats-Unis dans le Golfe du Mexique et par l'Europe en Mer du Nord.

Défense

En matière de sécurité, l'environnement mondial est aujourd'hui essentiellement marqué par l'existence de « menaces asymétriques » liées au terrorisme et à la prolifération des armes de destruction massive, qui rendent de plus en plus nécessaires les opérations armées et de police hors du territoire national, non seulement pour « combattre et gagner », mais aussi, en amont, pour des missions de dissuasion, de prévention des conflits et de maintien de la paix. Cette situation imposera de disposer de capacités de mission conjointes, d'engager des collaborations multinationales et surtout des délais de réaction réduits. Temps, vitesse et précision sont désormais devenus des maîtres-mots. Ces éléments conduiront à la définition des capacités des futurs systèmes militaires et à la modernisation des systèmes existants, afin de produire des structures de gestion des combats, de commandement, de contrôle et de communication appropriées et interopérables, axées sur la supériorité des capacités d'information, qui constituent le préalable indispensable et incontournable du succès.

A l'heure actuelle, une part importante des budgets de défense, américains comme européens, est affectée aux systèmes de combat aérien et de missiles, ainsi qu'à des systèmes de mobilité aérienne. L'évolution des menaces va cependant conduire à consacrer des moyens croissants à la défense aérienne et par missiles, aux systèmes de renseignement et de surveillance et aux services de soutien, notamment les communications, le ravitaillement et le transport. Le développement des ressources sur des réseaux de plus grande capacité permettra par ailleurs d'en améliorer l'efficacité.

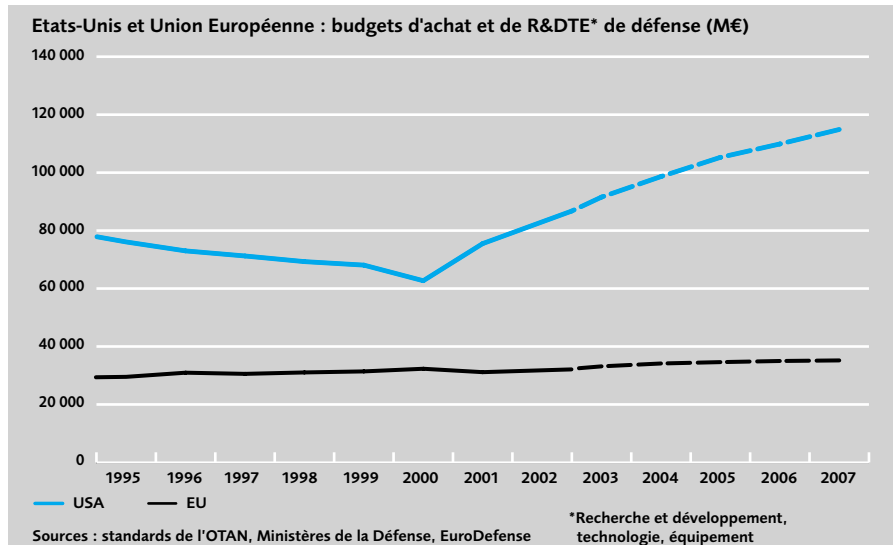
Le budget de défense proposé par le Président Bush pour 2004 s'élève à 379,9 milliards de dollars, soit une hausse de 4,2% par rapport au budget 2003 ; ce montant devrait progresser de 4,9% par an pour atteindre un pic de 483,6 milliards de dollars en 2009. Les dépenses en recherche et développement culmineront en 2005 avec une forte progression des achats publics en 2006 et au-delà. Le budget distinct de la sécurité intérieure aux Etats-Unis s'établit à 38 milliards de dollars.

En Europe, le budget total de la défense est estimé à 150 milliards d'euros, en progression de 1% à 2% par an. Le Royaume-Uni reste le moteur de la croissance ; la France a toutefois lancé un programme de défense sur plusieurs années, qui s'accompagne d'une augmentation des financements. Le budget allemand de la défense est soumis à des tensions, mais des programmes comme Eurofighter, Tigre et NH90 ont été confirmés ; le programme Meteor a démarré en



En haut : Expansion de l'OTAN en 2002.
Au milieu : Marché boursier mondial.
En bas : L' Afghanistan : une préoccupation politique en 2002.

Le monde dans lequel nous intervenons



décembre et le lancement de l'A400M est imminent. L'élargissement de l'Union Européenne, ainsi que les critères de Maastricht sur les dépenses publiques – limitant à 3% du PIB les déficits publics – devraient limiter les ressources disponibles pour les dépenses de défense. Il existe par ailleurs, en Europe continentale, une prise de conscience croissante de la nécessité d'égaliser ou, tout au moins, de réduire l'écart du ratio d'équipement par soldat (moins d'hommes, mieux équipés) par rapport aux Etats-Unis et au Royaume-Uni ; on assiste également à une tendance à l'externalisation des services qui ne sont pas en première ligne, ce qui devrait libérer des ressources pour les systèmes et équipements. L'Europe commence à prendre des mesures en direction d'une approche commune de la défense ; dans ce cadre, on assiste à la multiplication d'accords dans les domaines de la maintenance et des approvisionnements.

Espace



En haut : Skynet 5.

En bas : Centre de contrôle de satellite.

Alors que l'industrie spatiale est en phase de consolidation, les marchés des satellites de télécommunications commerciales restent difficiles, marqués par une sur-capacité et une concurrence intense entre fournisseurs de satellites. En 2002, de nombreux constructeurs ont été pénalisés par des annulations de commandes, qui ont affecté, par répercussion, l'activité de lanceurs.

Cependant, dans les cinq prochaines années, la flotte existante de satellites vieillissants devra être remplacée ; à lui seul, ce marché devrait représenter plus de 8 milliards d'euros de commandes, qui s'accompagneront de retombées positives pour les activités de lancement. A moyen ou long terme, nous prévoyons que la reprise du marché des systèmes d'information stimulera la demande de satellites à large bande. Les moteurs de cette demande seront notamment l'accès à l'Internet à haut débit, la télédiffusion directe à domicile par satellite et la vidéo à la demande.

Dans le secteur institutionnel, les budgets de l'Agence Spatiale Européenne et des agences nationales sont relativement stables, en légère baisse après prise en compte de l'inflation. Cette situation va probablement se maintenir.

Le secteur spatial militaire, quant à lui, croît au niveau mondial. Les Etats-Unis mènent la mutation du secteur militaire, en s'orientant vers des capacités de mises en réseau qui permettent la collecte et la diffusion instantanée de volumes importants d'informations dans le monde entier. Cette capacité nécessite des largeurs de bande importantes pouvant être déployées avec rapidité, souplesse et en toute sécurité, pour lesquelles des satellites de reconnaissance et de télécommunications sont indispensables. Le programme de défense par missiles balistiques représente un autre pôle de croissance majeur, accessible aux fournisseurs par le biais d'accords de coopération.

Le marché spatial militaire en Europe reste modeste par rapport aux Etats-Unis, mais s'étoffe également. L'harmonisation prévue des efforts de recherche et développement et d'approvisionnement européens en matière de défense devrait favoriser le développement des programmes pilotes de missiles balistiques et, à terme, la mise en place de systèmes opérationnels de satellites et de lanceurs. Un nombre important de gouvernements a confirmé la nécessité de disposer d'un accès européen indépendant à l'espace, ce qui devrait en définitive jouer en faveur des constructeurs européens de lanceurs et de satellites de télécommunications et d'observation.

On assiste également à une demande croissante de partenariats associant les secteurs public et privé, et de montages de financement privé pour des solutions de télécommunications, tant dans le secteur institutionnel que militaire. Le projet Skynet 5 pour le Ministère britannique de la Défense et les programmes DmilSatcom et OTAN 2000 en sont des exemples dans le domaine militaire. En ce qui concerne les applications civiles, l'Union Européenne, avec l'Agence Spatiale Européenne qui a obtenu des fonds pour son développement, prépare désormais la phase de déploiement du satellite de navigation Galileo, d'un montant de 3 milliards d'euros.

Notre organisation

EADS est organisé en 5 Divisions. Chacune d'elles est adaptée aux besoins spécifiques des clients de son secteur d'activités. Parallèlement, l'intégration du Groupe permet un échange optimal de l'information, des technologies et des savoir-faire, afin de mettre en valeur les produits et les services de chaque Division.

Airbus Noël Forgeard	Avions de Transport Militaire Francisco Fernández Sainz	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
		Eurocopter Fabrice Brégier***	EADS Services Jacques Vannier	EADS Launch Vehicles Hervé Guillou**
		EADS ATR Jean-Michel Léonard	MBDA Marwan Lahoud*	EADS CASA Espacio Pedro Mendez
		EADS EFW Horst Emker***	EADS LFK Werner Kaltenegger	EADS Space Services Ulrich Aderhold
		EADS Sogerma Services Yves Richard	EADS Telecom Patrick Jourdan	
		EADS Socata Philippe Debrun		

* au 1^{er} janvier 2003

** au 15 mars 2003

*** au 1^{er} avril 2003

Malgré un contexte difficile pour ses clients, Airbus a réussi à maintenir des résultats financiers solides, à livrer 303 appareils, soit légèrement au delà de ses prévisions et a enregistré 300 nouvelles commandes de 29 clients, soit 54% du total des commandes mondiales d'avions commerciaux en 2002.

en millions d'euros	2002	2001	variation
Chiffre d'affaires	19 512	20 549	- 5 %
Résultat opérationnel	1 361	1 655	- 18 %
Prises de commandes	19 712	50 279	- 61 %
Carnet de commandes	140 996	156 075	- 10 %

En nombre d'appareils	2002	2001	variation
Livraisons	303	325	- 7 %
Carnet de commandes	1 505	1 575	- 4 %

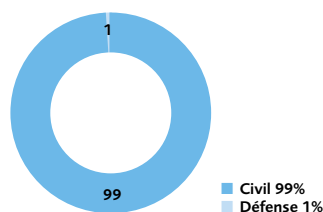
Résultats 2002

Les performances de 2002 sont des plus encourageantes. En effet, Airbus a enregistré un chiffre d'affaires de 19,5 milliards d'euros, en léger recul, de 5% par rapport à 2001, malgré la baisse de 7% de ses livraisons et le fléchissement du dollar américain. Son résultat opérationnel était ainsi de 1 361 millions d'euros, après 1,7 milliard d'euros de dépenses de recherche et développement autofinancées. La marge opérationnelle, avant frais de recherche et développement a donc été maintenue à plus de 15% ; elle s'est même améliorée par rapport à 2001, malgré le repli du marché, attestant du succès des plans d'économies.

Livraisons en 2002

En janvier 2002, Airbus estimait être en mesure de livrer environ 300 appareils au cours de l'année. Ce chiffre s'appuyait sur un audit de son carnet de commandes et sur les dernières informations recueillies auprès de ses clients. Nombreux sont ceux qui toutefois considéraient ce chiffre comme trop optimiste. En fait, Airbus a livré 303 appareils en 2002, soit 44% de l'ensemble des avions commerciaux de plus de 100 sièges livrés sur la période. Ces livraisons à plus de 60 opérateurs se sont réparties entre 236 appareils à fuselage standard, 9 A300-600 et 58 avions de la famille A330/A340. Ce chiffre porte à 3 127 le nombre total d'avions livrés par Airbus à ses clients dans le monde entier.

Répartition du chiffre d'affaires par marché en 2002



Nouvelles commandes

Airbus a enregistré des commandes pour 300 nouveaux avions, d'une valeur totale de 26 milliards d'euros environ (prix catalogue), ce qui représente 54% du marché en terme de valeur. Les prises de commandes nettes des annulations (moins nombreuses qu'en 2001) s'élèvent à 233 appareils. A fin 2002, le carnet de commandes, très fourni avec plus de 1 500 appareils à son actif, soit cinq années de production au niveau actuel, dépassait de plus de 300 appareils son concurrent.

Le plus important contrat signé par Airbus en 2002 a été conclu avec la compagnie à bas coût easyJet, qui a commandé 120 A319. La gamme Airbus, dont l'exploitation est particulièrement économique, se révèle particulièrement attrayante pour ce type de compagnie. Airbus a également continué de gagner de nouveaux clients, dont certaines grandes compagnies nationales, telles que KLM qui a commandé 6 A330, avec une option pour 18 autres appareils et Swiss International pour 13 A340. Air New Zealand a également rejoint le «club Airbus» tandis que South African Airways a signé le plus important contrat de l'histoire aérienne de l'hémisphère sud, en décidant de renouveler la totalité de sa flotte avec 41 nouveaux Airbus au cours des dix prochaines années.

Airbus a également enregistré de nouvelles commandes de la part de clients existants, dont China Eastern qui a acquis 20 A320 supplémentaires. ILFC – le plus important client d'Airbus dans le monde – a commandé 13 appareils supplémentaires, tandis que Lufthansa, qui a passé commande de ses 10 premiers A330, s'apprête à exploiter au sein de sa flotte tous les types d'Airbus disponibles.

Enfin, Airbus s'était fixé comme objectif d'enregistrer une nouvelle commande d'A380 par année suivant le lancement de ce programme. En 2002, cet objectif est réalisé avec Fedex qui a commandé 10 avions de fret A380-400F, portant à 95 le nombre de commandes fermes d'A380 au 31 décembre 2002.

L'importance de ces prises de commande témoigne des atouts des produits Airbus : confort des passagers, fiabilité, respect de l'environnement et réduction des coûts d'exploitation. En outre, une flotte Airbus présente l'avantage unique d'une véritable communalité d'exploitation, permettant aux opérateurs de réaliser des économies d'exploitation substantielles en terme de formation des équipages, mais aussi d'efficacité et de flexibilité.



« Prudence et réactivité resteront nos maîtres-mots en 2003. Airbus va sans aucun doute être confronté à de nombreux défis, mais nous envisageons l'avenir avec la confiance que nous donnent la valeur probante de nos produits, l'esprit gagnant de nos équipes et notre faculté à surmonter les difficultés. »

Noël Forgeard

Noël Forgeard

Président et Chief Executive Officer d'Airbus
Membre du Comité Exécutif d'EADS
Membre du Conseil d'administration d'EADS

Equipe de maintenance devant un A340-600.

Finance

Dans un environnement difficile, Airbus a réussi à limiter la croissance de son encours financement-clients. L'évolution nette de cet encours est inférieure à 3% du chiffre d'affaires annuel, soit moins de 600 millions de dollars. Ce résultat a été obtenu par un contrôle rigoureux des nouveaux financements et par une politique active de cession des encours existants de sorte que sur les 90 appareils livrés à des opérateurs sur le continent nord-américain en 2002, 5 seulement sont encore financés par Airbus en fin d'année.

Airbus a également fortement augmenté ses gains de productivité en atteignant 5% par an avant inflation, dont 1,5% provient de projets spécifiques à la création de valeur issue de l'intégration d'Airbus. En 2002, l'objectif d'économies de 130 millions d'euros a été largement dépassé.

Cette gestion financière rigoureuse a permis, malgré un marché incertain et nonobstant les dépenses d'investissement engagées pour l'A380 et la montée en puissance des frais de recherche et développement, de générer un flux de trésorerie disponible positif, avant financement-clients et versement des dividendes aux actionnaires.

Exploitation et Ressources Humaines

Si ces économies importantes ont été réalisées si rapidement, c'est grâce à la faculté d'Airbus de faire face, avec détermination et professionnalisme, à plusieurs grands défis (baisse de l'activité et changements d'organisation).

De manière générale, les effectifs d'Airbus sont restés stables, légèrement en dessous de 46 000 emplois en équivalent temps plein. Certaines mesures de flexibilité ont été mises en place, afin de réduire la masse salariale sans recourir à des licenciements, et ce en dépit de la baisse de la cadence de production, passée de 325 livraisons en 2001 à 303 en 2002. Simultanément, près d'un millier d'ingénieurs ont été engagés pour les programmes A380 et A400M.

Airbus s'est développé à l'étranger, avec l'ouverture d'un centre de conception à Wichita, dans l'Etat du Kansas, et la signature d'un accord avec le groupe Kaskol visant à ouvrir un centre d'ingénierie à Moscou, en Russie. Les locaux d'Airbus North America Engineering, Inc. à Wichita abritent actuellement une centaine d'ingénieurs, qui travaillent à la conception de l'aile de l'A380, en communication permanente et en temps réel avec le bureau d'étude en charge de la conception de cette pièce au Royaume-Uni. La société commune avec Kaskol aura pour fonction de coordonner et d'augmenter les activités développées avec d'autres sociétés aéronautiques russes, notamment pour la sous-traitance et la production de certains composants.

A380

L'A380, le futur «très gros porteur», intègre de nombreuses avancées majeures dans la technologie aéronautique. Près de 40% des structures et composants de l'avion seront fabriqués à partir de matériaux composites de dernière génération et d'alliages métalliques de pointe, plus légers que les matériaux traditionnels, procurant ainsi des avantages substantiels en terme de fiabilité opérationnelle, de maintenance et de facilité de réparation. Plusieurs techniques de production innovantes ont été mises au point pour ce programme. Ce nouvel appareil définira de nouveaux standards en matière de respect de l'environnement, grâce notamment à une réduction de 13% de sa consommation de carburant et à une réduction du bruit par rapport à son concurrent direct, tout en assurant le transport de 30 à 50% de passagers en plus.

Le développement de l'A380 se poursuit conformément au calendrier et la production a démarré sur l'ensemble des sites d'Airbus en Europe. 6 500 personnes environ travaillent sur ce projet et, près de 95% des fournisseurs auront été désignés d'ici la fin de l'année, notamment au Japon, avec Mitsubishi Heavy Industries, Fuji Heavy Industries, Shinmaya Industries et Yokohama Rubber. Les frais de développement sont restés conformes au budget prévu ; le financement avec les partenaires partageant les risques, les avances remboursables des gouvernements et la part autofinancée par la trésorerie d'Airbus étaient sur les rails à la fin de l'exercice 2002. De nouvelles installations sont en cours de construction à Toulouse et à Hambourg. A fin mars 2003, Airbus avait reçu 103 commandes fermes et engagements pour l'A380.



A340 sur la chaîne de production à Toulouse. Ces quadrimoteurs sont les plus gros appareils existants de la famille Airbus.



Site de production de Hambourg. Airbus a démontré que les entreprises internationales peuvent réussir sur les marchés mondiaux.



Décollage du tout nouveau long-courrier A340-600 de l'aéroport de La Paz, lors de la dernière phase de certification achevée avec succès en 2002.

A340-500/-600

Après avoir réussi son programme d'essai, le quadri-réacteur A340-600 est entré en service auprès de la compagnie Virgin Atlantic au mois d'août. A fin 2002, celle-ci avait pris livraison de 4 appareils tandis que Cathay Pacific et South African Airways en avaient chacune reçus 2.

A la suite de son vol inaugural en février 2002, le très-long courrier A340-500 a terminé sa campagne d'essais en vol, avant d'obtenir sa certification en décembre. La livraison du premier exemplaire à Air Canada est prévue pour le deuxième trimestre 2003.

A l'occasion de la première procédure de certification menée conjointement par les autorités américaines, canadiennes et européennes, les deux appareils de type -600 et -500 ont obtenu la même classe de pilotage que l'A340-300, ce qui se traduira, pour notre clientèle, par une grande flexibilité et par une rentabilité significative lors de l'exploitation de leur flotte.

A318

L'A318, le plus petit appareil de la famille A320, a effectué son premier vol en janvier 2002. En août, il était à mi-course dans sa campagne de certification, accumulant plus de 500 heures de vol en fin d'année. Sa certification devrait normalement lui être attribué au cours du premier semestre 2003 et sa mise en service interviendra peu après, auprès de la compagnie Frontier Airlines.

Perspectives

Les incertitudes politiques et économiques actuelles ont un impact particulièrement important sur l'industrie de l'aviation civile ; Airbus se prépare donc à une année 2003 difficile, au cours de laquelle beaucoup de compagnies aériennes auront à surmonter de nombreux obstacles : croissance faible, voire négative de leur trafic, hausse du prix du pétrole et difficultés financières. L'objectif d'Airbus, pour 2003, est de livrer 300 appareils si la situation internationale reste stable. Ce chiffre est étayé par un carnet de commandes fermes plus élevé et par les acomptes significatifs déjà versés par les clients. La structure légère de coûts d'Airbus, associée à la compétitivité de ses produits, lui permet de générer des marges nettement supérieures à celles de son principal concurrent, tandis que la flexibilité de son outil industriel reste un atout essentiel pour l'adaptation rapide et efficace de ses capacités de production à la demande du marché. La rentabilité opérationnelle d'Airbus continuera à subir l'impact de l'augmentation des dépenses de recherche et développement liées au programme A380.



La nouvelle usine d'assemblage de l'A380 sort de terre à Toulouse. La fabrication des composants, systèmes et sous-systèmes sera répartie sur plus de 20 sites à travers le monde, entre 70 fournisseurs, des Etats-Unis au Japon.



Une partie de l'aménagement intérieur de l'A380, avion qui définira de nouveaux standards en matière de confort et d'espace sur les long-courriers à partir de 2006. A fin 2002, 95 commandes fermes avaient été passées par des compagnies aériennes de premier plan.



easyJet, l'une des compagnies aériennes à « bas coût » qui connaît la croissance la plus rapide au monde, s'arroge une part croissante du marché mondial. Cette compagnie a passé commande de 120 appareils A319, ce qui souligne la compétitivité et la souplesse d'exploitation des avions de la famille Airbus.

Dans une conjoncture défavorable, la Division a réussi à maintenir son chiffre d'affaires à un niveau proche de celui de 2001. Nous avons, une fois de plus, confirmé notre leadership dans le domaine des avions de transport militaire de moyenne capacité tandis que la part de marché de nos avions de mission et modèles militaires dérivés continuait de progresser. Notre activité aérostructures a enregistré des commandes substantielles auprès d'importants constructeurs.

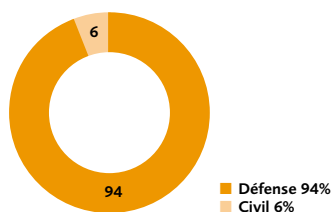
en millions d'euros	2002	2001	variation
Chiffre d'affaires	524	547	-4 %
Résultat opérationnel	-80	1	-
Prises de commandes	403	993	-59 %
Carnet de commandes	633	1 320	-52 %

La Division a enregistré un chiffre d'affaires de 524 millions d'euros, en très léger repli par rapport à 2001. La baisse des livraisons pour le compte de Fairchild Dornier en faillite, et d'Airbus, a été compensée par une augmentation des livraisons de l'appareil CN-235 et par le contrat signé en Pologne pour des C-295.

Le résultat opérationnel a été affecté par une charge de 54 millions d'euros pour déprécier les actifs relatifs au programme Dornier 728 de Fairchild Dornier, en faillite, et par le retard de la signature du contrat A400M.

Les prises de commandes ont diminué, passant de 993 millions d'euros en 2001 à 403 millions d'euros en 2002, et le carnet de commandes total a reculé à 633 millions d'euros contre 1 320 millions d'euros en 2001, après ajustement de 479 millions d'euros relatif à Fairchild Dornier. Le carnet de commandes équivalait à environ un an de production, mais devrait s'étoffer significativement en 2003, avec la signature du programme A400M, d'une valeur de 18 milliards d'euros.

Répartition du chiffre d'affaires par marché en 2002



A400M

La responsabilité de la gestion du développement de ce programme majeur d'avion de transport militaire lourd a été confiée à Airbus ; des contrats de répartition des tâches ont été conclus, et l'appel d'offre relatif aux moteurs a été rouvert. Des contrats ont été conclus entre EADS CASA et les autres unités d'EADS participant au programme en qualité de fournisseurs associés. Le gouvernement allemand a désormais confirmé son intention de passer commande de 60 avions. La Direction d'EADS est convaincue de recevoir la commande officielle de ce programme en 2003.

Avions de Transport Militaire de capacité légère et moyenne

Les garde-côtes américains ont choisi le CN-235, équipé du système FITS (Fully Integrated Tactical Mission System d'EADS CASA) pour leur programme Deepwater. L'armée de l'air française a exercé son option pour trois CN-235 supplémentaires, et la marine colombienne a commandé deux appareils dans la version de patrouille maritime.

Le Brésil a sélectionné le C-295 pour son programme d'équipement en avions de transport de capacité moyenne CL-X. Nous avons également remporté un contrat pour deux C-295 avec la Jordanie et livré quatre appareils à l'armée de l'air espagnole. Nous avons enfin signé un contrat avec la marine mexicaine en vue de la modernisation de huit C-212, comprenant l'installation du système de mission FITS.

Modèles dérivés

Le Brésil a sélectionné EADS CASA pour moderniser neuf appareils P3 Orion et le Canada a signé un contrat avec l'office fédéral allemand pour les commandes militaires (BWB) portant sur deux A310, version ravitailleur.

L'OTAN est sur le point de commander un équipement de ravitaillement en vol et, en septembre 2002, le programme de développement d'un système de ravitaillement en vol a été lancé. Le programme du futur avion ravitailleur stratégique pour le Royaume-Uni, le FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) devrait entrer en service en janvier 2008. L'organisation AirTanker, créée pour ce programme, et sa structure d'actionariat ont été améliorées en vue d'une meilleure répartition des responsabilités. EADS joue un rôle majeur au sein de ce consortium.

En décembre 2002, le premier vol d'essai du prototype de l'A310, dans sa version VIP pour l'armée de l'air espagnole a effectué son premier vol d'essai.

Aérostructures

La faillite de Fairchild Dornier a inévitablement affecté cette unité, puisque nous intervenons en tant que sous-traitant pour le Dornier 728. En 2002, nous avons amorti l'ensemble de nos actifs relatifs à Fairchild Dornier, représentant ainsi une charge exceptionnelle de 54 millions d'euros. Le premier A340-600 (pour lequel nous produisons des panneaux soufflants) a été livré ; nous avons conclu plusieurs contrats importants avec Airbus ; la commande de la structure métallique du « ventre mou » de l'A380 a été signée. Ces contrats constituent une base solide pour l'avenir.

Perspectives

2003 devrait être l'année de l'entrée en vigueur du contrat A400M, du début du programme Deepwater des garde-côtes américains et, selon nos prévisions, du lancement du programme Shaheen, à Abu Dhabi, portant sur l'installation de plates-formes C-295 dotées du système de mission MTAD. Globalement, nous prévoyons une évolution nettement positive pour l'année à venir, avec un résultat opérationnel qui redeviendrait positif et, une multiplication par quatre du niveau du carnet de commandes, grâce au contrat attendu de l'A400M.



« 2002 a été une année difficile pour certains de nos principaux clients. Toutefois, le succès continu de nos avions de transport CN-235 et C-295, ainsi que l'imminence de la commande du programme A400M, devraient conduire à une amélioration significative de notre performance au cours des prochaines années. »

Francisco Fernández Sainz

Chief Executive Officer d'EADS CASA
Directeur de la Division Avions de
Transport Militaire
Membre du Comité Exécutif d'EADS

La Division s'est maintenue sur la voie de la croissance rentable. Des programmes importants, tels que l'Eurofighter, le Tigre et le NH90 entrent maintenant en phase de production en série. Et, dans toutes nos activités, la maintenance et les services jouent un rôle croissant.

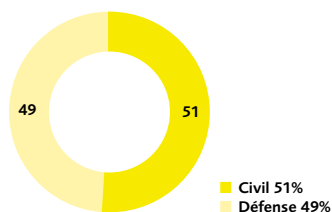
en millions d'euros	2002	2001	variation
Chiffre d'affaires	5 304	5 065	5 %
Résultat opérationnel	261	308	- 15 %
Prises de commandes	5 099	5 315	- 4 %
Carnet de commandes	13 458	13 722	- 2 %

Le chiffre d'affaires a progressé, passant de 5,1 milliards d'euros en 2001 à 5,3 milliards d'euros en 2002, essentiellement grâce à la montée en puissance de la production de l'avion de combat Eurofighter, et à la forte croissance d'Eurocopter.

En 2002, le résultat opérationnel était de 261 millions d'euros, contre 308 millions d'euros en 2001, à la suite, notamment, du ralentissement du marché de l'aviation civile qui a pesé sur nos activités de maintenance et d'aérostructures.

Les prises de commandes se sont élevées à 5,1 milliards d'euros et le carnet de commandes était de 13,5 milliards d'euros à fin 2002, soit l'équivalent de plus de deux années de production.

Répartition du chiffre d'affaires par marché en 2002



Eurocopter

Le marché des hélicoptères civils et parapublics est resté stable, mais la part des livraisons assurées par Eurocopter a progressé, passant de 45% en 1999 à 60% en 2002. Nous avons continué d'améliorer notre gamme complète de produits et avons livré le premier EC145 à la Sécurité Civile et Gendarmerie françaises.

Sur le marché militaire, nous avons remporté plusieurs succès notamment à l'export, en Norvège avec des contrats pour l'hélicoptère de transport militaire NH90, mais aussi, en France, avec une commande de 10 EC 725. Nous entrons dans une phase d'accélération de la production, avant la livraison des hélicoptères Tigre à la France, à l'Allemagne et à l'export, et des NH90 à la France, à l'Allemagne, à l'Italie, aux Pays-Bas et dans les pays scandinaves.

Le centre Helisim d'entraînement au pilotage d'hélicoptère, créé conjointement avec Thales, a ouvert ses portes. Il a déjà obtenu son premier grand contrat d'entraînement, avec l'armée de l'air néerlandaise.

Nous avons également renforcé notre réseau international, avec des filiales en Roumanie et en Malaisie, et une société commune en Chine, et nous avons décidé d'ouvrir une nouvelle usine dans l'Etat américain du Mississippi, afin de renforcer notre accès au marché parapublic américain.

EADS Military Aircraft (Aéronautique militaire)

Pour Eurofighter, l'année a été marquée par le vol inaugural du premier appareil instrumenté de série (Instrumented production aircraft-IPA), par des tests de roulage des premiers appareils en série, ainsi que la sortie d'usine de la production de la première série de biplaces GT001. A la fin de l'année 2002, les prototypes et les IPA avaient déjà effectué près de 2 500 vols, en préparation des livraisons qui doivent commencer en 2003. Nous avons ouvert le System Support Centre à Manching en Allemagne et livré le premier Interim Training Device (ITD) à l'armée de l'air allemande. Côté exportations, nous menons pour l'instant des négociations exclusives avec le gouvernement autrichien. Les campagnes commerciales se poursuivent, notamment en Grèce, à Singapour et en Norvège.

L'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie ont tous approuvé de nouveaux programmes de développement et de remise en état de leurs appareils Tornado, et le premier contrat de modernisation/remise en état a été signé avec l'Italie, au cours de l'année 2002. Nous avons obtenu en Grèce, l'agrément pour le programme Phantom Avionic Upgrade Programme de modernisation de l'avionique des F4-F, et livré les deux premiers prototypes d'avionique modernisée du F-5 à l'armée de l'air espagnole.

Nous avons également entamé la phase de définition avancée du Mako, cet avion d'entraînement et de combat léger à haute performance. Nous avons remporté un contrat avec 12 nations européennes pour réaliser une étude de faisabilité d'entraînement au pilotage avancé, pour lequel le Mako est candidat.

Sur le segment des avions de missions et de transport, nous avons négocié un contrat pour l'installation d'un système de guerre électronique sur le Transall C-160 et soumis des propositions de remplacement des avions de patrouille maritime (basés sur l'A320) pour l'Allemagne et l'Italie.

Dans le cadre de nos activités Projets et Technologies, nous participons au programme européen ETAP (European Technology Acquisition Programme), qui vise la création d'un système européen de combat aérien de 5^e génération, ainsi qu'à l'avion américain de recherche Vector/X-31. Le site d'Augsbourg a également remporté des contrats de sous-traitance pour l'A380.



« Plusieurs grands programmes ont atteint leur rythme de croisière, ouvrant ainsi une période passionnante au sein de la Division Aéronautique. Notre mission consiste à nous assurer que ces programmes apportent une valeur ajoutée supplémentaire, afin de garantir la régularité des performances de nos activités très diverses. »

Russell

Dietrich Russell

Vice-Président Exécutif

Directeur de la Division Aéronautique

Membre du Comité Exécutif d'EADS

Pilotes d'essai devant un Tigre

ATR : Aviation régionale

19 nouveaux appareils ont été livrés en 2002 par ATR à des compagnies déjà clientes, ce qui souligne les excellentes relations que nous entretenons avec nos clients. La reprise d'appareils d'occasion est d'un de nos principaux atouts, elle nous permet de sauvegarder la valeur de la flotte de nos clients. En 2002, nous avons ainsi revendu 35 appareils.

Nous avons également franchi deux étapes importantes dans notre programme de conversion d'avions en version fret. D'une part, le premier ATR 72-200 entièrement converti pour le transport de fret a été livré à l'opérateur suisse, Farnair ; d'autre part, FedEx a sélectionné l'ATR comme appareil standard pour des charges utiles de 4 à 9 tonnes, ce qui représente des commandes potentielles pour 200 appareils.

EADS Sogerma Services: Maintenance

Sogerma a réalisé un chiffre d'affaires stable, malgré les effets persistants du ralentissement économique de 2001 et une concurrence accrue. En 2002, Sogerma a confirmé sa position de prestataire de services de maintenance complète «total care» et assure aujourd'hui la maintenance complète d'une flotte de plus de 100 appareils. Notre activité européenne de maintenance, de réparation et de révision a atteint ses objectifs, malgré une demande réduite des clients. Aux États-Unis, la filiale de Lake Charles a atteint ses objectifs, enregistrant des contrats avec des opérateurs, tels que FedEx, DHL et Jet Blue pour un montant total de 120 millions de dollars.

Sur le segment du support composants, Sogerma a été choisie pour la maintenance de la flotte d'A320 de Taca Airline en Amérique du Sud. Sogerma a également doublé sa part de marché dans le domaine des aménagements intérieurs et des équipements de cabines – essentiellement pour le jet d'affaire A319-CJ, dont deux exemplaires ont été livrés. Un projet d'A330 VIP a également été lancé, ainsi que des travaux sur des cabines de première classe pour China Eastern Airlines (CEA) et Air India.

Les activités aérostructures ont été rationalisées en 2002, avec la mise en place de centres spécialisés dans les fabrications à partir de matériaux composites et métalliques.

Sur le segment de la maintenance militaire, la nouvelle politique d'approvisionnements de la Délégation Générale pour l'Armement française (DGA) favorise une concurrence active. Elle a conduit à la perte du contrat de maintenance des C-130 de l'armée de l'air française ; elle offre de nouvelles opportunités, et le dynamisme du marché à l'export pour les opérations lourdes de maintenance et de modernisation du C130, devraient permettre à Sogerma de tirer parti de son expertise.

EADS Socata : aviation légère et aérostructures

Socata a atteint ses objectifs, malgré une baisse de 16 % du marché de l'aviation légère depuis le 11 septembre 2001. Le nouveau TBM 700 C2 a été bien accueilli. Le développement et la production d'aérostructures destinées à l'A380 et au Falcon 7X ont commencé et constituent une base solide pour la croissance future.

EADS EFW : reconversion d'appareils

Notre filiale EFW a livré cinq A300-600 et un A310 convertis en appareil de transport de fret. FedEx a pris livraison de son 50^{ème} appareil ainsi converti. La qualité de l'expertise technique d'EFW a été récompensée par un prix décerné par l'Office fédéral allemand de l'aéronautique civile (Luftfahrt-Bundesamt).

Nous avons livré plus de 300 ensembles à Airbus et remporté un contrat pour les portes de sécurité de la cabine de pilotage résistant aux coups de feu dans les Airbus. En fin d'année, plus de 1 500 de ces portes de remplacement avaient été livrées.

Perspectives

Dans l'ensemble, la Division est convaincue de sa capacité à atteindre les objectifs ambitieux qu'elle s'est fixés pour 2003, en s'appuyant notamment sur les programmes A380 et A400M. Ses activités commerciales devraient rester stables, tandis que ses activités militaires devraient continuer à se renforcer. Le résultat opérationnel devrait nettement progresser au cours des prochaines années, grâce à la montée en puissance prévue des livraisons de programmes importants, tels que l'avion de combat Eurofighter et les hélicoptères Tigre et NH90.



Des TBM 700 sur la chaîne de production de Socata à Tarbes, près de Toulouse. Socata gagne une part croissante du marché de l'aviation civile privée ; et 5800 de ses appareils sont actuellement en service dans le monde.



L'Eurofighter jouera un rôle déterminant dans la défense européenne des décennies à venir. Les livraisons aux quatre nations partenaires du programme, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni commenceront en 2003. D'autres pays ont déjà manifesté leur intérêt, ce qui confère à cet avion de combat hautement sophistiqué un potentiel très prometteur à l'exportation.

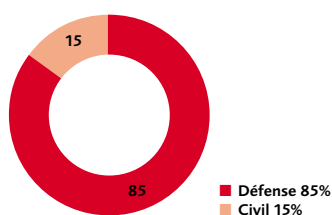


Un EC135 participant à des missions de sauvetage en montagne ; un exemple de mission vitale assurée par Eurocopter à travers le monde. Eurocopter détient actuellement 60% du marché civil et parapublic des hélicoptères, tandis que le Tigre et le NH90 viennent renforcer l'offre de défense d'Eurocopter.

Les efforts de restructuration menés au cours des deux dernières années commencent à porter leurs fruits. La Division a enregistré, cette année, un résultat opérationnel positif, supérieur aux prévisions et une augmentation de ses commandes : son carnet représente actuellement plus de trois ans de chiffre d'affaires. Notre rentabilité devrait connaître une croissance soutenue au cours des prochaines années.

en millions d'euros	2002	2001	variation
Chiffre d'affaires	3 306	3 345	- 1 %
Résultat opérationnel	40	-79	-
Prises de commandes	4 410	3 081	43 %
Carnet de commandes	10 110	9 094	11 %

Répartition du chiffre d'affaires par marché en 2002



Nos clients européens ont connu des situations différentes cette année. Alors que le marché britannique de la défense reste le principal moteur de la croissance en Europe et que le gouvernement français a lancé un nouveau plan de financement pluriannuel de défense, créant de nouvelles opportunités en faveur de nouveaux systèmes de missiles et de mise à niveau des systèmes existants, ainsi que pour les drones, le budget allemand est soumis à de lourdes pressions. L'Allemagne a toutefois approuvé deux contrats importants de missiles en 2002, ce qui a permis à EADS d'enregistrer des commandes majeures pour les projets Taurus (0,5 milliard d'euros) et Meteor (part d'EADS 50% : 0,9 milliard d'euros).

Compte tenu du recul du secteur des télécommunications sécurisées, le chiffre d'affaires de la Division Systèmes Civils et de Défense est resté stable à 3,3 milliards d'euros en 2002. Les prises de commandes se sont élevées à 4,4 milliards d'euros, portant le carnet de commandes total à 10,1 milliards d'euros.

La Division a poursuivi en 2002 son processus d'intégration, de restructuration et d'adaptation stratégique au sein de quatre grands pôles d'activités : systèmes de missiles, électronique de défense, services et télécommunications. Cette restructuration a déjà donné lieu à des résultats positifs grâce aux synergies transnationales et inter-unités opérationnelles, par exemple en matière de commandement, conduite des opérations, transmissions, renseignement, surveillance et reconnaissance (C3ISR), de défense par missiles balistiques et aériens et de sécurité du territoire national.

Systèmes de missiles

L'intégration internationale de MBDA progresse bien ; elle privilégie les synergies en rationalisant les processus et les structures, ainsi que la coordination transnationale des capacités commerciales et techniques de la société. Avec un chiffre d'affaires de 1,8 milliard d'euros (à 100%) et un carnet de commandes supérieur à 13 milliards d'euros, MBDA a confirmé sa position de première société de missile en Europe et de deuxième mondiale. Parmi ses principaux programmes, figurent le missile air-air Meteor, la famille de missiles air-surface Aster et les missiles tirés à distance de sécurité Storm Shadow/Scalp EG. Au cours de 2002, nous avons décidé de créer la société ROXEL (moteurs de fusées) en commun avec la SNPE en France, et avons signé avec Thales un accord pour la production de têtes chercheuses sur plus de 6 000 missiles. Nous avons également signé un contrat d'une valeur de 1,8 milliard d'euros (à 100%) avec 6 nations européennes pour le développement et la production du missile d'interception air-air de nouvelle génération Meteor.

EADS/LFK, le pôle allemand de l'activité missiles, a mis en œuvre avec succès un programme de redressement en vue d'assurer la rentabilité préalablement à son intégration à MBDA. LFK a enregistré des succès majeurs en 2002, tels que la signature du contrat de production en série du missile Taurus, d'une valeur de 0,5 milliard d'euros – le plus important contrat de missiles conclu en Allemagne depuis dix ans – et la mise en place du prototype du programme d'amélioration de demi-vie Roland.

Systèmes et électronique de défense (S&DE)

Avec une progression de 16% de ses prises de commandes en 2002, S&DE occupe désormais une position importante sur le marché européen. Elle joue désormais un rôle clé dans le domaine des drones de tout type, allant de l'appareil tactique léger au drone stratégique à long rayon d'action tel que l'Eurohawk pour lequel nous coopérons avec Northrop Grumman. S&DE a également créé une société commune avec Thales Pays-Bas pour la gestion de systèmes de combat destinés à des projets navals, notamment le programme pour les frégates F124/LCF.

D'autres contrats démontrent clairement nos qualités de maître d'œuvre de systèmes et sous-systèmes complets. Ils concernent le système de contrôle d'armement et de commande de la corvette K130, le système Eurofighter Defensive Aids Subsystem, et plus récemment, avec Thales, le Moss SCCOA3 – un « système de systèmes » de contrôle et de commandement des opérations aériennes pour l'armée de l'air française, qui comprend l'intégration de sous-systèmes existants et de prochaine génération.

EADS Services

Cette unité opérationnelle répond à la demande croissante en matière d'externalisation de fonctions militaires, tels que la gestion d'infrastructures, la maintenance des équipements, les communications et l'entraînement. Nous proposons par ailleurs des solutions de tests et des activités de support et d'ingénierie.



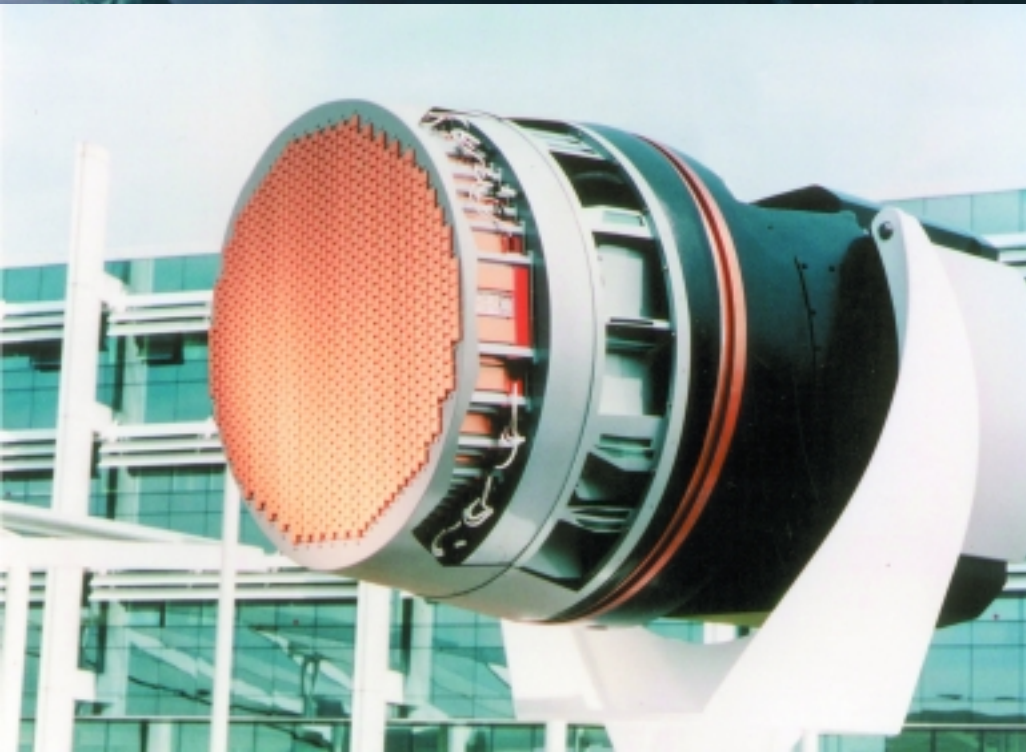
« En 2002, nous avons non seulement renoué, comme prévu, avec la rentabilité, mais nous avons également réalisé des progrès significatifs pour positionner notre Division de manière à faire face à sa croissance future et aux nouvelles exigences des clients et des marchés. Notre portefeuille et nos compétences dans les systèmes nous permettent de jouer un rôle-clé pour nos clients en matière de solutions de défense et de sécurité. »

Thomas Enders

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



Meteor est un missile air-air de prochaine génération dont le développement a été commandé par six nations européennes. Il est produit par MBDA, deuxième société de missiles au monde. Les missiles MBDA peuvent être utilisés pour pratiquement toutes les missions de défense.



Radar à antenne réseau active. EADS propose une gamme complète de systèmes fixes et mobiles de défense aérienne, de radars, de guerre électronique, d'identification, de surveillance et de protection côtières.



Le réseau IRIS, un réseau de télécommunications sécurisées pour la police mexicaine.

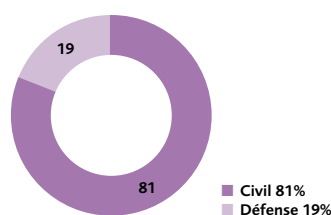
La Division s'est fixée comme objectif de renouer avec la rentabilité en 2004. L'intégration à 100% d'Astrium améliorera la souplesse opérationnelle, tandis que sa pré-sélection pour Skynet 5 représente une avancée décisive. Astrium devrait par ailleurs occuper un rôle-clé dans le développement du projet européen Galileo.

en millions d'euros	2002	2001	variation
Chiffre d'affaires	2 216	2 439	-9%
Résultat opérationnel	-268	-222	-21%
Prises de commandes	2 145	1 333	61%
Carnet de commandes	3 895	3 796	3%

Le chiffre d'affaires de la Division a reculé, passant de 2 439 millions d'euros à 2 216 millions d'euros, reflétant la dégradation du marché des télécommunications, la concurrence accrue entre les lanceurs, et de manière générale, la réduction des budgets destinés aux satellites scientifiques et d'observation. La Division a enregistré en 2002 une perte opérationnelle importante de 268 millions d'euros (contre 220 millions d'euros en 2001), en raison essentiellement de provisions destinées à couvrir l'annulation d'un satellite de télécommunications, les frais de restructuration et la dépréciation de participations (en particulier, Ariespace). Plus encourageant pour l'avenir, le montant des prises de commandes a augmenté, passant de 1 333 millions d'euros en 2001 à 2 145 millions d'euros en 2002, avec notamment un contrat de satellite de télécommunications civiles conclu avec l'Espagne et un contrat avec le ministère français de la Défense. Le contrat Skynet 5, dont la signature avec le Ministère britannique de la Défense est prévue en 2003, devrait encore renforcer le carnet de commandes.

Parmi les faits marquants de l'année, on peut citer la refonte totale des activités de satellites d'Astrium en 4 divisions opérationnelles : systèmes de télécommunications militaires, observation de la Terre, navigation et science, équipements et sous-systèmes. De plus, depuis janvier 2003, EADS est l'unique actionnaire d'Astrium (sous réserve de l'approbation des autorités européennes), ce qui ouvre la voie, pour ses dirigeants, à la mise en place d'une nouvelle structure juridique de la Division composée de deux filiales, l'une axée sur les systèmes de satellite, l'autre sur les activités de lancements et d'infrastructures orbitales. Cette nouvelle structure permettra d'améliorer la gestion des programmes et d'accroître l'efficacité industrielle de la Division, grâce à une approche plus ciblée des responsabilités industrielles respectives de chacune des filiales. Ce recentrage devrait contribuer à l'objectif de retour à la rentabilité en 2004.

Répartition du chiffre d'affaires par marché en 2002



Ariane

EADS est le principal maître d'œuvre du lanceur Ariane.

En 2002, Ariane a effectué 12 lancements (huit avec Ariane 4 et quatre avec Ariane 5).

Ariespace a remporté 11 des 15 lancements commerciaux signés dans le monde en 2002.

Le lancement en décembre 2002 d'une nouvelle version d'Ariane 5, portant une charge utile de plus de 10 tonnes, s'est soldé par un échec. En collaboration avec l'Agence Spatiale Européenne (ESA) et les agences nationales, ainsi qu'avec nos autres partenaires industriels, nous ne ménageons pas nos efforts pour qu'Ariane 5 vole à nouveau, de manière à réduire l'impact de cet événement sur le calendrier des lancements en 2003.

Parallèlement, partenaires industriels et agences publiques coopèrent activement afin de réduire rapidement et significativement les coûts, de manière à faire face à la concurrence internationale.

Station spatiale internationale (ISS)

EADS joue un rôle essentiel dans le développement et l'utilisation de la station spatiale internationale. EADS est maître d'œuvre pour la phase de développement et de construction du Véhicule de Transfert Automatique (ATV), système de transport sans pilote destiné à l'approvisionnement régulier de la station en carburant et autres éléments. Ce véhicule est également doté d'une capacité de repositionnement orbital et d'élimination des déchets. Son premier vol est prévu en 2004. EADS est également le principal fournisseur de systèmes dans le projet européen Columbus, le module habité de l'ISS destiné à la recherche en apesanteur, et dont le lancement est également prévu en 2004.

Autres activités de lancement

Eurockot Launch Services, société détenue à 51%, conjointement avec la société russe de technologie spatiale Khrunichev, a réussi deux lancements en 2002 (Grace et Iridium) et a signé quatre nouveaux contrats de lancement.

Starsem, société commune détenue par EADS (35%), Ariespace (15%), l'Agence spatiale russe (25%) et Samara Space Center (25%) a défini, avec le concours de l'Agence spatiale européenne et d'Ariespace, les conditions pour lancer Soyouz depuis Kourou. Une décision finale est attendue à l'occasion de la prochaine conférence ministérielle en 2003.

Défense

Un des éléments clés de la stratégie d'EADS consiste à accroître sa participation et son leadership dans les programmes spatiaux militaires en Europe. Nous avons franchi une étape très importante en février 2002 avec la pré-sélection, par le Ministère britannique de la Défense, de Paradigm (entité détenue à 100% par EADS depuis début 2003), qui doit fournir des systèmes de communications militaires de nouvelle génération utilisant les satellites Skynet 5 d'Astrium. Le chiffre d'affaires total pour Paradigm, pourrait dépasser 2 milliards de livres sterling. Dans ce programme, dont la signature est prévue en 2003, Astrium fournirait la plupart des infrastructures



« Notre priorité, à ce jour, vise la restructuration de nos activités spatiales afin de surmonter les difficultés auxquelles est actuellement confronté le secteur. Avec une structure d'actionnariat simplifiée, nous pouvons désormais accélérer cette démarche et prévoir un retour à la rentabilité en 2004. »

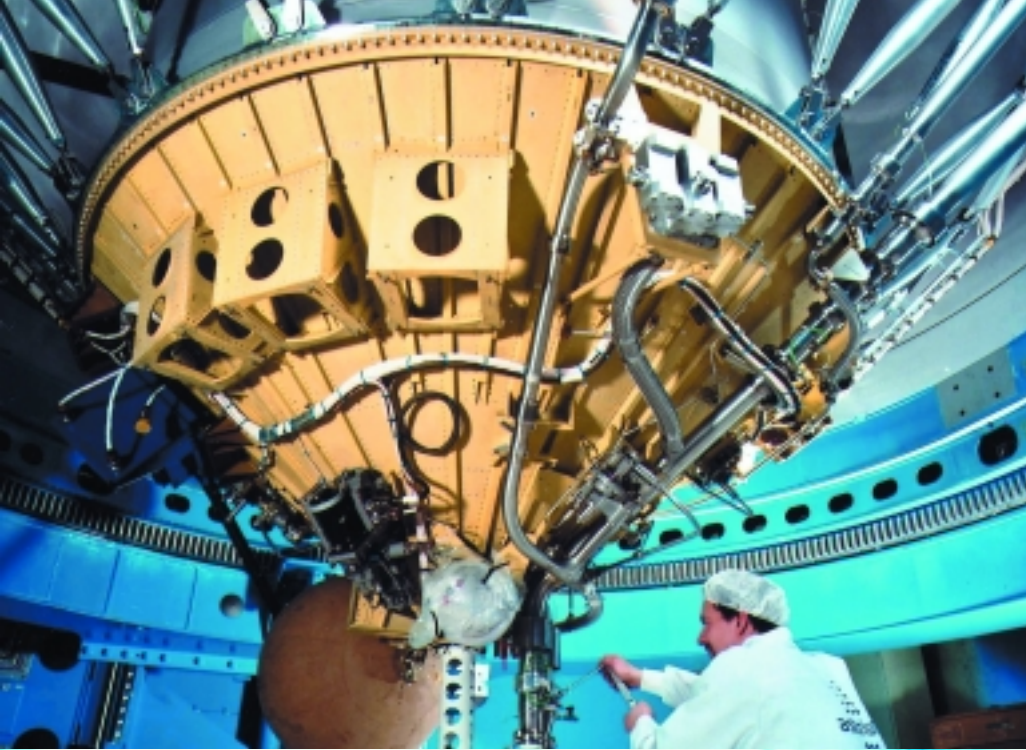
François Auque

Vice-Président Exécutif

Directeur de la Division Espace

Membre du Comité Exécutif d'EADS

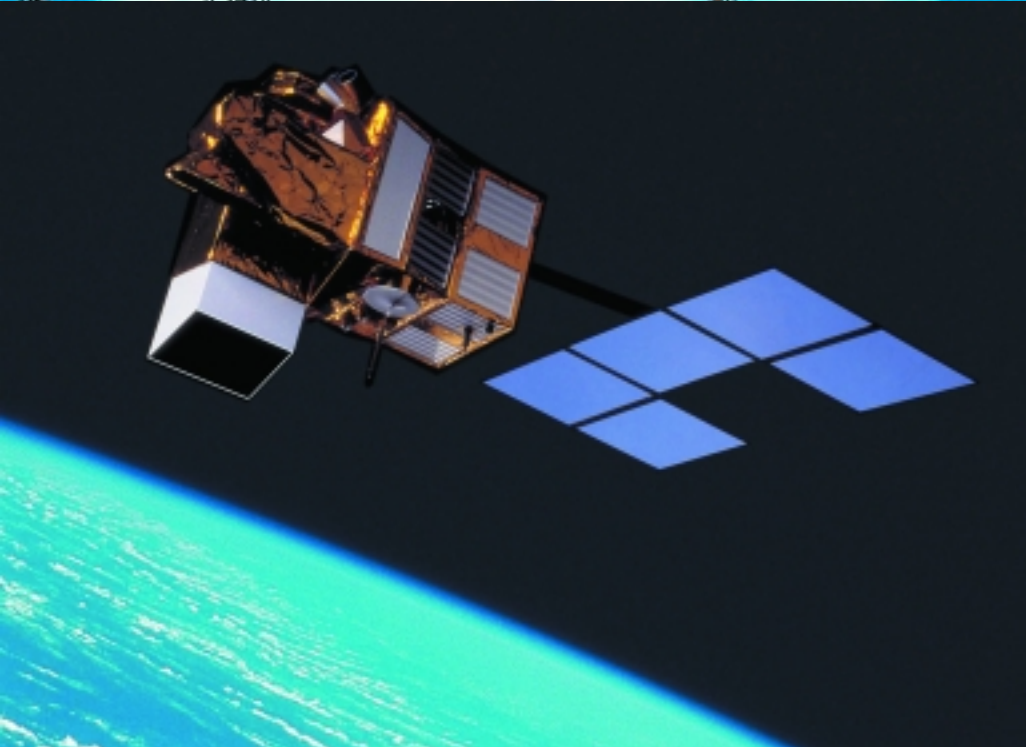
La Division Espace, engagée à élargir les horizons de l'humain, est un acteur de premier ordre dans le domaine des infrastructures spatiales pour des programmes majeurs européens et internationaux.



Moteur cryogénique de l'étage supérieur d'Ariane 5. Architecte industriel de la famille de lanceurs Ariane, la Division Espace pilote l'ensemble du programme de lanceurs et agit en qualité de premier maître d'œuvre pour tous les étages d'Ariane 5. Elle fabrique la soute à équipements et plusieurs sous-systèmes.



Ariane 5 a été lancée à partir du Centre spatial de Kourou en Guyane. Le lanceur Ariane 5 de nouvelle génération a été mis au point pour rester à la pointe de la demande du marché des lancements commerciaux, où l'accent est mis sur des satellites plus lourds, et de plus grande dimension.



Helios, satellite optique d'observation militaire, transmet des images à très haute résolution. EADS est le premier maître d'œuvre du seul satellite européen de reconnaissance militaire en service à ce jour.

Membres du Conseil d'administration

Manfred Bischoff

Membre du Directoire de DaimlerChrysler
Président d'EADS

Jean-Luc Lagardère †

Cérant-Commandité de Lagardère
Président d'EADS

Philippe Camus

Président Exécutif d'EADS

Rainer Hertrich

Président Exécutif d'EADS

Eckhard Cordes

Membre du Directoire de DaimlerChrysler

Pedro Ferreras

Président du Conseil d'administration de
Aluminio Catalan SA

Noël Forgeard

Président et Président Exécutif d'Airbus

Jean-René Fourtou

Président du Conseil d'administration et
Directeur Général de Vivendi Universal

Louis Gallois

Président de la SNCF

Michael Rogowski

Président du Conseil de Surveillance de
J. M. Voith AG

Arnaud Lagardère a été nommé Président du Conseil d'administration et membre des Comités d'Audit et du Personnel, sous réserve de sa nomination en tant que membre du Conseil d'administration d'EADS par l'Assemblée Générale Annuelle du 6 mai 2003.

Il est prévu que **Hans Peter Ring**, Directeur Financier, remplace Axel Arendt qui a démissionné de ses fonctions. Cette nomination sera soumise à la prochaine Assemblée Générale Annuelle du 6 mai 2003.

Code de conduite

En tant que société néerlandaise, EADS est régie par le droit néerlandais, en particulier par le Livre 2 du Code civil néerlandais, ainsi que par ses statuts.

Les actions EADS sont cotées en France, en Allemagne et en Espagne. Par conséquent, EADS est soumise à diverses réglementations¹ décrites en détail dans le Document de Référence (voir section 3). Il convient de noter que des dispositions particulières du droit des sociétés en vigueur dans ces pays, comme la loi NRE en France relative au gouvernement d'entreprise, ne s'appliquent pas à EADS.

Néanmoins, EADS a adopté, depuis sa création, ses propres règles internes de Gouvernement d'Entreprise, notamment le Règlement intérieur du Conseil d'administration, le Règlement sur le délit d'initiés et la Charte d'Ethique. Pour un aperçu complet de ces règles, il est nécessaire de se reporter à la section 6 du Document de Référence.

Le Conseil d'administration

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.

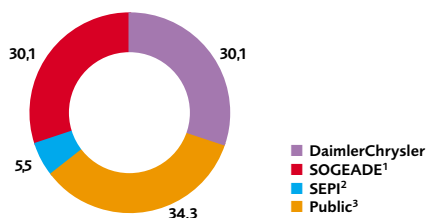
Le Conseil d'administration se compose de onze membres, dont quatre sont désignés par DaimlerChrysler, quatre par SOGEADE, un par SEPI et deux administrateurs indépendants, l'un nommé par DaimlerChrysler et l'autre par SOGEADE.

Les administrateurs indépendants (Jean-René Fourtou et Michael Rogowski) n'ont aucun lien avec les groupes DaimlerChrysler, SOGEPA ou Lagardère, ni avec l'Etat.

Le mandat des membres du Conseil d'administration expirera lors de l'Assemblée Générale Annuelle de la Société qui se déroulera en 2005. Les membres du Conseil d'administration seront élus lors de cette assemblée générale, puis tous les cinq ans, lors de l'Assemblée Générale. L'Assemblée Générale Annuelle des actionnaires peut suspendre ou révoquer tout membre du Conseil d'administration.

¹ par exemple : Pour les Pays-Bas : article 5 de la loi néerlandaise de 1995 relative au contrôle des marchés
Pour la France : Règlements COB 98-01 et 98-07
Pour l'Espagne : arrêté ministériel du 18 janvier 1991
Pour l'Allemagne : § 15 et 65 du règlement allemand relatif à l'admission en bourse

Structure du capital au 31 décembre 2002 (en %)



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

² Société holding de l'Etat espagnol

³ Incluant les salariés EADS, les actions auto-détenues, et environ 3 % détenu directement par DaimlerChrysler et l'Etat français.

Les Présidents

Le Conseil d'administration initial a nommé deux Présidents, l'un choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler et l'autre parmi les administrateurs désignés par SOGEADE.

Les Présidents assurent le bon fonctionnement du Conseil d'administration, en particulier dans ses relations avec les Présidents Exécutifs.

Les Présidents Exécutifs

Le Conseil d'administration nomme également deux Présidents Exécutifs responsables de la direction au quotidien de la Société, dont l'un a été choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler et l'autre parmi les administrateurs désignés par SOGEADE.

Réunions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration s'est réuni sept fois en 2002. Le taux moyen de participation à ces réunions a été de 77%. Parmi les sujets abordés et les activités autorisées dans le cadre de ces réunions, figurent la stratégie d'EADS, les réorganisations (telles que la restructuration de la Division Espace et la création d'EADS North America), les questions importantes liées à l'activité (telles que le plan de production d'Airbus en 2002-2003, le contrat Skynet 5/Paradigm et le programme Deepwater avec les garde-côtes américains), les grands projets d'investissements (tel que le programme A400M), l'approbation des plans opérationnels, du budget, de la politique de couverture, des principales opérations de fusions-acquisitions, de la rémunération (y compris les plans d'options de souscription d'actions et les plans d'actionnariat salarié), ainsi que les résultats financiers et les prévisions du Groupe. Au cours de cette période, le Conseil d'administration a été régulièrement tenu informé de l'évolution de ces différents sujets au moyen de rapports d'activité présentés par les Présidents Exécutifs, de calendriers prévisionnels et de plans stratégiques et opérationnels.

En 2002, le Conseil d'administration a également accepté la démission d'Axel Arendt de ses fonctions d'administrateur, de membre du Comité Exécutif et de Directeur Financier, ainsi que celle d'Alberto Fernández au titre de ses fonctions de membre du Comité Exécutif. Par ailleurs, Messieurs Ralph Crosby, Francisco Fernández-Sainz, Jussi Itävuori et Hans Peter Ring (en qualité de Directeur Financier) ont été nommés membres du Comité Exécutif par le Conseil d'administration qui a également approuvé la nomination d'Antoine Bouvier, Fabrice Brégier, Patrick Jourdan et Marwan Lahoud en qualité de Présidents Exécutifs respectivement des sociétés Astrium, Eurocopter, EADS Telecom et MBDA.

Chaque administrateur dispose d'une voix, et le quorum requis pour les délibérations aux réunions du Conseil d'administration exige la présence d'au moins un administrateur désigné par SOGEADE et d'un administrateur désigné par DaimlerChrysler. S'il est décidé d'apporter des modifications importantes au plan industriel de CASA et/ou à sa mise en œuvre, l'administrateur désigné par SEPI doit également être présent ou représenté.

Conformément aux dispositions de son Règlement intérieur, le Conseil d'administration a le pouvoir de constituer des comités composés de certains de ses membres.

Parmi les responsabilités principales du Conseil d'administration figurent entre autres :

- l'approbation de toute modification dans la nature et le domaine d'activité du Groupe ;
- l'approbation de la stratégie d'ensemble et du plan stratégique du Groupe ;
- l'approbation du plan d'activité et du budget annuel du Groupe ;
- la fixation des principaux objectifs de performance du Groupe ;
- la nomination des membres du Comité Exécutif ;
- l'approbation des propositions de nomination du Président du Conseil de Surveillance (ou organe équivalent) et des Présidents Exécutifs (ou fonctions équivalentes) des autres sociétés et principales branches d'activités du Groupe EADS ;
- l'approbation des modifications importantes apportées à la structure organisationnelle d'EADS ;
- l'approbation des principales décisions relatives aux investissements, projets, produits ou désinvestissements d'EADS, prévus dans le plan d'activité et dont la valeur est supérieure à 200 millions d'euros ;
- l'approbation des alliances stratégiques et partenariats majeurs d'EADS ;
- l'approbation de toute décision importante concernant l'activité missiles balistiques du Groupe ;
- l'approbation des questions relatives à la politique actionnariale et des mesures ou annonces importantes vis-à-vis du marché ;
- l'approbation d'autres mesures et activités d'une importance fondamentale pour le Groupe ou impliquant un niveau de risque inhabituel.

Le Comité d'Audit

Le Comité d'Audit qui formule des recommandations au Conseil d'administration sur la désignation des commissaires aux comptes et sur l'approbation des comptes annuels et semestriels, veille à la bonne application des procédures en matière de contrôle interne et de « reporting » comptable et financier. Le Comité d'Audit, présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère*, comprend, en outre, Eckhard Cordes et Louis Gallois. Il s'est réuni deux fois en 2002, avec un taux de participation de 100%, aux fins d'examiner les résultats de l'exercice 2001, ainsi que les résultats semestriels 2002 de la Société.

Le Comité du Personnel

Le Comité du Personnel formule des recommandations au Conseil d'administration en ce qui concerne les nominations au Comité Exécutif, les politiques de rémunération, ainsi que les plans de rémunération à long terme. Il approuve également les contrats de travail et les autres éléments contractuels concernant les membres du Conseil d'administration et du Comité Exécutif. Le Comité du Personnel, présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère*, comprend, en outre, Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes et Louis Gallois. Il s'est réuni à cinq reprises en 2002, avec un taux de participation moyen de 90%, pour examiner le versement des primes au titre de l'exercice 2001, la politique de rémunération et le plan d'options de souscription d'actions pour 2002.

*Décédé en cours de mandat

Le Comité Exécutif

Les Présidents Exécutifs, assistés par un Comité Exécutif, sont chargés d'assurer la gestion quotidienne de la Société. Le Comité Exécutif, présidé par les Présidents Exécutifs, comprend également les dirigeants des grandes Divisions et Directions fonctionnelles du Groupe. Le Comité Exécutif s'est réuni douze fois en 2002.

Sont débattues au sein du Comité Exécutif, entre autres, les questions suivantes :

- la définition et le contrôle de la mise en œuvre de la stratégie des activités d'EADS ;
- la gestion, l'organisation et la structure juridique du Groupe ;
- le niveau de performance des activités et des fonctions de support du Groupe ; et
- toutes les questions liées aux activités de la Société.

L'organisation interne du Comité Exécutif est définie en fonction de la répartition des tâches entre ses membres sous la supervision des Présidents Exécutifs. Nonobstant les responsabilités collectives définies ci-dessus, chaque membre du Comité Exécutif est responsable, à titre individuel, de la gestion de sa Division ou unité et est tenu de se conformer aux décisions prises par les Présidents Exécutifs et/ou par le Comité Exécutif, selon les cas.

Les Présidents Exécutifs s'efforcent de trouver un consensus sur les questions débattues entre les membres réunis au sein du Comité Exécutif. Faute de parvenir à un tel consensus, les Présidents Exécutifs sont autorisés à trancher. En cas de divergence sur une question fondamentale ou significative, le membre du Comité Exécutif ayant exprimé son désaccord peut demander aux Présidents Exécutifs de la soumettre à l'avis des Présidents.

La durée du mandat des membres du Comité Exécutif est de cinq ans.

Composition du Comité Exécutif

Philippe Camus Président Exécutif

Rainer Hertrich Président Exécutif

François Auque Directeur de la Division Espace

Ralph D. Crosby Jr. Président et Président Exécutif d'EADS North America

Thomas Enders Directeur de la Division Systèmes Civils et de Défense

Francisco Fernández Sainz Directeur de la Division Avions de Transport Militaire

Noël Forgeard Directeur de la Division Airbus, Président et Président Exécutif d'Airbus

Jean-Louis Gergorin Directeur de la Coordination Stratégique

Jean-Paul Gut Directeur d'EADS International

Gustav Humbert Directeur des Opérations d'Airbus

Jussi Itävuori Directeur des Ressources Humaines

Hans Peter Ring Directeur Financier

Dietrich Russell Directeur de la Division Aéronautique

Pour plus de détails concernant les membres du Comité Exécutif, voir p. 14.

La politique d'EADS consiste à mettre en place et à promouvoir des principes d'éthique et de responsabilité sociale irréprochables, à la fois dans la conduite de ses affaires et dans ses relations avec les environnements au sein desquels il intervient. Ces principes sont décrits dans notre Charte d'Ethique, et dans notre Règlement sur le délit d'initiés.

Définition de la responsabilité sociale de l'entreprise

L'éthique et la responsabilité sociale imposent à des entreprises comme la notre de prendre en compte dans leur activité professionnelle, leur impact sur la société et l'environnement.

EADS s'efforce de se conduire en bon citoyen et de gérer d'une manière aussi responsable que possible les conséquences de ses activités. Nous avons déjà abordé ces sujets dans nos précédents Rapports Annuels.

Cependant, comme dans tous les domaines de notre activité, nous sommes en quête d'amélioration permanente. L'importance croissante prise par la question de la responsabilité sociale, nous incite à adopter une approche plus systématique du sujet. Nous avons lancé ce processus en définissant les conséquences les plus significatives de notre activité sur notre environnement.

Les problèmes qui se posent à EADS

La responsabilité sociale et le secteur de la défense

EADS s'est engagé à respecter les réglementations nationales et internationales régissant la vente et la commercialisation de produits et de technologies dits sensibles, notamment ceux d'entre eux qui touchent à la défense (environ 20% de notre chiffre d'affaires) et à la souveraineté des Etats. Nous nous conformons à toutes les procédures nationales et internationales relatives aux exportations et aux formalités douanières afférentes aux lieux, dates et conditions de vente de nos biens, produits et technologies.

Hygiène et sécurité sur le lieu de travail

Nous veillons à ce que les conditions de travail de nos salariés et sous-traitants présentent toutes les garanties possibles en terme de sécurité et de maîtrise des risques.

A cette fin, tous les sites d'EADS font l'objet d'une évaluation minutieuse afin d'identifier tous les risques potentiels pour les salariés, partenaires ou sous-traitants. Nous définissons et mettons en place les mesures de prévention et de protection nécessaires, découlant de cette analyse des risques.

En outre, sécurité et ergonomie sont intégrées dans la conception de tous nos espaces de travail et dans la construction de nos installations, afin d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à nos salariés. Ces derniers passent régulièrement des examens médicaux approfondis, visant à déceler tout problème de santé et promouvoir auprès d'eux les modes de vie les plus sains.

Transparence des pratiques commerciales

Il est essentiel que nous puissions démontrer que toutes nos opérations commerciales sont conduites dans le respect des lois nationales et internationales.

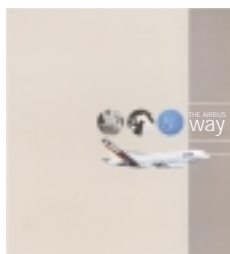
EADS s'est doté d'une Charte d'Ethique qui définit clairement le comportement attendu de notre personnel, les droits et devoirs de tous ceux qui interviennent dans les activités du Groupe. EADS a réaffirmé, à plusieurs reprises, son engagement à respecter les règles et procédures d'achat en vigueur dans chacun des pays où elle est présente.

Nous n'entretenons 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. Des règles strictes régissent l'acceptation par les salariés de cadeaux ou avantages lesquels doivent notamment être déclarés par eux et donner lieu à une approbation de la hiérarchie concernée.

Environnement

Nous reconnaissons que notre activité a des conséquences importantes sur l'environnement. A ce titre, nous avons développé une politique interne afin de garantir que nous nous conformons aux lois et règlements 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 mise au point par nos salariés de nouveaux produits et technologies favorisant la protection des ressources naturelles, leur recyclage et protégeant l'environnement.

Nos unités opérationnelles travaillent désormais à la mise en œuvre des systèmes de gestion de l'environnement, fondés sur la norme ISO 14001 (EMAS). Cette démarche assurera l'adoption systématique de mesures uniformes d'amélioration de la performance environnementale d'EADS dans tous ses secteurs d'activité.



Rapport environnemental d'Airbus.



Chaîne d'approvisionnement

La Charte d'Ethique d'EADS précise clairement le comportement que nous attendons non seulement de nos salariés, mais également de toutes les entités avec lesquelles nous travaillons, y compris nos fournisseurs. A titre d'exemple, depuis la constitution d'Airbus comme entité unique, une politique mondiale d'approvisionnements a été mise en place au sein du Groupe. Le respect de cette procédure par les fournisseurs constitue une condition préalable requise pour l'établissement de relations commerciales avec Airbus.

Favoriser la formation

Nous veillons également à favoriser le développement d'une main d'œuvre hautement qualifiée. A cette fin, EADS soutient les programmes de formation, dispensés tant en interne à ses propres salariés qu'à l'extérieur du Groupe. EADS est ainsi membre fondateur de l'European School of Management and Technology (ESMT) de Berlin.

EADS est également partenaire de TIME, l'un des principaux réseaux européens de formation d'ingénieurs, et joue un rôle actif au sein du Club Time Plus de l'Ecole Centrale de Paris. TIME (Top Industrial Managers for Europe) est un programme européen qui assure en partenariat avec de grandes entreprises multinationales, une double qualification à des étudiants français et étrangers leur permettant d'obtenir deux diplômes d'ingénieur.

Par ailleurs, EADS soutient financièrement trente des plus grandes universités et écoles françaises (Polytechnique, ENSAE, Dauphine, etc.) et participe à leurs programmes d'enseignement.



En haut : EADS est venu en aide aux victimes des inondations en Allemagne.

En bas : EADS parraine les centres « l'Envol » depuis 1998.

Dons

Compte tenu de son souhait de promouvoir la formation et l'apprentissage, EADS effectue également des dons à des établissements d'enseignement dans les pays fondateurs du Groupe : la France, l'Allemagne et l'Espagne. En 2002, le montant des dons à de nombreuses grandes écoles, universités et autres organisations caritatives de ces pays a dépassé 6 millions d'euros.

Engagement communautaire

Comme toute grande entreprise, nous avons une responsabilité vis-à-vis des communautés situées à proximité de nos installations et bureaux. Nous sommes également prêts à soutenir de grandes causes, en fonction de circonstances particulières.

EADS a ainsi apporté 1 million d'euros d'aides aux victimes des inondations de 2002 en Allemagne. Des campagnes de dons ont été organisées dans plusieurs sites de la Société ; toutes les Divisions du Groupe ont apporté leur aide aux fournisseurs et personnel d'EADS, victimes de la catastrophe.

EADS parraine également les centres « l'Envol » depuis 1998. Ces centres proposent des loisirs, sous contrôle médical, à des enfants atteints de graves maladies. La raison d'être de ces centres est d'aider les enfants de 7 à 17 ans à profiter de la vie, malgré leur maladie.

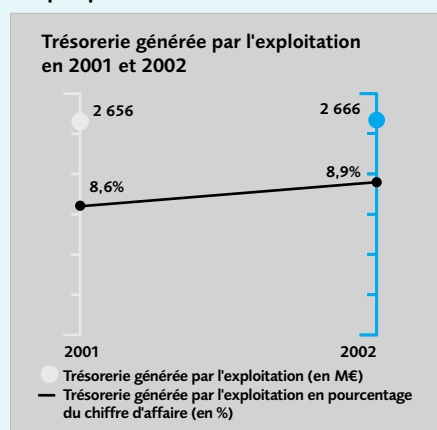
« La souplesse financière est fondamentale dans notre métier. »

Q :
Quels sont les grands défis financiers auxquels EADS doit faire face et comment les gérez-vous ?

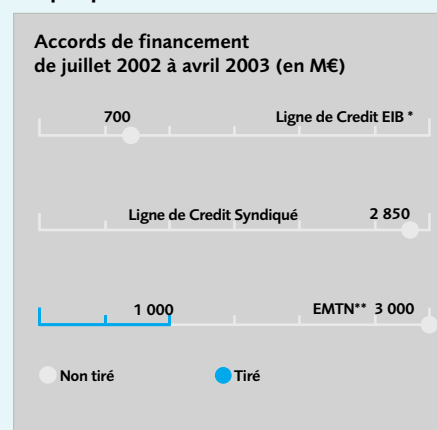
R :
 Notre principal défi est clairement lié à la volatilité du contexte actuel, tant politique qu'économique. Afin d'agir et de réagir rapidement, EADS doit faire preuve de souplesse financière. C'est pourquoi la gestion active de la trésorerie constitue l'une des priorités absolues. Préserver la liquidité, tout en investissant dans les programmes futurs, comme le très gros porteur A380, sans pour autant négliger d'apporter un soutien prudent au financement de nos clients, sont autant d'éléments à prendre en compte qui imposent un véritable exercice d'équilibriste. La solidité persistante de notre bilan et de la trésorerie générée indique que nous gérons ce défi avec succès [Graphique 1]. La confirmation début 2003 par les agences de rating des notations à long terme d'EADS (note A attribuée par Standard & Poor's et A3 par Moody's) témoignent également de ce succès. En outre, nous nous sommes assurés de disposer de la souplesse financière nécessaire à nos activités en période de récession, grâce à la mise en place de lignes de crédit et au succès de l'émission de notre première euro-obligation [Graphique 2].

EADS est confrontée à un autre défi financier, qui tient au fait que le Groupe commercialise ses produits, essentiellement les avions, en dollars américains – une activité qui génère environ 20 milliards de dollars de chiffre d'affaires par an. Nous assurons automatiquement la couverture d'environ la moitié de ce montant par le biais d'achats libellés en dollars. La fonction financière a pour mission de couvrir le risque de change lié à l'encours restant dans le respect de la prudence, ce qui nous permet de couvrir uniquement les commandes fermes. Au cours des 24 derniers mois, EADS a bénéficié d'un dollar solide, ce qui lui a permis de s'assurer des taux de change favorables sur le moyen terme [Graphique 3]. A long terme, cependant, il ne nous est pas possible de miser sur la solidité de la devise américaine. Nous devons par conséquent améliorer constamment notre productivité et la structure de nos coûts afin d'asseoir notre compétitivité à long terme.

Graphique 1 :



Graphique 2 :



* EIB : Banque Européenne d'Investissement

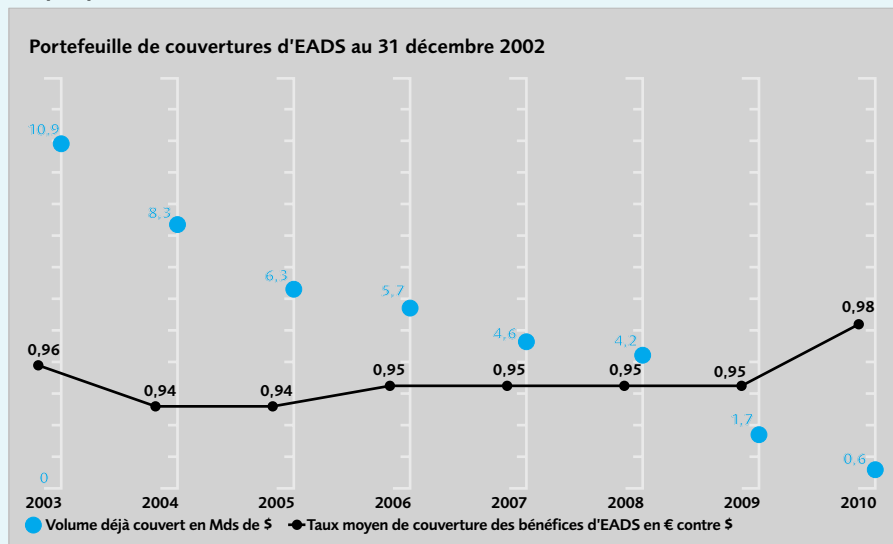
** EMTN : Euro Medium Term Note

Q :
Quel est le potentiel de croissance des bénéfices et de la trésorerie d'EADS ?

R :
 EADS traverse actuellement une période de baisse du cycle de l'aviation commerciale et doit faire face à des difficultés considérables sur le marché de l'espace. De plus, nos activités de défense devraient profiter d'un avenir en croissance, compte-tenu de la stabilisation, voire de l'augmentation des budgets de défense des gouvernements. Dans une perspective à moyen terme, le potentiel d'amélioration des bénéfices et de la trésorerie générée est donc important.

En 2002, Airbus a généré une marge d'exploitation de 7% de son chiffre d'affaires. Ce résultat satisfaisant a été obtenu grâce à la livraison de 303 appareils ; sur un marché stabilisé et sur la base de 50% de part de marché, le niveau normal d'activité d'Airbus s'élèverait à environ 400 appareils livrés par an. En outre, la rentabilité actuelle d'Airbus est pénalisée par d'importants investissements engagés pour l'avenir. En effet, Airbus consacre actuellement entre 4% et 5% de son chiffre d'affaires annuel au développement du programme A380. Avec la montée en puissance des livraisons de cet appareil à partir de 2006, Airbus verra décroître ses frais de développement tandis que son chiffre d'affaires, ses bénéfices et ses flux de trésorerie augmenteront.

Graphique 3 :



Grâce à nos efforts d'intégration et de restructuration et à une activité en cours de stabilisation, la Division Systèmes Civils et de Défense a été, pour la première fois depuis la création d'EADS, bénéficiaire en 2002. Plus généralement, sur l'ensemble de nos activités de défense, nous bénéficions de la montée en puissance des grands programmes de défense (tels que l'avion de combat Eurofighter, les hélicoptères Tigre et NH90, les missiles Aster et Storm Shadow), ce qui permet d'améliorer les résultats d'EADS. Conformément à notre stratégie, nous sommes en bonne voie pour obtenir un meilleur équilibre entre nos activités civiles et de défense, tant au niveau du chiffre d'affaires que des bénéfices et du flux de trésorerie.

Q:
Quelle est votre mission ?

R:
Ma mission consiste à créer de la valeur pour nos actionnaires. En fournissant les méthodologies, les outils et les procédures appropriés, la fonction financière permet l'affectation de nos ressources financières aux programmes capables de générer de la valeur et de parvenir à un équilibre optimal entre risques et bénéfices. En outre, nous allons continuer à accroître la transparence de notre communication à destination des actionnaires et de la communauté financière.

Hans Peter Ring
Directeur Financier
Membre du Comité Exécutif d'EADS

1 Introduction et présentation

L'analyse ci-dessous est fondée sur les comptes consolidés audités d'EADS pour les exercices 2002 et 2001 (ci-après conjointement dénommés les « **Comptes** »). Les Comptes ont été établis selon les normes comptables internationales (« **IFRS** ») émises par l'International Accounting Standards Board (« **IASB** »). Contrairement aux dispositions de la norme comptable internationale (« **IAS** ») 38 – Immobilisations incorporelles – qui requiert que les frais de développement soient portés en immobilisations incorporelles sous réserve de remplir certaines conditions, EADS comptabilise en charges tous les frais de développement autofinancés au cours de l'exercice durant lequel ils sont encourus.

Avec un chiffre d'affaires consolidé qui s'est élevé à 29,9 milliards d'euros en 2002, EADS est le leader européen de l'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de la défense et occupe le second rang au niveau mondial. En termes de parts de marché, EADS est l'un des deux plus grands fabricants d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs spatiaux commerciaux et de missiles. C'est également l'un des principaux fournisseurs d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense. En 2002, EADS a réalisé environ 80% de son chiffre d'affaires dans le domaine civil et 20% dans le domaine militaire. Au 31 décembre 2002, l'effectif d'EADS s'élevait à 103 967 employés.

Les activités d'EADS sont organisées en cinq divisions :

- **Airbus** : avions commerciaux de plus de cent sièges ;
- **Avions de Transport Militaire** : appareils de transport militaire et avions de mission ;
- **Aéronautique** : hélicoptères civils et militaires, appareils militaires de combat et d'entraînement, avions régionaux à turbopropulsion (hélices) et avions commerciaux légers, services de transformation et de maintenance d'appareils civils et militaires ;
- **Systèmes Civils et de Défense** : systèmes de missiles, électronique de défense, services logistiques, d'entraînement, d'essais, d'ingénierie et autres activités liées, et solutions en matière de télécommunications militaires et commerciales ; et
- **Espace** : satellites, infrastructures orbitales, lanceurs et services de lancement.

En général, ces activités de fabrication sont marquées par des cycles de production de longue durée et sont influencées par les tendances à moyen et long termes des marchés de l'aviation civile, de l'industrie aérospatiale, de la défense et des télécommunications. Plusieurs de ces activités sont également caractérisées par leur niveau de dépendance aux budgets nationaux.

EADS est actuellement notée A3 par Moody's avec des perspectives stables et A/perspective négative/A-1 par Standard and Poor's.

2 Considérations comptables

2.1 Modifications du périmètre de consolidation

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, ainsi que les activités systèmes de missiles d'AMS. EADS et BAE Systems détiennent chacun une participation de 37,5% dans MBDA tandis que Finmeccanica détient 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, dont le droit pour MBDA Holdings de nommer le Chief Executive Officer, le Chief Operating Officer – Operations (directeur des opérations) et le Chief Financial Officer (directeur financier) de MBDA.

En 2001, le compte de résultat consolidé reflétait une consolidation de MBD à hauteur de 50% et de AMM à hauteur de 100% jusqu'à la création de MBDA le 18 décembre. A compter du 18 décembre 2001, le bilan consolidé d'EADS au 31 décembre 2001 consolidait MBDA selon la méthode de l'intégration proportionnelle à hauteur de 50%, au sein de la division Systèmes Civils et de Défense, afin de refléter la capacité d'EADS à influencer la conduite des opérations de MBDA, la participation de Finmeccanica étant traitée comme un intérêt minoritaire de 12,5%. En 2002, EADS a consolidé MBDA selon la méthode de l'intégration proportionnelle à hauteur de 50% pour la totalité de l'exercice.

Acquisitions de Tesat Spacecom et de Cogent : A l'issue de l'acquisition de Tesat Spacecom intervenue le 30 novembre 2001 et de Cogent Defence Systems le 1^{er} décembre 2001, les activités de ces deux sociétés ont été pleinement intégrées au compte de résultat consolidé d'EADS pour la première fois, au titre de l'exercice 2002.

Cession d'Aircelle et d'EADS Matradatavision (« MDTV ») : Le 6 mars 2002, EADS a cédé à Snecma la participation qu'elle détenait dans la société commune Aircelle, ce qui lui a permis de dégager une plus-value de cession de € 63 millions. Le 20 novembre 2002, IBM a acquis MDTV (à l'exception des deux filiales de MDTV qui feront l'objet d'un traitement distinct) auprès d'EADS pour la somme de € 12 millions. A compter de la date de leur cession, les résultats et actifs nets de ces sociétés n'apparaissent plus dans les Comptes.

2.2 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 économique 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 la valeur nette comptable des actifs nets consolidés dans les comptes d'EADS. EADS a donc constaté un gain de dilution d'une valeur de € 2 537 millions au titre de la dilution de sa participation de 20% dans Airbus et de € 257 millions pour la dilution de ses participations de 12,5% dans MBD et de 62,5% dans AMM, dans les deux cas nets des charges liées auxdites opérations. Ces gains de dilution ont été comptabilisés au poste « Autres produits » et considérés comme des résultats de nature exceptionnelle par EADS. Voir « Résultats des activités – Compte de résultat consolidé – Utilisation de l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels ».

2.3 Réévaluations à la juste valeur

Pour des besoins comptables, la fusion des activités d'ASM, de Dasa et de CASA qui a conduit à la formation d'EADS en 2000 a été traitée comme un regroupement d'entreprises en appliquant la méthode de l'acquisition d'entreprise, ASM étant considéré comme l'acquéreur. Par conséquent, la valeur comptable de certains éléments d'actif et de passif – essentiellement les immobilisations et les stocks – a été revalorisée d'un montant total de € 1 755 millions, après impôts sur les bénéfices, pour tenir compte de la valeur de marché respective de Dasa et de CASA au moment de la fusion (les « réévaluations à la juste valeur »). Ces compléments de valeur sont en général amortis sur une période de quatre à quinze années pour ce qui est des immobilisations et en moins de 24 mois pour ce qui est des stocks. Par ailleurs, lors de la création d'Airbus S.A.S. en 2001, EADS avait réévalué la valeur comptable des immobilisations et des stocks d'Airbus pour un montant global de € 319 millions, après impôts sur les bénéfices, afin de refléter leur juste valeur de marché. L'amortissement de ces réévaluations à la juste valeur est comptabilisé au compte de résultat consolidé, au poste « coût des ventes ». A des fins de communication financière sur sa gestion, EADS considère ces charges comme des éléments exceptionnels. Voir « Résultats des activités – Compte de résultat consolidé – Utilisation de l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels ».

2.4 Dépréciation des actifs

Lorsque la Direction estime qu'il survient 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.

A l'instar de ce qu'elle avait déjà fait en 2001, EADS a effectué en 2002 de nouveaux tests de dépréciation sur les actifs nets des activités de la division Espace. EADS a ainsi été amenée à déprécier les écarts d'acquisition relatifs à l'activité spatiale commerciale en passant une charge exceptionnelle de 350 millions d'euros. Voir « Résultats des activités – Résultat des activités d'EADS – Comparaison des exercices 2002 et 2001 – Dotation aux amortissements et dépréciation des survaleurs consolidées » et « Notes aux Comptes consolidés – Note 10 : Immobilisations incorporelles ».

2.5 Frais de recherche et développement

Les frais de recherche et de développement d'EADS autofinancés 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 dans le cadre d'un contrat, la partie faisant l'objet d'un financement externe est comptabilisée en chiffre d'affaires. Seuls les frais autofinancés sont comptabilisés en frais de recherche et de développement au compte de résultat consolidé. Les charges liées aux efforts de recherche et développement financés par des sources externes figurent au poste « coûts des ventes ».

Le traitement comptable des frais de recherche et de développement retenu par EADS n'est pas conforme aux normes IFRS qui, à cette exception près, ont été retenues pour l'établissement de ses comptes consolidés. Les normes IFRS 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 capitalisation. Cette dérogation aux normes IFRS facilite la comparaison directe entre EADS et les sociétés américaines du même secteur et témoigne de la préférence de la Direction pour un traitement comptable prudent des frais de recherche et de développement.

En 2002, l'amortissement des outillages divers a été comptabilisé au poste « coût des ventes » conformément aux normes IFRS. Au cours des exercices précédents, il avait été passé en frais de recherche et développement. A des fins de comparaison, le compte de résultat consolidé de l'exercice 2001 a été retraité afin que l'amortissement des outillages divers (€ 205 millions) apparaisse au poste « coût des ventes ». Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 6 : Coûts par fonctions et autres charges ».

2.6 IAS 39 – Comptabilisation de la couverture du risque de change

Par le passé, le portefeuille de couvertures du risque de change d'EADS consistait en « micro-couvertures » et en « macro-couvertures ». Suite à l'application rigoureuse de la norme IAS 39, EADS veille à ce que les importantes variations du résultat financier constatées en 2000 se trouvent sensiblement réduites et que les fluctuations de résultat net soient le reflet des variations de son résultat d'exploitation. Conformément à la norme IAS 39, à compter du 1^{er} janvier 2001, tous les instruments dérivés sont désormais comptabilisés au bilan, à leur juste valeur de marché.

Micro-couvertures. Lorsque les instruments de couverture présentent une relation de couverture avec les commandes des clients auxquels ils se rapportent, ils sont soumis aux règles comptables de couverture de la norme IAS 39 et sont désignés par le terme de « micro-couvertures ». Le chiffre d'affaires résultant de ces commandes est enregistré en euros au taux de change de l'instrument de couverture associé et l'impact des couvertures est constaté dans la marge brute et le résultat d'exploitation au moment de leur comptabilisation en chiffre d'affaires. A la fin de chaque période comptable, la valeur du portefeuille de couvertures non encore arrivées à échéance est réévaluée au bilan à la juste valeur, sur la base du taux de change à terme alors en vigueur. Les micro-couvertures dont la réévaluation à la juste valeur avant impôt est positive, sont comptabilisées sous la rubrique « autres actifs », celles dont la réévaluation à la juste valeur est négative, sous la rubrique « provisions pour instruments financiers ». Les variations d'un exercice à l'autre de la réévaluation à la juste valeur avant impôt des micro-couvertures sont comptabilisées au poste « autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés », une composante des capitaux propres consolidés. Ces chiffres sont retraités des variations correspondantes (i) des actifs d'impôts différés (pour les micro-couvertures dont la réévaluation à la juste valeur est négative) et des passifs d'impôts différés (pour les micro-couvertures dont la réévaluation à la juste valeur est positive) et (ii) des intérêts minoritaires (lorsque le contrat de couverture est détenu par une entité qui n'appartient pas à 100% à EADS, par exemple Airbus). Voir « Tableau de variations des capitaux propres consolidés – Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés ».

Les micro-couvertures associées à des commandes annulées au cours de l'exercice sont réputées annulées d'un point de vue comptable si ces annulations entraînent un excès de couverture. La somme (i) des variations de la juste valeur de ces couvertures depuis le 1^{er} janvier 2002 et (ii) de la reprise du montant inscrit en « autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés » correspondant à ces mêmes couvertures avant le 1^{er} janvier 2002 devrait être comptabilisée en résultat financier et l'effet des impôts différés au compte de résultat. En 2002, aucune écriture comptable de ce type n'a été enregistrée.

En effet, si un tel traitement comptable est en stricte conformité avec la norme IAS 39, il ne reflète pas la réalité des opérations de trésorerie associées à ces couvertures, qui sont reportées. Les couvertures reportées sont alors adossées à des encaissements provenant de commandes clients prévus à une date ultérieure et sont comptabilisées comme une nouvelle micro-couverture au taux de couverture correspondant au taux à terme applicable à cette nouvelle date. Voir « Politique de gestion de change – Reports de couvertures ».

Macro-couvertures. Les instruments de couverture qui ne sont pas directement adossés à une commande spécifique sont désignés par le terme de « macro-couvertures » ; ils ne sont pas éligibles aux règles de traitement comptable des opérations de couverture de la norme IAS 39. A leur échéance, leur valeur de marché est inscrite au Résultat financier et ces instruments n'ont pas d'impact sur la marge brute, ni sur le résultat d'exploitation, même si leur objet initial était de couvrir les flux de trésorerie issus de livraisons. A la fin de chaque période comptable, chaque contrat de macro-couverture non encore arrivé à échéance est réévalué à sa juste valeur, sur la base du taux de change à terme du moment. Les variations de réévaluations à la juste valeur avant impôts par rapport à l'exercice précédent sont comptabilisées sous la rubrique « Autre résultat financier ». Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 8 : Résultat financier ».

Le 1^{er} janvier 2001, la plupart des macro-couvertures non encore arrivées à échéance ont été adossées à des commandes spécifiques et sont donc devenues éligibles aux règles de traitement comptable des opérations de couverture de la norme IAS 39. Il est appliqué à ces couvertures spécifiques un taux de conversion implicite correspondant au taux de change euro-dollar à terme, gelé au 31 décembre 2000.

Au 31 décembre 2002, le portefeuille de couvertures ne contient plus de macro-couvertures qui n'aient pas été adossées à des commandes spécifiques.

Le chiffre d'affaires réalisé en devises autres que l'euro et qui n'est pas couvert par l'intermédiaire d'instruments financiers est converti en euros au taux de change au comptant à la date à laquelle la transaction sous-jacente intervient.

3 Politiques

3.1 Politique de gestion de change

Le chiffre d'affaires d'EADS est, en majeure partie, réalisé en dollars américains (environ 20 milliards de dollars en 2002), sachant que la moitié de cet encours du risque de change vis-à-vis de cette devise bénéficie d'une « couverture naturelle » grâce à des coûts eux-mêmes libellés en dollars. La partie restante des coûts est libellée essentiellement en euros et, dans une moindre mesure, en livres sterling. Par conséquent, dès lors qu'EADS n'utilise pas des instruments financiers permettant de couvrir un risque de change entre une commande et sa livraison, ses résultats seront affectés par l'évolution du taux de change entre le dollar et ces devises sur le marché.

L'intention d'EADS étant de générer des résultats uniquement au travers de ses activités opérationnelles, EADS recourt à des stratégies de couverture pour gérer l'incidence sur ses résultats de la volatilité du dollar.

Le risque net de change est défini comme étant la différence entre l'encours brut (chiffre d'affaires libellé en dollars) et la partie « naturellement couverte » par des coûts libellés en dollars.

EADS s'efforce de couvrir la majeure partie de son risque de change encouru au titre des engagements fermes de commandes et opérations prévues. Dans le cas de produits comme les avions, EADS met en place des instruments qui couvrent en général le risque de change associé aux flux nets en dollars prévus dans les commandes fermes pour l'exercice suivant jusqu'en 2010. Les éléments couverts sont calculés mensuellement et définis comme les premiers encaissements prévus les plus probables sur la base des paiements finaux à la livraison. Le montant des premiers flux est décidé par un comité de trésorerie et couvre en général jusqu'à 100% du risque net en dollars américains. En ce qui concerne l'A380, la politique d'EADS est de couvrir la totalité des encaissements relatifs aux commandes fermes.

En 2002, des instruments de couverture couvrant environ 9,0 milliards de dollars du chiffre d'affaires libellé en dollars sont arrivés à échéance. En 2002, le taux de change auquel le montant de chiffre d'affaires réalisé en dollars a été converti était de 0,98 dollars par euro. Les tableaux ci-dessous indiquent les volumes de couverture de change en place au 31 décembre 2002 et les taux de change en dollar applicables au chiffre d'affaires correspondant.

en milliards de dollars	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Total des couvertures	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	42,2
Euro-dollar	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	35,1
Livres sterling-dollar	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1
Taux à terme									
Euro-dollar	0,98 ¹	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Livres sterling-dollar	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

¹ Après prise en compte de la reprise de la provision inscrite au bilan fin 2000 pour la comptabilisation des couvertures de change anciennement qualifiées de macro-couvertures, le taux de change applicable au résultat opérationnel serait de 0,96 dollar par euro.

Reports de couvertures après le 11 septembre 2001. Les révisions à la baisse de livraisons d'avions commerciaux, suite aux événements du 11 septembre 2001, ont conduit à des décalages entre les positions couvertes et les flux de trésorerie nets anticipés. Ces décalages de couverture sont reportés sur les années suivantes, sans générer de coûts. Ces reports ne sont pas effectués dès l'apparition d'une situation de couverture excessive, mais plutôt à la date d'échéance de la couverture concernée. Ces nouvelles couvertures ont des maturités correspondant aux nouveaux encaissements attendus des commandes auxquelles elles sont désormais adossées.

3.2 Politique de gestion des taux

EADS utilise une approche bilantielle avec l'objectif de limiter son risque de taux d'intérêt. La Société s'efforce de faire concorder le profil de risque de ses actifs avec la structure correspondante au niveau de ses passifs. Le risque net de taux d'intérêt net est géré au travers de plusieurs types d'instruments afin de minimiser les risques et les répercussions financières. C'est pourquoi EADS peut être amenée à utiliser des produits dérivés de taux d'intérêt à des fins de couverture.

Les instruments de couverture spécifiquement affectés aux instruments de dette ont au maximum les mêmes montants nominaux ainsi que les mêmes dates d'échéance que les éléments couverts, à l'exception de quelques positions résiduelles avec des incidences de réévaluation en valeur de marché positives non significatives. En ce qui concerne la trésorerie, 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 par la suite tout risque de taux d'intérêt dans sa trésorerie et son portefeuille de valeurs.

3.3 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 ses clients au cas par cas, soit directement, soit par le biais de garanties données à des tiers. Une équipe dédiée contrôle précisément l'exposition d'EADS aux encours de financement-clients et au risque de valeur des actifs donnés en garantie, ainsi que son évolution en termes de volume, de qualité et d'intensité capitalistique. EADS s'efforce de structurer l'ensemble des financements que le Groupe apporte à ses clients, dans la lignée des conditions du marché qui s'appliquent aux dettes de même rang, afin de faciliter par la suite la cession ou la réduction d'un tel risque.

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 les facteurs de risques 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 des financements proposés aux clients, en ce compris leur prix.

Les opérations de financement des ventes sont en général garanties par des nantissements pris sur les avions vendus dans ce cadre. En outre, Airbus et ATR bénéficient de clauses de sauvegarde et de la constitution de sûretés adaptées en fonction du risque perçu et de l'environnement juridique. Pour de plus amples renseignements sur la politique d'EADS en matière de financement de ses ventes et de pratiques comptables, voir les « Notes aux Comptes consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ».

Comptabilisation des opérations de financement des ventes dans les Comptes

Au bilan. Lorsque, à la suite d'une opération de financement, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé sont acquis au client, l'opération est assimilée soit à un prêt, soit à une location-financement. Dans ce cas, le chiffre d'affaires résultant de la vente de l'avion est comptabilisé à la livraison de l'appareil et les intérêts financiers sont inscrits au résultat financier. Le solde du financement est comptabilisé en « autres actifs financiers à long terme » au bilan, après déduction des provisions pour dépréciation. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 12 : Autres participations et actifs financiers à long terme ».

Si, au contraire, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé restent à la charge d'Airbus ou ATR, l'opération est assimilée à un leasing opérationnel. EADS a pour politique de ne pas conclure de leasing opérationnel dans le cas de nouveaux appareils à livrer aux clients.

Cependant, de nouveaux leasings opérationnels peuvent survenir dans le cas de la location d'appareils ayant été rachetés par ou retournés à Airbus ou ATR. Les loyers reçus des clients dans le cadre de tels leasings opérationnels sont alors comptabilisés en chiffre d'affaires tout au long de la durée du contrat. L'avion faisant l'objet de ce contrat de leasing opérationnel est comptabilisé au bilan à son coût d'acquisition, sous la rubrique « immobilisations corporelles ». La charge annuelle d'amortissement correspondante est enregistrée en « coût des ventes ». Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 11 : Immobilisations corporelles ».

Certains contrats de vente peuvent comporter une garantie de valeur de l'actif (Asset Value Guarantee ou « AVG »), en vertu de laquelle Airbus ou ATR garantissent une quote-part de la valeur de l'appareil à une date spécifique, postérieure à la livraison. Si la valeur actualisée de l'AVG est supérieure à 10% du prix de vente de l'avion, l'opération de vente de l'avion financé est comptabilisée comme un leasing opérationnel. Les paiements reçus du client à la livraison de l'avion sont alors comptabilisés en revenus différés au bilan consolidé et sont reconnus en résultat linéairement jusqu'à la date d'exercice de l'AVG. Les coûts de production de l'avion sont comptabilisés au poste « immobilisations corporelles » ; la différence entre les coûts de production et le montant de l'AVG, est quant à elle amortie linéairement jusqu'à la date d'exercice de l'AVG. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 11 : Immobilisations corporelles ; et Note 21 : Produits constatés d'avance ».

Engagements hors bilan. Certains engagements liés à des opérations de financement des ventes telles que les « lease in/lease out ou certaines AVG ne sont pas comptabilisés au bilan. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ».

Dans le cas d'opérations de type « lease in/lease out », qu'Airbus et ATR utilisaient dans le passé afin de profiter des avantages fiscaux liés aux opérations de location-financement dans certains pays, les risques et bénéfices tirés de la possession de l'avion financé reviennent généralement à un tiers, en général qualifié de bailleur principal. Ce dernier loue l'avion à Airbus ou à ATR qui, à son tour, le sous-loue au client final. Dans la mesure du possible, les conditions de la sous-location sont alignées sur celles de la location principale, tant pour les échéances de paiement que pour les autres conditions financières. En pratique, Airbus et ATR permettent ainsi de rehausser la qualité de crédit de l'opération, comme s'ils fournissaient au bailleur principal une garantie de paiement des loyers pour le compte du sous-locataire. De tels encours d'Airbus et d'ATR sont reportés en engagements hors bilan.

Si la valeur actualisée d'une AVG est inférieure au seuil de 10%, la transaction couverte par l'AVG n'est pas comptabilisée au bilan consolidé, mais comme une vente. Les AVG n'ont pas vocation à être exercées à un coût supplémentaire pour Airbus ou ATR. En outre, pour réduire les risques associés aux AVG et pour limiter la probabilité de leur survenance, Airbus et ATR assignent aux AVG octroyées une valeur d'actif garantie prudente et des conditions d'exercice restrictives, notamment des fenêtres d'exercice limitées.

Risque résultant des opérations de financement des ventes

EADS classe les risques découlant des opérations de financement des ventes en deux catégories : (i) le Risque de Financement, pour lequel la qualité de crédit du client – c'est-à-dire sa capacité à honorer ses obligations au titre d'un contrat de financement – est l'élément constitutif du risque, et (ii) le Risque de Valeur des Actifs, à savoir le risque de décote de la valeur future de l'avion garanti.

Risque brut. Le Risque de Financement brut est la somme : (i) de la valeur nette comptable des avions faisant l'objet de contrats de leasing opérationnel ; (ii) du solde du principal à recevoir au titre de contrats de location-financement ou de prêts ; (iii) du montant maximum des engagements au titre des garanties financières ; et (iv) jusqu'au 31 décembre 2002, des engagements de passif fiscal, dénommés « stipulated loss values », associés aux opérations de type « lease in/lease out » (montants dont il est convenu de s'acquitter en cas de rupture anticipée de contrats bénéficiant de mesures fiscales favorables).

Le Risque de Financement brut, au titre des contrats de leasing opérationnel, de location-financement et de prêts diffère de la valeur des actifs correspondants au bilan d'EADS et des engagements hors bilan associés pour les raisons suivantes : (i) les actifs sont comptabilisés suivant les normes IFRS, mais sont relatifs à des opérations au titre desquelles il n'y a que peu de recours sur Airbus et ATR ; (ii) les actifs sont amortis ou font l'objet d'une provision pour dépréciation au bilan consolidé ; (iii) le risque brut hors bilan correspond à la valeur actualisée des engagements futurs alors que les Comptes présentent le montant total de ces engagements à leur valeur nominale ; et (iv) les engagements relatifs aux AVG comptabilisés en leasing opérationnel sont qualifiés de Risques de Valeur des Actifs, et non de Risques de Financement.

Le Risque de Valeur des Actifs brut est la somme des engagements maximum au titre des AVG et des engagements de rachat d'avions.

Risque net. Le risque net est la différence entre le risque brut et la valeur estimée des garanties reçues.

Les garanties sont évaluées à l'aide d'un modèle dynamique qui se fonde sur la valeur nette actualisée des prévisions de loyers futurs de l'avion sur le marché de la location et du coût de défaut potentiel. Les résultats issus de ce modèle de valorisation sont généralement inférieurs aux valeurs résiduelles telles qu'estimées par des experts indépendants, afin de tenir compte des conditions de marché selon une approche que la Direction estime prudente.

Conformément à sa politique en matière de provisions liées aux risques de financement de ses ventes, EADS provisionne la totalité de son risque net de financement et de valeur des actifs. Les provisions liées aux risques de financement des ventes, que ces risques figurent au bilan ou soient reportés en hors-bilan, sont comptabilisées en provisions pour risques ou en provisions pour dépréciation des actifs correspondants. Les provisions inscrites au passif des Comptes à la ligne provisions se rapportent essentiellement aux engagements hors bilan et au risque associé aux AVG. Voir « Note aux Comptes consolidés – Note 18c : Autres provisions ». Les provisions sont inscrites en dépréciation d'un actif donné lorsqu'elles peuvent être rattachées directement audit actif. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 11 : Immobilisations corporelles ; et Note 12 : Autres participations et actifs financiers à long terme ».

Risque lié au financement des ventes d'Airbus

Risque de financement d'Airbus. Certaines sociétés des groupes EADS et BAE Systems continuent d'assumer certaines responsabilités solidaires et indivises liées au risque de financement des ventes encouru par Airbus avant la création d'Airbus S.A.S. Les engagements d'EADS sur les passifs supportés par Airbus après le 1^{er} janvier 2001 sont limités par son statut d'associé d'Airbus S.A.S., dont elle détient 80%.

Au 31 décembre 2002, le Risque de Financement d'Airbus se répartit sur environ 150 appareils exploités par quelque 40 compagnies aériennes. La répartition par type d'appareils est équilibrée entre l'A300/310, la famille de l'A320 et l'A330/340. En outre, d'autres types d'actifs liés aux avions, comme les pièces détachées, peuvent également servir de garanties. 75% du Risque de Financement d'Airbus est réparti sur huit compagnies aériennes dans sept pays.

Par rapport au pic de 6 milliards de dollars atteint en 1998, Airbus a réduit le Risque de Financement brut qu'elle encourt de 32%, à 4,1 milliards de dollars (3,9 milliards d'euros) au 31 décembre 2002, sa flotte en service augmentant parallèlement de 64% (passant de 1 838 à 3 010 avions). La Direction estime que le niveau actuel de Risque de Financement brut améliore la capacité d'Airbus à aider ses clients dans un marché du financement d'avions tendu.

Le Risque de Financement net d'Airbus au 31 décembre 2001 et 2002, hors AVG, se décompose comme suit:

en millions d'euros	2002	2001
Risque de Financement brut – avant ajustements	3 904	4 020
Montant des ajustements	(323)	(515)
Risque de Financement – après ajustements	3 581	3 505
Au bilan	2 690	2 269
Hors bilan	891	1 236
Valeur estimée des garanties reçues	(2 061)	(1 988)
Risque net avant provisions	1 520	1 517
Provision/Dépréciation pour risque sur financement clients	(1 520)	(1 517)
Risque net résiduel	0,0	0,0

Sur la base d'un taux de change constant avec le dollar, devise dans laquelle Airbus reporte son risque de financement de ses clients, le Risque de Financement brut lié aux activités de financements d'Airbus a augmenté de € 600 millions environ.

Avant le 1^{er} janvier 2003, le risque de financement brut relatif aux opérations de « lease in/ lease out » était mesuré en référence à la valeur des engagements de passif fiscal, dénommés « stipulated loss values », qui lui étaient associés. Parmi les principaux ajustements, figure une correction du risque de financement brut afin de tenir compte de la poursuite des opérations de

« lease in/lease out » jusqu'à leur échéance (à savoir la différence entre la « stipulated loss value » et la valeur nette actualisée des futurs paiements dus au bailleur principal). A compter du 1^{er} janvier 2003, cette correction n'aura plus lieu d'être car le risque de financement brut lié à ces opérations de financement sera reporté comme étant la valeur nette actualisée des paiements futurs dus au bailleur principal.

Le risque lié aux activités de financement des clients inscrit au bilan pour un montant de 2,7 milliards d'euros, tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessus, diffère de la valeur comptable des actifs correspondants figurant au bilan d'EADS, soit 2,4 milliards d'euros. Cette différence résulte de : (i) la consolidation des actifs en conformité avec les normes IFRS même s'il n'y a pas de recours possible sur Airbus (à hauteur de 0,6 milliards d'euros environ) et (ii) la provision pour dépréciation des actifs associés (pour un montant de 0,9 milliards d'euros environ). Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 11 Immobilisations corporelles ; et Note 12 : Autres participations et actifs financiers à long terme » pour une description de la valeur nette comptable des actifs relatifs au financement des ventes, en ce compris Airbus (2,4 milliards d'euros) en totalité, et ATR (0,4 milliard d'euros) à hauteur de 50%.

Le montant du risque lié aux activités de financement de clients inscrit en hors bilan, tel qu'il apparaît ci-dessus, reflète essentiellement la valeur nette actualisée des opérations de « lease in/lease out » ajustée des dépôts bancaires correspondants. La valeur nominale cumulée des paiements futurs correspondant à ce risque hors bilan corrélative s'élève à 1 452 millions d'euros ; une provision correspondante de 617 millions d'euros figure au bilan d'EADS. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ». La diminution d'un exercice à l'autre du risque hors bilan est en grande partie imputable à l'effet de la dépréciation du dollar américain par rapport à ce même risque libellé en euros.

Risque de Valeur des Actifs d'Airbus . Une part importante du risque de valeur des actifs d'Airbus provient des AVG en cours. La direction d'Airbus considère que les risques financiers associés à ces garanties peuvent être raisonnablement appréhendés et estimés. Cette évaluation est fondée sur trois facteurs : (i) la garantie ne couvre qu'une tranche de la valeur future estimée de l'avion et son niveau est jugé prudent par rapport à la valeur future estimée de chaque appareil ; (ii) le risque lié aux AVG est réparti sur un grand nombre d'avions et de clients ; et (iii) les dates d'exercice des AVG en cours s'étalent jusqu'en 2017, ce qui permet de réduire les risques se matérialisant au cours d'un seul exercice. A titre d'exemple, pour chacun des exercices 2003 à 2007, le risque moyen annuel de perte de valeur des actifs provenant des AVG s'établit aux alentours de 280 millions d'euros en moyenne, reflétant le pic d'encours d'AVG en 2007. Par rapport à 2001, le Risque de Valeur des actifs bruts libellé en dollars est demeuré pratiquement inchangé en 2002. Le risque net, qui s'élève à 526 millions d'euros à fin 2002, est intégralement provisionné au bilan, d'où un risque net résiduel nul. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 18c : Autres provisions ».

Les dates d'exercices des AVG intervenant en moyenne au cours de la 10^{ème} année suivant la livraison de l'appareil, les AVG émises en 2003 ne pourront pas en général être exercées avant 2013 ; aucune augmentation du risque à court terme n'est donc prévue.

Risque lié au financement des ventes d'ATR

EADS ne consolide proportionnellement que 50% d'ATR et partage le risque avec son partenaire Alenia. Le risque clients d'ATR au 31 décembre 2002 est réparti sur plus de 257 appareils, 60 compagnies aériennes et 35 pays.

Par rapport à un pic de 1,8 milliards de dollars en 1997, ATR a réduit son risque brut d'environ 28%, à moins de 1,3 milliards de dollars au 31 décembre 2002, en dépit d'un marché concurrentiel pour les appareils à turbopropulseur.

Le détail des risques d'ATR liés au financement de ses ventes aux 31 décembre 2002 et 2001 est fourni dans le tableau ci-dessous :

en millions d'euros	ATR 50%	
	2002	2001
Risque de financement brut	610	828
Au bilan	454	654
Hors bilan	156	174
Valeur estimée des garanties reçues	(538)	(710)
Risque net avant provision	72	118
Provision	(72)	(118)
Risque net résiduel	0,0	0,0

Engagements de crédits relais. Bien que des engagements destinés à fournir un financement au titre des carnets de commandes d'Airbus et d'ATR soient également donnés, ils ne sont pas jugés comme faisant partie du risque brut tant que le financement n'est pas en place, ce qui ne se produit qu'au moment de la livraison de l'avion. Cela résulte du fait que (i) au regard de l'expérience passée, il est vraisemblable que ces crédits envisagés ne seront pas tous réellement mis en place, (ii) jusqu'à la livraison de l'avion, Airbus ou ATR conservent la propriété de l'actif et n'encourent aucun risque inhabituel sur cet actif et (iii) certains tiers peuvent participer au financement. Afin d'atténuer les risques pour Airbus et ATR au titre de ces engagements de crédits, les contrats prévoient généralement des conditions financières que les parties garanties doivent remplir pour en bénéficier. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ».

3.4 Politique de gestion de la trésorerie

Centralisation et gestion de la trésorerie

En 2002, le cadre technique et juridique d'un système de centralisation de la trésorerie, transfrontalier et entièrement automatisé (couvrant la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni) a été finalisé. La mise en œuvre de ce système, à l'échelle du Groupe, est prévue d'ici la fin 2003. Ce système de centralisation de la trésorerie augmentera la capacité de la Direction à connaître instantanément et avec précision la situation de trésorerie de chaque filiale du groupe. Il lui permettra également 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 capable de fournir, chaque mois, à la Direction une prévision mise à jour de la trésorerie générée et utilisée au sein de chacune des filiales pour les douze mois suivants, a été mise en place à l'essai en 2001. Elle est désormais pleinement opérationnelle.

Financement

EADS continue de bénéficier d'une solide position de trésorerie. En 2002, un crédit syndiqué de substitution d'un montant de 2,85 milliards d'euros a été mis en place et une ligne de crédit de 700 millions d'euros a été établie auprès de la Banque Européenne d'Investissement. Ces facilités de crédit restaient non souscrites au 31 mars 2003. En février 2003, EADS a lancé un programme de titres de dette à moyen terme (Euro Medium Term Note ou « EMTN »), d'une valeur de 3 milliards d'euros, suivi d'une émission initiale, à hauteur de 1 milliard d'euros, d'une Euro-obligation sur sept ans à 4,625%. Cette émission initiale est destinée au refinancement de la dette existante et à allonger la durée de vie moyenne de l'endettement du groupe EADS. La Direction estime que la mise en place de tels moyens de financement permettra à EADS de renforcer sa présence et sa notoriété sur certains segments des marchés financiers, tout en augmentant sa souplesse de réaction afin de faire face aux fluctuations de ses besoins de financements.

4 Résultat des activités

4.1 Comptes de résultat consolidés

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des comptes de résultat consolidés d'EADS pour chacun des exercices indiqués :

en millions d'euros, sauf pour les données par action	Exercice clos le 31 décembre	
	2002	2001
Produits d'exploitation	29 901	30 798
Coût des ventes	(24 465)	(25 440)
Marge brute	5 436	5 358
Frais commerciaux et administratifs	(2 251)	(2 186)
Frais de recherche et de développement	(2 096)	(1 841)
Autres produits	248	3 024
Autres charges	241	375
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation	(936)	(1 466)
Résultat avant résultat financier et impôts	160	2 514
Résultat des participations	87	(342)
Résultat financier	(81)	63
Autre résultat financier	21	(234)
Résultat net avant impôts	187	2 001
Impôts sur les bénéfices	(453)	(646)
Intérêts minoritaires	(33)	17
Résultat net	(299)	1 372
Résultat par action (en euro)	(0,37)	1,70

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

EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme un indicateur clé de sa performance économique. Les « éléments exceptionnels » se réfèrent aux produits ou dépenses de nature non récurrente tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur des actifs liés à la Fusion EADS, à la formation d'Airbus S.A.S. et à la création de MBDA, ainsi que les charges exceptionnelles d'amortissement des écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces opérations. Ils ne correspondent pas à la définition des éléments exceptionnels en vertu des normes IFRS.

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	
	2002	2001
Résultat avant résultat financier et impôts	160	2 514
Résultat des participations	87	(342)
Gains de dilution Airbus, MBDA	0	(2 794)
Amortissement des écarts d'acquisition et pertes de valeur	936	1 466
Amortissement exceptionnel (immobilisations)	227	260
Dépréciation exceptionnelle (actifs financiers)	0	315
Dépréciation exceptionnelle (stocks)	16	275
EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 426	1 694

4.2 Information par secteur d'activité

Le tableau ci-dessous indique la répartition par division du chiffre d'affaire consolidé et de l'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels d'EADS pour les deux derniers exercices:

en millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre 2002		Exercice clos le 31 décembre 2001	
	Chiffre d'affaires	EBIT avt amort. des écarts d'acqu. et él. except. ¹	Chiffre d'affaires	EBIT avt amort. des écarts d'acqu. et él. except. ¹
Airbus	19 512	1 361	20 549	1 655
Avions de Transport Militaire	524	(80)	547	1
Aéronautique	5 304	261	5 065	308
Systèmes Civils et de Défense	3 306	40	3 345	(79)
Espace	2 216	(268)	2 439	(222)
Sous-total	30 862	1 314	31 945	1 663
Siège/consolidation ²	(961)	112	(1 147)	31
EADS	29 901	1 426	30 798	1 694

¹ « EBIT » avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

² Concernant le chiffre d'affaires, le poste Siège/consolidation inclut notamment les ajustements et éliminations pour les opérations intra-groupes, ainsi que le chiffre d'affaires résultant de la location de bureaux. Concernant l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels, le poste Siège/consolidation comprend essentiellement les résultats du siège, à savoir en grande partie le revenu de la participation dans Dassault Aviation.

L'EBIT consolidé avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels d'EADS s'est élevé à 1 426 millions d'euros en 2002, soit un recul de 268 millions d'euros par rapport à 2001. Les effets des efforts de restructuration réalisés dans la division Systèmes Civils et de Défense ont contribué au résultat opérationnel de 40 millions d'euros pour cette division, contre une perte de 79 millions d'euros enregistrée en 2001. Outre ce redressement de la division Systèmes Civils et de Défense, le siège d'EADS, après une réduction d'environ 50 % de ses effectifs, a réalisé des économies de coûts substantielles en 2002, ce qui a permis d'augmenter fortement le niveau de sa contribution à l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels 2002.

Certains effets, notamment liés aux difficultés rencontrées par EADS sur ses marchés commerciaux, sont venus compenser ces éléments positifs. A l'issue de la faillite de Fairchild Dornier en 2002, la division Avions de Transport Militaire a déprécié pour 54 millions d'euros tous ses actifs relatifs au programme Do 728, dont elle était un partenaire solidaire pour le partage des risques.

En 2002, la division Espace a enregistré des pertes supérieures à leur niveau de 2001 atteignant 268 millions d'euros. Ces pertes sont essentiellement liées à des charges supplémentaires de restructuration pour Astrium, aux conséquences de la récession du marché des télécommunications commerciales (en ce compris l'annulation d'un satellite), aux dépassements de coûts sur certains contrats et à des provisions supplémentaires pour dépréciations des participations.

Airbus et la division Aéronautique ont été pénalisés par le fléchissement du trafic des passagers et par la baisse corrélative des livraisons d'appareils dans le monde. La hausse des frais de recherche et développement pour l'A380 ainsi que la réduction des livraisons d'avions ont pesé sur la rentabilité d'Airbus en 2002. Toutefois, les économies de coûts et la flexibilité de l'organisation de la production d'Airbus ont permis d'atténuer ces éléments et de dégager en 2002 un EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels de 1 361 millions d'euros soit une diminution de 294 millions d'euros par rapport à 2001. Avant prise en compte des frais de recherche et développement, la marge opérationnelle (calculée sur la base de l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels) a progressé de 15 % en 2001 à 15,6 % en 2002. L'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels de la division Aéronautique a reculé, passant de 308 millions d'euros en 2001 à 261 millions d'euros en 2002. Ce repli est en grande partie imputable à une augmentation dans le domaine de l'aviation militaire des charges de recherche et développement et des dépenses des ventes, de marketing et administratives ainsi qu'à la diminution du volume des activités aérostructures et maintenance suite au ralentissement du secteur commercial.

Restructurations. Depuis sa création en 2000, EADS a mis en place un certain nombre de plans de restructuration qu'elle continue de faire appliquer afin de renforcer davantage sa compétitivité au sein des différents marchés très concurrentiels sur lesquels elle intervient. Un montant total de 161 millions d'euros a été comptabilisé en charges de restructuration au compte de résultat consolidé 2002. Ce montant comprend de nouvelles provisions, ainsi que des charges de l'exercice essentiellement relatives à : (i) des réductions d'effectifs, des contraintes budgétaires et des problèmes relatifs à Ariane V au sein de la division Espace (105 millions d'euros) ; (ii) des réductions d'effectifs et un plan de départs en retraite anticipée dans la division Systèmes Civils et de Défense (31 millions d'euros) ; et (iii) d'autres provisions pour restructuration au niveau du siège et de la division Aéronautique.

Le montant des charges de restructuration apparaît à la fois aux postes « provisions » et « autres dettes ».

Economies de coûts issues des synergies. A fin 2002, la Direction estime avoir réalisé environ 400 millions d'euros d'économies sur son objectif total issu des synergies dégagées par ses activités, notamment au niveau des approvisionnements, des aérostructures et de son siège. EADS met actuellement en place de nouvelles actions destinées à générer 200 millions d'euros supplémentaires sur son programme d'économies de coûts à compter de 2004. L'équipe en charge de l'intégration des différentes activités issues de la fusion, qui avait été créée dès la naissance d'EADS pour identifier et contrôler la mise en œuvre de ces économies, a été dissoute en 2002 et ses responsabilités ont été transférées directement aux unités opérationnelles concernées, tandis qu'une fonction de contrôle centralisé demeure au siège.

4.3 Résultats des activités d'EADS – Comparaison des exercices 2002 et 2001

La comparaison d'un exercice à l'autre du résultat des activités d'EADS repose sur les Comptes.

Chiffre d'affaires consolidé

Le chiffre d'affaires total consolidé d'EADS en 2002 a légèrement diminué, cédant 3%, pour passer de 30 798 millions d'euros en 2001 à 29 901 millions d'euros.

- **Airbus.** Le chiffre d'affaires consolidé d'Airbus s'est établi à 19,5 milliards d'euros, en recul de 1 037 millions d'euros par rapport à 2001. Cette baisse s'explique en grande partie par la diminution des livraisons d'avions, passées de 325 en 2001 à 303 en 2002, ainsi que par la faiblesse du dollar. Comme en 2001, la plus grande partie des livraisons concernent les appareils à fuselage standard, tels l'A319, l'A320 et l'A321. Airbus a livré 236 avions de ce type en 2002, contre 257 en 2001. L'évolution du chiffre d'affaires consolidé d'Airbus entre 2001 et 2002 a également été influencée par les fluctuations de change entre l'euro et le dollar (cours de marché moyen euro-dollar à 0,95 en 2002 contre 0,90 en 2001). A taux de change constant par rapport à 2001, le déclin du chiffre d'affaires d'Airbus se serait limité à 2,5%. Pour une description de l'impact des fluctuations du taux de change sur le résultat des activités d'EADS et sur sa politique de couverture, voir « Considérations comptables – IAS 39 – Comptabilisation de la couverture du risque de change » et « Politiques – Politique de gestion de change ».

- **Avions de Transport Militaire.** Le chiffre d'affaires consolidé de la division Avions de Transport Militaire s'est établi à 524 millions d'euros en 2002, soit un repli de 23 millions d'euros par rapport au chiffre d'affaires consolidé de 547 millions d'euros enregistré en 2001. Alors que les livraisons de CN-235 ont progressé en 2002, pour passer de 4 unités en 2001 à 8 au cours de l'exercice considéré (auxquelles s'ajoutent 2 C-212), le retard pris dans le programme de l'A310 VIP, conjugué à la baisse des ventes de C-295 SAF, ont contrebalancé ces performances.

- **Aéronautique.** Le chiffre d'affaires consolidé de la division Aéronautique a progressé de 5%, passant de 5,1 milliards d'euros en 2001 à 5,3 milliards d'euros en 2002, essentiellement en raison de l'augmentation des livraisons d'hélicoptères par Eurocopter en 2002, qui se sont élevées à 397 appareils contre 335 en 2001, et des services de support à la clientèle. Cette hausse a été en partie compensée par les conséquences des difficultés du secteur de l'aviation commerciale sur l'activité aérostructures de la division.

- **Systèmes Civils et de Défense.** La division Systèmes Civils et de Défense a généré un chiffre d'affaires consolidé de 3,3 milliards d'euros en 2002, relativement inchangé par rapport à 2001. Ce modeste recul traduit principalement la diminution de la participation dans AMM après la création de MBDA à fin 2001, qui a été compensée par (i) la consolidation intégrale de Cogent au titre de l'exercice 2002 et (ii) la croissance d'environ 10 % du chiffre d'affaires de toutes les unités opérationnelles de la division sauf MBDA. Voir « Considérations comptables – Modifications du périmètre de consolidation ».

- **Espace.** Le chiffre d'affaires consolidé de la division Espace a reculé de 9%, passant de 2,4 milliards d'euros en 2001 à 2,2 milliards en 2002. Ce recul s'explique essentiellement (i) par les difficultés rencontrées par les programmes de télécommunications civiles d'Astrium, ainsi que (ii) par la montée en puissance plus lente que prévu du programme Ariane V au sein de EADS Launch Vehicles.

Coût des ventes consolidé

Le coût des ventes consolidé d'EADS a reculé de 4 %, passant de 25 440 millions d'euros en 2001 à 24 465 millions d'euros en 2002. Cette diminution est largement due à la réduction des livraisons d'avions Airbus, ainsi qu'à la baisse significative de la charge d'amortissement des réévaluations à leur juste valeur des stocks, à l'issue de la création d'EADS (275 millions d'euros en 2001 contre 16 millions d'euros en 2002). Voir « Considérations comptables – Réévaluations à la juste valeur ».

Marge brute consolidée

En 2002, la marge brute consolidée s'est appréciée de 78 millions d'euros, pour passer de 5 358 millions d'euros en 2001 à 5 436 millions d'euros en 2002. Hors effet de la charge d'amortissement exceptionnel des réévaluations à la juste valeur des stocks et immobilisations, la marge brute consolidée aurait accusé un repli de 214 millions d'euros par rapport à son niveau de 2001, en ligne avec le recul du chiffre d'affaires en 2002. Exprimée en pourcentage, la marge brute consolidée avant amortissement des réévaluations à la juste valeur reste en 2002 inchangée par rapport à son niveau de 2001, soit 19%. Cette stabilité est le résultat des efforts permanents menés pour réduire les coûts et amortir l'impact des variations de volumes grâce à la mise en œuvre d'une grande flexibilité de l'organisation de la production.

Frais commerciaux et administratifs consolidés

Les frais commerciaux et administratifs consolidés d'EADS ont légèrement progressé, passant de 2 186 millions d'euros en 2001 à 2 251 millions d'euros en 2002. Cette progression est essentiellement imputable à l'augmentation de la masse salariale et des primes d'assurance chez Airbus et dans la division Aéronautique. Toutefois, l'effet continu des initiatives de restructuration au niveau des activités générales et administratives, notamment la réduction des coûts intervenue au niveau du siège ont permis de compenser ces hausses.

Frais de recherche et développement consolidés

Les frais de recherche et développement consolidés d'EADS ont augmenté de 14%, passant de 1 841 millions d'euros en 2001 à 2 096 millions d'euros en 2002. Cette croissance est essentiellement liée aux programmes Airbus actuellement en cours (1,7 milliards d'euros en 2002). En effet, les dépenses associées au programme de l'A380 ont atteint 819 millions d'euros en 2002, représentant une augmentation de 435 millions d'euros par rapport aux montants engagés en 2001. Depuis 2001, le montant cumulé des dépenses de recherche et développement engagées au titre du programme de l'A380 s'élève à 1,3 milliards d'euros. Le total des dépenses supplémentaires en recherche et développement prévu à l'horizon 2003–2005 s'élève à 3 milliards d'euros. Quoiqu'en baisse de 130 millions d'euros par rapport à leur niveau de 2001, les dépenses liées au programme de la certification de l'A340-500/600 obtenue en décembre 2002 (248 millions d'euros en 2002) ainsi que les améliorations supplémentaires apportées aux programmes existants, ont également participé aux dépenses en recherche et développement engagées sur l'exercice. Hormis la hausse des dépenses en recherche et développement engagées par la division Aéronautique et essentiellement affectées au programme de l'A380, les dépenses en recherche et développement consolidées autres que celles d'Airbus se sont maintenues à un niveau sensiblement équivalent à celui de 2001. Airbus mis à part, les divisions d'EADS engagent environ, tous les ans, 400 millions d'euros de frais de recherche et développement consolidés dans le cadre de la poursuite de leurs activités.

Autres produits (et autres charges) consolidés

Les autres produits (et autres charges) consolidés représentent principalement les profits et pertes résultant des cessions de participations, ainsi que les revenus tirés des actifs loués. Le montant net des autres produits (et autres charges) d'EADS sont passés de 2 649 millions d'euros en 2001 à 7 millions d'euros en 2002. Ce recul résulte essentiellement de l'effet non récurrent des gains résultant des dilutions liées aux créations d'Airbus S.A.S. (2 537 millions d'euros) et MBDA (280 millions d'euros) qui avaient été comptabilisés sous ce poste au titre de l'exercice 2001. Voir « Considérations comptables – Résultat relatif aux opérations de dilution ». Hors effet des gains de dilution de 2001, le poste « autres produits nets » a augmenté de 152 millions d'euros, ce qui reflète la plus-value de cession par EADS à Snecma de sa participation de 50 % détenue dans Aircelle (63 millions d'euros), la plus-value de cession de MDTV à IBM ainsi que la diminution des dépenses du siège en 2002.

Dotations aux amortissements et dépréciation des survaleurs consolidées

Les dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et les dotations exceptionnelles pour accélérer l'amortissement des survaleurs consolidées ont diminué de 36 %, passant de 1 466 millions d'euros en 2001 à 936 millions d'euros en 2002. Hors dépréciation exceptionnelle des survaleurs, l'amortissement annuel des écarts d'acquisition consolidé s'inscrit en retrait de 90 millions d'euros, reculant de 676 millions d'euros à 586 millions d'euros entre 2001 et 2002. Cette variation provient de la diminution en 2002 de la valeur nette à amortir des écarts d'acquisition par rapport à 2001, compte tenu de l'accélération de l'amortissement des écarts d'acquisition. Voir « Considérations comptables – Dépréciation des actifs ». Les écarts d'acquisition au sein de la division Espace ont fait l'objet d'un test de dépréciation de valeur, qui a conduit à la constatation d'une charge exceptionnelle de 350 millions d'euros en 2002 pour accélérer à nouveau l'amortissement de ces écarts d'acquisition.

en millions d'euros	2002		2001	
	Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation des survaleurs	Dont dépréciation des survaleurs	Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation des survaleurs	Dont dépréciation des survaleurs
Airbus	373	–	372	–
Avions de Transport Militaire	–	–	–	–
Aéronautique	54	–	51	–
Systèmes Civils et de Défense	107	–	739	580
Espace	397	350	255	210
Siège	5	–	49	–
EADS	936	350	1 466	790

Résultat consolidé des participations

Le résultat consolidé des participations se compose essentiellement du résultat des sociétés consolidées selon la méthode de mise en équivalence, ainsi que des résultats associés à des participations qui ne sont pas consolidées (à savoir dépréciations de la valeur nette comptable des participations, dividendes reçus). En 2002, EADS a enregistré un produit consolidé de ses participations de 87 millions d'euros, contre une perte de 342 millions d'euros au titre de l'exercice 2001. Cette variation est essentiellement imputable à la dépréciation exceptionnelle de valeur, pour un montant de 315 millions d'euros, des participations détenues dans les télécommunications civiles (sociétés communes avec Nortel, comptabilisées selon la méthode des coûts historiques depuis le 1^{er} octobre 2001), ainsi que la provision, à hauteur de 63 millions d'euros, pour déprécier totalement la valeur des participations dans le domaine des activités spatiales commerciales (notamment Nahuelsat) en 2001. Comme en 2001, EADS a comptabilisé en 2002 une provision pour dépréciation supplémentaire de 29 millions d'euros de la valeur de sa participation dans Arianespace. Celle-ci affiche désormais une valeur nette comptable nulle.

La participation de 46 % détenue par EADS dans Dassault Aviation, consolidée selon la méthode de mise en équivalence, a contribué à hauteur de 111 millions d'euros au produit des participations (après déduction de l'amortissement de l'écart d'acquisition correspondant d'un montant de 25,6 millions d'euros). Aucun chiffre relatif à l'exercice 2002 n'étant disponible à ce jour concernant Dassault Aviation, le résultat net de l'exercice précédent a servi de base pour annoncer le résultat net de cette participation pour l'exercice en cours.

Intérêts nets consolidés

Les intérêts nets consolidés reflètent le résultat net des produits et charges d'intérêts générés par les actifs et passifs à caractère financier. En 2002, EADS a affiché une charge d'intérêts nette consolidée de 81 millions d'euros, à comparer au produit d'intérêts net consolidé de 63 millions d'euros enregistré en 2001. Cette variation résulte principalement : (i) d'une charge d'intérêts plus élevée en 2002 sur les avances remboursables reçues de la part des gouvernements européens (augmentation de charge d'un montant de 45 millions d'euros essentiellement liée à l'A380) ; (ii) d'une différence croissante de taux d'intérêt entre la rémunération des dépôts et le coût de la dette; et (iii) de la réduction de la position de trésorerie nette moyenne en 2002 par rapport à 2001.

Autre résultat financier consolidé

Le poste « autre résultat financier consolidé » a augmenté, se traduisant par un produit de 21 millions d'euros en 2002 contre une charge de 234 millions d'euros comptabilisée en 2001. Cette variation résulte essentiellement d'un produit de 117 millions d'euros issu de la réévaluation à la juste valeur et de l'arrivée à échéance des dernières macro-couvertures en 2002, contre une perte de 153 millions d'euros comptabilisée au titre de ces mêmes couvertures en 2001. Du fait de l'absence de macro-couvertures au 1^{er} janvier 2003, la réévaluation à la juste valeur et l'arrivée à échéance de ces couvertures ne devraient plus avoir de répercussions sur le poste « autre résultat financier consolidé ».

Impôts sur les bénéfices consolidés

Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 9 : Impôts sur les bénéfices ».

Résultat net consolidé

Compte tenu des éléments analysés ci-dessus, EADS a enregistré une perte nette consolidée de 299 millions d'euros en 2002 contre un résultat net consolidé de 1 372 millions d'euros en 2001.

Résultat par action

Le bénéfice par action a reculé de 2,07 euros par action, passant de 1,70 euro par action en 2001 à (0,37) euro par action en 2002. Le nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2002 s'élevait à 800 957 248 actions. Le dénominateur utilisé dans le calcul du résultat par action a été un nombre moyen d'actions en circulation de 804 116 877. La réduction du nombre moyen d'actions par rapport à 2001 est la résultante du rachat de 10 241 252 actions et de l'émission de 2 022 939 actions au titre du plan d'actionnariat des salariés d'octobre 2002.

5 Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Le tableau suivant présente une synthèse de la variation des capitaux propres consolidés pour l'exercice allant du 1^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2002.

en millions d'euros

Solde au 1^{er} janvier 2002	9 877
Augmentation de capital	16
Perte nette	(299)
Dividendes versés	(403)
Rachat d'actions par la Société	(156)
Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés	3 730
Solde au 31 décembre 2002	12 765

Le montant des capitaux propres consolidés a augmenté de 2 888 millions d'euros, passant de 9 877 millions d'euros au 31 décembre 2001 à 12 765 millions d'euros au 31 décembre 2002. Cette hausse s'explique essentiellement par une appréciation des taux de change au comptant

entre l'euro et le dollar en 2002 (avec un taux euro-dollar de 1,05) par rapport à 2001 (taux euro-dollar de 0,88). Ce raffermissement a eu un impact significatif sur le poste « autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés ». Plusieurs facteurs sont néanmoins venus contrecarrer en partie cet effet favorable : perte nette consolidée, mise en paiement des dividendes et rachat par EADS de ses propres actions.

Augmentation de capital

Dans le cadre de son plan d'actionnariat des salariés (ESOP) 2002, EADS a procédé à l'émission de 2022939 actions, ce qui lui a permis de lever 16 millions d'euros environ.

Paiement de dividendes

Le 17 mai 2002, l'assemblée générale des actionnaires a décidé la mise en paiement d'un dividende en numéraire au titre de l'exercice 2001, de 0,50 euro par action. Les dividendes ainsi versés, pour un montant total de 403 millions d'euros, ont été payés le 28 juin 2002.

Rachat par la Société de ses propres actions

En 2002, EADS a procédé au rachat de 10241252 de ses propres actions pour un montant total de 156 millions d'euros. Au 31 décembre 2002, le nombre d'actions en circulation s'établissait à 800957248.

Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés

En 2002, le poste « autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés » a augmenté de 3730 millions d'euros. La variation constatée de ce poste est imputable à : (i) la valorisation en fin d'exercice à la valeur de marché de la quote-part du portefeuille de couvertures d'EADS qui remplit les critères d'application de la norme IAS 39 (2,7 milliards d'euros) et (ii) des ajustements de change en raison de la consolidation de filiales qui n'établissent pas leurs comptes en euro (1,0 milliard d'euros).

Au 31 décembre 2002, le montant notionnel du portefeuille de couvertures non arrivées à échéance, éligibles au traitement comptable au titre de la norme IAS 39, s'est élevé à 42 milliards de dollars environ – un montant couvert contre les fluctuations de l'euro et de la livre sterling. L'augmentation de ce montant notionnel du portefeuille de couvertures, qui s'établissait à 35,3 milliards de dollars au 31 décembre 2001, reflète en définitive le choix approuvé par le Conseil d'administration d'EADS d'étendre le portefeuille de couvertures jusqu'en 2010 afin de tenir compte des modifications intervenues au niveau de son carnet de commandes fermes en 2002, notamment en ce qui concerne les commandes fermes d'A380. La valorisation en fin d'exercice à la valeur de marché du portefeuille de couvertures d'EADS éligibles au traitement comptable au titre de la norme IAS 39 a entraîné une variation positive de leur valorisation de 5224 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2001, sur la base d'un taux de clôture euro contre dollar de 1,05.

Sous l'effet de cette variation positive de la valorisation à la juste valeur de marché du portefeuille de micro-couvertures, les provisions au titre des écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés en 2001 d'un montant de 2405 millions d'euros ont été reprises, et les autres actifs d'exploitation, parmi lesquels ont été constatés les écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés, ont augmenté pour atteindre 2819 millions d'euros. L'impact fiscal correspondant à cette variation est de 1879 millions d'euros et a entraîné une réduction de 828 millions des actifs d'impôts différés au titre des écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés comptabilisés en 2001, ainsi qu'une augmentation corrélative de 1051 millions d'euros des passifs d'impôts différés au titre des écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés au 31 décembre 2002.

Un ajustement de 632 millions d'euros a été comptabilisé en intérêts minoritaires afin de refléter la quote-part de 20% de BAE Systems dans la variation positive de la valorisation à la valeur de marché après impôts du portefeuille de couverture d'EADS. Suite à cet ajustement, les intérêts minoritaires en rapport avec les écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés se sont élevés à 416 millions d'euros au 31 décembre 2002, contre (216) millions d'euros au 31 décembre 2001.

La hausse des écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés de 2713 millions d'euros au 31 décembre 2002, imputable aux variations de la juste valeur des instruments de couverture, représente la variation nette de valorisation des écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés du portefeuille de couverture d'EADS, après prise en compte des impôts différés et intérêts minoritaires. Voir « Considérations comptables – IAS 39 – Comptabilisation de la couverture du risque de change » et « Politiques – Politique de gestion de change ».

L'impact des ajustements de change sur les écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés en 2002 s'est élevé à 1027 millions d'euros, un montant positif qui reflète la fermeté du taux de change au comptant de l'euro par rapport aux autres devises au 31 décembre 2002.

6 Variation de la position de trésorerie nette

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 : flux de trésorerie générés par ses propres activités d'exploitation, acomptes versés par les clients, partenariats de partage des risques avec des sous-traitants et avances remboursables consenties par les gouvernements européens. En outre, EADS bénéficie, pour ses activités militaires, des contrats de recherche et développement financés par les Etats.

Le tableau ci-après présente la variation de la position de trésorerie nette consolidée d'EADS au cours des périodes indiquées. Voir également « Comptes consolidés – Tableaux des flux de trésorerie consolidés ».

en millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre	
	2002	2001
Position de trésorerie nette au 1^{er} janvier	1 533	2 143
Première consolidation d'Airbus UK / GIE 20%		(838)
Trésorerie nette au début de la période	1 533	1 305
Flux de trésorerie brute liés à l'exploitation	1 862	2 654
Variations du fonds de roulement	804	2
Trésorerie affectée aux activités d'investissement	(2 953)	(1 882)
Quote-part affectée aux investissements en capital	(2 093)	(1 311)
Quote-part affectée aux opérations de financement des clients	(865)	(93)
Autres	5	(478)
Flux de trésorerie disponible ¹	(287)	774
Dont flux de trésorerie disponible avant financement des clients	578	867
Rachat d'actions par la Société	(156)	0
Dividendes versés aux actionnaires	(403)	(404)
Augmentation de capital	16	21
Autres variations de la situation financière	521	(163)
Position de trésorerie nette consolidée au 31 décembre	1 224	1 533

¹ Ne tient pas compte des investissements en valeurs mobilières immédiatement disponibles pour cession (264 millions d'euros en 2002 contre 390 millions d'euros en 2001), qui entrent dans la catégorie des liquidités, et non des placements.

En 2002, la position de trésorerie nette consolidée a reculé de 20%, pour s'établir à 1 224 millions d'euros au 31 décembre de l'exercice. Pour EADS, le calcul permettant d'établir sa position de trésorerie nette consolidée correspond à la différence entre : (i) ses disponibilités et équivalents ainsi que ses valeurs mobilières de placement (ii) et ses dettes financières (telles qu'elles sont comptabilisées au bilan consolidé). Les efforts menés par Airbus pour limiter la progression du risque de financement des clients et la priorité donnée dans l'ensemble de la Société à la gestion de la trésorerie, associés aux nouvelles avances remboursables perçues de la part des gouvernements européens (essentiellement dans le cadre du programme de l'A380), ainsi qu'au niveau soutenu des paiements intervenus avant livraison de la part de clients d'Airbus, sans oublier l'effet positif du fléchissement du dollar sur le portefeuille de dettes d'EADS libellées en dollar, ont été compensés par d'importants investissements en immobilisations, par la reprise des provisions constituées pour les anciennes macro-couvertures désormais qualifiées de micro-couvertures, ainsi que par la mise en paiement de dividendes en 2002.

Flux de trésorerie brute liés à l'exploitation

En 2002, le principal facteur ayant contribué au flux de trésorerie brute lié à l'exploitation (1,9 milliard d'euros) a été l'arrivée à l'échéance de certaines couvertures portant un taux de change en dollar défavorable. Cet effet négatif a été compensé au niveau du résultat opérationnel par la reprise des provisions constituées au 31 décembre 2000, au titre de la valorisation aux cours alors en

vigueur des macro-couvertures qui ont été re-qualifiées en micro-couvertures. Voir « Considérations comptables – IAS 39 – Comptabilisation de la couverture du risque de change ». La reprise de ces provisions s'est élevée à 1 milliard d'euros environ en 2002. La provision restant inscrite dans les Comptes et destinée à ce type de couverture, qui devrait être entièrement reprise au cours des deux prochaines années, atteint environ 300 millions d'euros. Une fois intégralement reprises, ces provisions ne devraient plus exercer aucun effet sur les flux de trésorerie brute liés à l'exploitation. L'amortissement des immobilisations, hors amortissements exceptionnels des réévaluations à la juste valeur, s'établit à 1,6 milliard d'euros en 2002, soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2001, qui ressortait à 1,5 milliard d'euros.

Variations du besoin en fonds de roulement

Le besoin en fonds de roulement se compose de la somme des créances clients, de la valeur nette des stocks, d'autres actifs et charges constatées d'avance, retraitée des dettes fournisseurs, autres dettes et produits constatés d'avance. Les variations du besoin en fonds de roulement se sont soldées par un impact positif de 804 millions d'euros sur la position de trésorerie nette en 2002. Parmi les principaux éléments qui ont contribué à cette variation positive figurent l'augmentation des avances remboursables consenties par les gouvernements européens dans le cadre de l'A380, lesquelles ont été comptabilisées en « autres dettes », ainsi qu'une réduction des créances clients suite à l'accent mis par EADS sur la gestion de sa trésorerie. Cet effet a été en partie atténué par l'accroissement des stocks, pour un montant d'environ 500 millions d'euros, constaté dans l'ensemble des divisions du Groupe à l'exception d'Airbus. Au 31 décembre 2002, le montant total des avances remboursables reçues de la part des gouvernements européens, comptabilisées au bilan au poste « autres dettes », s'élevait à 4,3 milliards d'euros. Sur ce chiffre, 2,6 milliards d'euros concernent les long-courriers d'Airbus et 1,1 milliard d'euros se rapportent à l'A380, le solde se répartissant entre les autres programmes. En 2002, les avances remboursables des gouvernements européens encaissées se sont élevées à 980 millions d'euros, tandis que les remboursements intervenus au titre des avances remboursables préalablement consenties par des gouvernements européens ont représenté 250 millions d'euros. Le montant de 170 millions d'euros d'intérêts courus relatifs à ces avances pour 2002 a été comptabilisé au bilan, au poste « autres dettes ».

En 2002, le montant total des acomptes versés par des clients s'est établi à 13,7 milliards d'euros contre 14,7 milliards au 31 décembre 2001. Cette variation constatée d'un exercice à l'autre résulte essentiellement de l'effet de change dû au fléchissement du dollar. A taux de change constant avec le dollar, le niveau des acomptes versés par des clients à fin 2002 restait relativement inchangé par rapport à 2001. 9,5 milliards d'euros des acomptes clients ainsi reçus ont été enregistrés en diminution des stocks au 31 décembre 2002, résultant en un solde de 3,6 milliards d'euros d'acomptes versés par des clients comptabilisés au bilan, au poste « autres dettes » et 600 millions d'euros portés en « créances clients ».

Trésorerie affectée aux activités d'investissement

La Direction classe la trésorerie affectée à ses activités d'investissement en trois catégories :

(i) les dépenses d'investissement, (ii) les opérations de financement-clients et (iii) les investissements nets dans les filiales.

Dépenses d'investissement. Les dépenses d'investissement (investissements en immobilisations) se sont élevées à 2,1 milliards d'euros en 2002 contre 1,3 milliards d'euros en 2001. Le montant total de ces dépenses lié au programme de l'A380 a atteint 910 millions d'euros en 2002 contre 300 millions d'euros en 2001. EADS estime que le montant total des dépenses d'investissement en liaison avec le programme de l'A380 à compter de 2003 s'élèvera environ à 2,5 milliards d'euros. La part restante de ces dépenses est liée à la poursuite des mesures d'intégration d'Airbus, à hauteur de 650 millions d'euros (chaînes de montage et systèmes informatiques communs) et aux programmes des autres divisions, pour un montant de 530 millions d'euros. Airbus mis à part, les divisions d'EADS engagent environ 500 millions d'euros par an de dépenses d'investissement destinées à la conduite de leurs activités. Les investissements dans des contrats de location d'avions entrent dans les financements de clients, et non dans les dépenses d'investissement, même si les actifs sous-jacents sont comptabilisés en immobilisations.

Pour la période 2003 à 2005, 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 des installations de production d'avions Airbus. En particulier, le programme de développement du très gros porteur A380 nécessitera des investissements significatifs.

Financement-clients. Les flux de trésorerie nette consolidée correspondant à de nouveaux financements-clients se sont élevés à 865 millions d'euros en 2002, en ce compris un impact positif net de 29 millions d'euros provenant d'ATR. La contribution brute d'Airbus au financement de clients en 2002 s'est élevée à 1,8 milliard d'euros. Cette hausse résulte essentiellement de nouveaux contrats de location-financement et autres prêts. EADS a réduit de 900 millions d'euros environ son encours de financement-clients en 2002, en cédant notamment un financement mis

en place l'année-même, à hauteur de 400 millions d'euros dans le cadre de prêts accordés à UAL. Au 31 décembre 2002, plus aucun risque lié à UAL ne demeure. EADS vise à structurer l'ensemble de ses financements-clients de telle sorte qu'il lui soit ensuite possible d'envisager la cession totale ou partielle du risque encouru.

N'est pas incluse dans les nouveaux financements de clients d'ATR et d'Airbus en 2002, l'amortissement annuel, pour un montant d'environ 200 millions d'euros, des encours existants (à savoir essentiellement l'amortissement des avions faisant l'objet d'un leasing opérationnel). Cet amortissement est comptabilisé au poste Flux de trésorerie liée à l'exploitation. Compte tenu de cet amortissement, l'augmentation nette de l'encours de financement-clients est en ligne avec la hausse observée du montant de risque brut à taux de change constant avec le dollar. Voir « Politiques – Politique de financement des ventes » et « Notes aux Comptes Consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ».

En réponse à la demande croissante de financements de la part de ses clients, EADS prévoit d'effectuer des dépenses d'investissement supplémentaires en rapport avec le financement clients pour ses avions commerciaux, par l'intermédiaire de contrats de location-financement et de prêts. Le budget d'augmentation des financements-clients fixé par EADS en 2003 est inférieur à celui de 2002, et EADS entend poursuivre sa pratique restrictive qui vise à maintenir au niveau le plus faible possible l'augmentation de son encours de financements-clients. Voir « Politiques – Politique de financement des ventes ».

Autres. En 2001, les investissements nets dans les filiales ont essentiellement porté sur l'acquisition de Tesat Spacecom, de Cogent et d'une participation supplémentaire dans Dornier, pour environ 400 millions d'euros. En 2002, le produit associé à la cession d'Aircelle et de MDTV a contribué au solde positif des investissements nets réalisés dans des filiales. Voir « Considérations comptables – Modifications du périmètre de consolidation ».

Flux de trésorerie disponible

En conséquence des facteurs évoqués ci-dessus, les flux de trésorerie disponible enregistrent un niveau négatif de 287 millions d'euros en 2002 contre un flux positif de 774 millions d'euros en 2001. Le flux de trésorerie disponible positif avant financement de clients s'établit à 578 millions d'euros en 2002 contre 867 millions d'euros en 2001.

Autres variations de la situation financière

Parmi les autres variations qui ont affecté la situation financière de la Société, on peut citer les modifications de la valorisation des taux de change sur la trésorerie et les instruments de dette, ainsi que les mouvements de trésorerie et/ou d'éléments de passif financier suite aux modifications du périmètre de consolidation d'EADS. En 2001, une variation négative de la valorisation des instruments de dette d'EADS libellés en dollars (335 millions d'euros) avait été le principal élément inclus. Pour 2002, parmi les principaux facteurs qui affectent les autres variations de la situation financière du Groupe, on peut citer l'effet positif du taux de change sur la valorisation de la dette libellée en dollars, pour un montant de 782 millions d'euros environ, compensés par les dividendes versés aux actionnaires minoritaires (essentiellement 125 millions d'euros versés à BAE Systems au titre d'Airbus), et par les effets de change sur la trésorerie, à hauteur de 80 millions d'euros environ.

7 *Eléments de passif financier consolidé*

Le solde des éléments de passif financier s'établissait à 4 976 millions d'euros en 2002 par opposition à 6500 millions d'euros en 2001. La diminution nette de 742 millions d'euros des éléments de passif financier consolidé par rapport à 2001 (à taux de change constant avec le dollar) est principalement imputable au règlement d'obligations et au remboursement de dettes dues à des établissements financiers. Un ajustement de 782 millions d'euros a reflété l'impact de change dû au fléchissement du dollar au titre des éléments de passif financier libellés en dollar.

Le tableau suivant présente la composition des éléments de passif financier consolidés d'EADS, en ce compris la dette à court et à long terme, au 31 décembre 2002 et 2001 :

en millions d'euros	Montant principal à échoir	
	2002	2001
Contrats de location-financement	1 566	1 746
Obligations	253	621
Engagements au titre d'instruments financiers	1 569	1 827
Emprunts	1 048	1 754
Autres	540	552
Total des Eléments de passif financier	4 976	6 500

Le poste « total des éléments de passif financier » inclut la consolidation à 100% de la dette financière d'Airbus pour un montant de 4 162 millions d'euros. EADS n'est cependant engagée qu'à hauteur de 80% dans la dette financière contractée après le 1^{er} janvier 2001, conformément à sa participation dans Airbus. Voir « Politiques – Politique de financement des ventes – Risque lié au financement des ventes d'Airbus ».

Le calendrier d'échéances du total des éléments de passif financier consolidé d'EADS, de 4 976 millions d'euros, s'établit comme suit (en millions d'euros) :

en millions d'euros	2003	2004	2005	2006	2007	Au-delà
	1 185	193	325	393	715	2 165

La trésorerie centralisée par EADS et qui appartient à ses partenaires au sein de sociétés communes est comptabilisée comme des dettes à court terme. Dans la mesure où des contrats de centralisation de la trésorerie sont en place, cette trésorerie est destinée à demeurer entre les mains d'EADS et ne peut être exigible pour un remboursement immédiat. La part de ces dettes venant à échéance en 2003 est de 540 millions d'euros et correspond essentiellement à des dettes récurrentes à court terme relatives à MBDA et Astrium.

Plus de 75% des 4 976 millions d'euros d'éléments de passif financier au 31 décembre 2002 proviennent du financement des actifs de financement des ventes d'EADS, ayant une échéance à long terme et un calendrier de paiement échelonné déterminé. Le tableau ci-après présente la répartition des éléments de passif financier consolidé en rapport avec le financement des ventes :

en millions d'euros	Montant principal à échoir	
	2002	2001
Contrats de location-financement	1 566	1 746
Dettes auprès d'institutions financières	1 266	1 425
Emprunts	958	1 526
Total du Passif au titre du financement des ventes	3 790	4 697

Sur un total de 3 790 millions d'euros de passif encouru au titre du financement des ventes, 747 millions d'euros se présentent sous la forme de dette avec recours limité, en vertu desquelles les obligations de remboursement incombant à EADS se limitent aux montants reçus de contreparties à la transaction, et 1 146 millions d'euros sont garantis par le biais de dépôts bancaires qui figurent au bilan, au poste Actifs financiers. Par ailleurs, une part importante des actifs financiers représentant des engagements de clients non annulables sont assortis d'échéances qui correspondent à celles des éléments de passif financier qui leur sont associés. Les engagements au titre de contrats de location simple et de financement des ventes sont en général garantis par un nantissement sur l'avion objet du financement. Voir « Notes aux Comptes consolidés – Note 24 : Engagements hors bilan ».

La Direction estime que la structure d'échéances de ses éléments de passif consolidé est prudente et cohérente eu égard à la structure des actifs et flux de trésorerie consolidés d'EADS.

8 Position de trésorerie

Au 31 décembre 2002, le solde des disponibilités et placements de trésorerie s'établissait à 6 200 millions d'euros (en ce compris 4 497 millions d'euros en valeurs mobilières de placement) par comparaison aux 8 033 millions d'euros (dont 5 341 millions d'euros en valeurs mobilières de placement) constatés au 31 décembre 2001.

Le montant total des disponibilités et placements de trésorerie comprend la consolidation à 100% de la trésorerie d'Airbus pour un montant de 1 612 millions d'euros bien que la participation d'EADS dans Airbus s'élève à 80%. De la même façon, EADS dispose d'une participation de 37,5% seulement dans MBDA pour un montant de trésorerie propre à MBDA consolidé à 50% de 1 332 millions d'euros.

en millions d'euros	Note	2002	2001
Chiffre d'affaires	5, 26	29 901	30 798
Coût des produits vendus	6	(24 465)	(25 440)
Marge brute		5 436	5 358
Frais administratifs, commerciaux et autres charges	6	(2 492)	(2 561)
Frais de recherche et développement		(2 096)	(1 841)
Autres produits	7	248	3 024
Dotations aux amort. des écarts d'acquisition et dépréciations	10	(936)	(1 466)
Bénéfice avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		160	2 514
Produit (perte) des participations		87	(342)
dont produit des sociétés mises en équivalence		108	22
Produits (charges) financiers, nets		(81)	63
Autres éléments du résultat financier		21	(234)
Résultat financier	8	27	(513)
Profit (perte) avant impôts sur les bénéfices et int. minoritaires		187	2 001
Impôts sur les bénéfices	9	(453)	(646)
Intérêts minoritaires		(33)	17
Bénéfice (perte) net		(299)	1 372
Résultat par action			
De base et dilué	31	€(0,37)	€1,70
Distribution par action (2002 : proposition)	17	€0,30	€0,50

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

Bilans consolidés aux 31 décembre 2002 et 2001

en millions d'euros	Note	2002	2001
Actif			
Immobilisations incorporelles, nettes	10	9 789	10 588
Immobilisations corporelles, nettes	11	10 509	10 050
Participations mises en équivalence	12	1 333	1 252
Autres participations et actifs financiers à long terme	12	3 542	3 474
Actif immobilisé		25 173	25 364
Stocks	13	2 700	2 469
Créances clients	14	4 114	5 183
Autres créances et autres actifs d'exploitation	15	5 256	2 633
Valeurs mobilières de placement	16	4 497	5 341
Disponibilités		1 703	2 692
Actif circulant		18 270	18 318
Impôts différés	9	2 992	4 288
Charges constatées d'avance		965	745
Total actif		47 400	48 715
Passif			
Capital social		811	809
Réserves consolidées		9 658	10 346
Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés		2 452	(1 278)
Actions propres		(156)	0
Capitaux propres	17	12 765	9 877
Intérêts minoritaires		1 361	559
Provisions	18	8 248	11 918
Dettes financières	19	4 976	6 500
Dettes fournisseurs	20	5 070	5 466
Autres dettes d'exploitation	20	10 246	10 631
Dettes		20 292	22 597
Impôts différés	9	2 014	806
Produits constatés d'avance	21	2 720	2 958
Total passif		47 400	48 715

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

Tableaux des flux de trésorerie consolidés
pour les exercices de 2002 et 2001

en millions d'euros	2002	2001
Bénéfice (perte) net	(299)	1 372
Part des intérêts minoritaires	33	(17)
Retraitements pour rétablir la concordance entre le résultat net et les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :		
Dotations aux amortissements et aux provisions sur actif immobilisé	2 768	3 560
Dotations aux provisions pour dépréciation des stocks	177	493
Profits de dilution Airbus / MBDA	0	(2 817)
Variation des impôts différés	255	109
Plus ou moins-values sur cession des immos corporelles/activités et résultat des mises en équ.	(227)	(93)
Variation des provisions pour risques et charges	(845)	47
Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de Roulement :	804	2
– Stocks, net	274	(655)
– Créances clients	895	(894)
– Dettes fournisseurs	(139)	766
– Autres actifs et passifs circulants	(226)	785
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	2 666	2 656
Investissements:		
– Acquisitions d'immobilisations corporelles et augmentation des équipements de biens loués	(2 314)	(2 196)
– Versements pour investissements en actifs financiers et acquisitions de filiales	(1 134)	(1 096)
– Produits des cessions d'immobilisations corporelles et diminution des équip. de biens loués	240	402
– Produits des cessions d'actifs financiers et de filiales	849	850
– Variation des créances sur contrats de crédit-bail	(599)	138
Acquisition de valeurs mobilières de placement	(264)	(390)
Trésorerie liée aux changements de périmètre	5	20
Flux de trésorerie provenant (affectés) aux activités d'investissement	(3 217)	(2 272)
Variation des dettes financières	(774)	(465)
Apports en espèces, minoritaires	0	253
Distributions aux actionnaires	(403)	(404)
Remboursements/dividendes aux minoritaires	(127)	(52)
Augmentation de capital	16	21
Achat d'actions propres	(156)	0
Autres mouvements	(3)	(30)
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités de financement	(1 447)	(677)
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie	(82)	14
Augmentation (diminution) nette des comptes de trésorerie	(2 080)	(279)
Trésorerie		
A l'ouverture de l'exercice	7 481	7 760
A la clôture de l'exercice	5 401	7 481
Valeurs mobilières de placement à moyen terme supplémentaires	799	552
Disponibilités et valeurs mobilières de placement telles qu'indiquées au bilan	6 200	8 033
Le tableau suivant fournit des informations complémentaires relatives aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :		
Intérêts payés	(407)	(335)
Impôts sur les bénéfices courants décaissés	(318)	(520)

Les intérêts perçus pour 2002 s'élevaient à 403 millions d'euros (2001 : 506 millions d'euros), les dividendes perçus à 19 millions d'euros (2001 : 36 millions d'euros). Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés. Pour de plus amples détails, veuillez vous reporter à la note 22, « Tableau des flux de trésorerie consolidés ».

Tableaux de variation des capitaux propres consolidés pour les exercices 2002 et 2001

en millions d'euros	Note	Capital social	Réserves consolidées	Autres écarts de réévaluation de juste valeur cumulés	Actions propres	Total
Solde au 31 décembre 2000		807	9 359	84		10 250
Première application de la norme IAS 39				(337)		(337)
Solde au 1^{er} janvier 2001, retraité		807	9 359	(253)		9 913
Augmentation de capital ESOP (régime d'actionnariat des salariés)		2	19			21
Bénéfice net			1 372			1 372
Distribution aux actionnaires			(404)			(404)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur				(1 025)		(1 025)
dont variation des valeurs de marché des valeurs mobilières de placement				(10)		
dont variation des valeurs de marché des instruments financiers de couverture				(878)		
dont gains et pertes de change				(137)		
Solde au 31 décembre 2001/1^{er} janvier 2002		809	10 346	(1 278)		9 877
Augmentation de capital ESOP (régime d'actionnariat des salariés)	17, 27	2	14			16
Déficit net	26		(299)			(299)
Distribution aux actionnaires	17		(403)			(403)
Achat d'actions propres	17				(156)	(156)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur				3 730		3 730
dont variation des valeurs de marché des valeurs mobilières de placement				(10)		
dont variation des valeurs de marché des instruments financiers de couverture				2 713		
dont gains et pertes de change				1 027		
Solde au 31 décembre 2002		811	9 658	2 452	(156)	12 765

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

Notes annexes aux Comptes consolidés : index

- 74 Règles de présentation**
- 74** 1. La société
- 74** 2. Principales règles et méthodes comptables
- 80** 3. Périmètre de consolidation
- 81** 4. Acquisitions et cessions

- 82 Notes annexes aux comptes de résultats consolidés**
- 82** 5. Chiffre d'affaires
- 82** 6. Coûts par fonctions et autres charges
- 82** 7. Autres produits d'exploitation
- 83** 8. Résultat financier
- 83** 9. Impôts sur les bénéfices

- 86 Notes annexes aux bilans consolidés**
- 86** 10. Immobilisations incorporelles
- 87** 11. Immobilisations corporelles
- 88** 12. Autres participations et actifs financiers à long terme
- 89** 13. Stocks
- 89** 14. Créances clients
- 89** 15. Autres créances et autres actifs d'exploitation
- 90** 16. Valeurs mobilières de placement
- 90** 17. Capitaux propres consolidés
- 90** 18. Provisions
- 93** 19. Dettes financières
- 94** 20. Dettes fournisseurs et autres dettes
- 94** 21. Produits constatés d'avance

- 95 Notes annexes aux tableaux des flux de trésorerie consolidés**
- 95** 22. Tableau des flux de trésorerie consolidés

- 96 Autres informations**
- 96** 23. Litiges et réclamations
- 96** 24. Engagements hors bilan
- 98** 25. Informations relatives aux instruments financiers
- 102** 26. Informations sectorielles
- 105** 27. Rémunérations en actions
- 106** 28. Opérations entre parties liées
- 106** 29. Placements immobiliers
- 107** 30. Participations à des coentreprises
- 107** 31. Bénéfice par actions
- 108** 32. Effectif
- 108** 33. Événements postérieurs à la clôture

1 La société

Les comptes consolidés ci-joints présentent les opérations de la société **European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.** et de ses filiales (« EADS » ou le « Groupe »), société néerlandaise faisant appel public à l'épargne (naamloze vennootschap), dont le siège social est situé à Amsterdam (Le Carré, Beechavenue 130–132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Pays-Bas). La principale activité d'EADS consiste en la construction d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs spatiaux commerciaux, de missiles, d'avions militaires, de satellites et d'électronique de défense ainsi que toutes prestations de services associées à ces activités. Le Conseil d'administration d'EADS a procédé à l'arrêt de ces comptes établis et présentés en euros (« € ») le 7 mars 2003.

2 Principales règles et méthodes comptables

Référentiel comptable – Les comptes consolidés du Groupe ont été établis conformément aux principes et interprétations des normes internationales de présentation de l'information financière IFRS (International Financial Reporting Standards), approuvés par l'International Accounting Standards Board (« IASB »), à l'exception du principe applicable aux coûts de développement que le Groupe inscrit en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Les comptes consolidés sont établis selon la méthode de comptabilité au coût historique sauf pour ce qui est de la réévaluation des instruments financiers de placement, des actifs financiers et dettes financières considérés comme des éléments détenus à des fins de transaction et des actifs et passifs couverts dans le cadre des opérations de couverture.

Méthode de consolidation – Les comptes consolidés incluent toutes les filiales sous le contrôle d'EADS. Les participations sur lesquelles EADS exerce une influence notable (les « participations ») sont 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 coentreprises importantes. Les incidences des opérations intra-Groupe sont éliminées.

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode 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.

Devises étrangères – Les éléments d'actif et de passif des filiales étrangères pour lesquelles la monnaie locale est autre que l'euro, sont convertis en utilisant les taux de change de fin d'exercice, tandis que les comptes de résultat sont convertis en utilisant les taux de change moyens de l'exercice. Les différences issues de la conversion sont incluses dans une rubrique spécifique des capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés « Accumulated other comprehensive income » ou « AOCI »)

Les opérations en devises étrangères sont converties en euros au taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises étrangères à la date de l'arrêté des comptes 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.

Les écarts d'acquisition (goodwill) et les ajustements à la juste valeur résultant de l'acquisition d'une entité étrangère sont considérés comme des éléments d'actif et de passif de la société acheteuse et sont inscrits au taux de change en vigueur à la date de l'opération.

Reconnaissance du chiffre d'affaires – Les produits des ventes sont comptabilisés lors du transfert du risque et des bénéfices de la propriété à l'acquéreur et lorsque leur montant peut être déterminé de manière fiable. Les produits des prestations de service sont comptabilisés en fonction de l'état de réalisation des prestations à la date de l'arrêté des comptes. En ce qui concerne les contrats à long terme, lorsque leur réalisation peut être estimée de manière fiable, les produits sont comptabilisés selon l'avancement des travaux prévus au contrat. L'avancement des travaux d'un contrat peut être déterminé de plusieurs manières différentes. Selon la nature du contrat, les produits sont comptabilisés au fur et à mesure que les étapes convenues par contrat sont atteintes, que les travaux progressent ou que les unités d'œuvre sont livrées. Les variations des taux de marge sont inscrites parmi les résultats de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées. Les pertes éventuelles sur contrats sont analysées 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 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. Les produits d'exploitation comprennent alors les loyers de ces contrats de location simple.

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. Les pénalités sont inscrites en charges au cours de l'exercice durant lequel le Groupe estime devoir être soumis à ces pénalités.

Frais de recherche et développement – Contrairement à la norme comptable internationale IAS 38 (International Accounting Standard), Immobilisations incorporelles (Intangible Assets) qui requiert l'immobilisation des frais de développement lorsque certaines conditions sont réunies, le Groupe inscrit en charges toutes les dépenses de développement autofinancées par le Groupe au fur et à mesure qu'elles sont engagées. Bien que les incidences d'une telle dérogation par rapport à la norme IAS 38 ne puissent être déterminées de manière raisonnable, EADS estime qu'elle procure une image plus fidèle et plus sincère des opérations du Groupe. Les dépenses de recherche et de développement encourues dans le cadre de contrats de recherche et développement financés par des tiers sont inscrites en charges lorsque les produits correspondants sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

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 leurs 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 bénéfice imposable des années au cours desquelles ces différences temporaires sont susceptibles de se renverser ou de se solder. L'effet d'un changement des taux d'imposition sur les actifs et les passifs d'impôts différés est constaté dans les résultats de l'exercice au cours duquel la promulgation de la loi fiscale correspondante est officialisée. Compte tenu du fait que les actifs d'impôts différés permettent d'anticiper des économies d'impôts futures éventuelles, ceux-ci ne sont reconnus 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 d'acquisitions d'entreprises sont amortis sur une période de 5 à 20 ans.

Immobilisations corporelles – Elles sont évaluées aux coûts d'acquisition ou de production, réduit de 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 intérêts financiers sur emprunt ne sont pas immobilisés. 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 d'appareils commerciaux est immobilisé et généralement amorti sur une durée de cinq ans en appliquant la méthode de l'amortissement linéaire ou, s'il y a lieu, en retenant comme base d'amortissement le nombre attendu d'unités d'œuvre ou unités similaires que les outillages spécialisés permettront de produire (méthode de l'amortissement proportionnel au nombre attendu d'unités à produire). En ce qui concerne notamment les programmes de construction aéronautique tels que l'Airbus A380, prévoyant un nombre d'avions à construire au moyen de ces outillages spécialisés, la méthode précitée permet d'affecter effectivement la diminution de valeur des outillages spécialisés aux unités produites.

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 de tout amortissement et toute dépréciation accumulés. La juste valeur des placements immobiliers est revue chaque année au moyen de modèles d'évaluation par les flux de trésorerie ou de déterminations des prix du marché.

Actifs financiers à long terme disponibles à la vente – Ils sont inclus sous le poste autres participations et actifs financiers à long terme du bilan consolidé et sont comptabilisés à leur juste valeur. Les plus-values ou moins-values latentes de ces actifs financiers disponibles à la vente sont constatées directement au sein d'une rubrique spécifique des capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés ou « AOCI »), nettes des impôts différés applicables. Dès que ces actifs sont vendus, ou que leur juste valeur est jugée altérée, la plus-value ou moins-value cumulée antérieurement constatée dans les capitaux propres est incluse dans le « Résultat financier » au compte de résultat consolidé de l'exercice. Les actifs disponibles à la vente qui ne sont pas cotés sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être estimée de manière fiable au moyen d'autres méthodes d'évaluation admises sont évalués à leur coût d'acquisition, diminué de toute dépréciation cumulée. Les justes valeurs des autres actifs financiers sont fondées sur les cours du marché ou les montants obtenus à partir des modèles d'évaluation par les flux de trésorerie.

Dépréciation des actifs – Le Groupe déprécie la valeur des immobilisations corporelles et autres actifs à long terme, y compris les écarts d'acquisition (goodwill) et les immobilisations incorporelles, dans tous les cas où des événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur nette comptable de tels actifs est supérieure à leur valeur économique. Dans cette hypothèse et si la valeur comptable de tels actifs est supérieure à leur valeur économique, l'actif ou l'unité générant sa propre trésorerie est ramené à sa valeur économique.

Contrats de location – Le groupe est engagé dans des opérations de location d'actifs (tant comme bailleur que comme locataire) des actifs, essentiellement dans le cadre du financement des ventes d'avions commerciaux. Les baux pour lesquels la quasi-totalité des risques et des bénéfices de la propriété sont transférés par le bailleur au locataire sont comptabilisés comme des contrats de location financement. Tous les autres baux sont comptabilisés comme des contrats de location simple.

Les actifs détenus pour location en vertu de contrats de location simple sont inclus dans les immobilisations corporelles à leur valeur d'acquisition diminuée de tout amortissement (voir la Note 11, « Immobilisations corporelles »). Les produits locatifs des contrats de location simple d'avions sont comptabilisés en produits d'exploitation sur la durée du bail. Les actifs loués aux termes de contrats de location financement ne sont plus constatés au bilan après l'entrée en vigueur du bail. En revanche, une créance au titre des redevances de location financement représentant les versements de loyers futurs actualisés à recevoir du locataire augmentées de toute valeur résiduelle non garantie actualisée, est comptabilisée en actifs financiers à long terme (voir la Note 12, « Participations et actifs financiers à long terme »). Les produits financiers constatés d'avance sont comptabilisés sur la durée du contrat en « Résultat financier ». Le chiffre d'affaires et le coût des produits vendus correspondant sont comptabilisés à la date d'entrée en vigueur du contrat de location financement.

Les actifs obtenus aux termes de contrats de location financement sont inclus dans les immobilisations corporelles à leur valeur d'acquisition diminuée de tout amortissement cumulé (voir la Note 11, « Immobilisations corporelles »), à moins que ces actifs n'aient ensuite fait l'objet d'une sous-location ultérieure à des clients. Dans cette hypothèse, l'actif correspondant est qualifié, soit en contrat de location simple, soit en contrat de location financement, avec EADS pour bailleur (opération de bail principal et de sous-location) et comptabilisé en conséquence. En ce qui concerne la dette au titre des contrats de location financement, une information est fournie en Note 19, « Dettes financières ». Lorsque EADS est locataire aux termes d'un contrat de location simple, les charges de loyers sont comptabilisées au moment où elles deviennent exigibles (voir la Note 24, « Engagements hors bilan » pour les engagements futurs au titre des contrats de location simple). Ces baux font souvent partie d'opérations de financement d'avions commerciaux pour les clients, la sous-location associée étant un contrat de location simple (opération de bail principal et de sous-location).

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 supérieure à un an est indiquée dans les Notes annexes.

Stocks – Les stocks sont évalués au plus bas du coût 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 intérêts financiers sur emprunts ne sont pas capitalisés. Les stocks sont présentés au bilan consolidé, nets des avances clients reçues.

Valeurs mobilières de placement – Elles sont comptabilisées à leur valeur de marché. Toutes les valeurs mobilières de placement du Groupe sont considérées comme disponibles à la vente. La direction détermine la classification appropriée au moment de l'achat et revoit cette classification à chaque arrêté des comptes. Les plus ou moins-values latentes sur ces placements sont présentées au sein d'une rubrique des capitaux propres (autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés ou « AOCI »), nettes des impôts différés applicables. Dès que ces placements sont vendus, ou que leur valeur est jugée altérée, la plus-value ou moins-value cumulée antérieurement constatée dans les capitaux propres est incluse dans le « Résultat financier » au compte de résultat consolidé de l'exercice. Les placements à court terme qui sont soumis à un risque non significatif de variation de valeur sont traités comme des éléments de trésorerie dans le tableau des flux de trésorerie consolidés. La juste valeur des titres de placement est déterminée en fonction des cours de marché. A défaut de cours de marché connu, la juste valeur est déterminée en fonction de méthodes d'évaluation généralement admises sur la base des informations de marché disponibles à la date de l'arrêté des comptes. Tous les achats et cessions de valeurs mobilières de placement sont comptabilisés à la date de règlement selon les conventions applicables sur le marché considéré.

Disponibilité – Les disponibilités se composent des fonds en caisse, des soldes de comptes bancaires, des chèques à encaisser et des dépôts justifiant tous d'une échéance à court terme.

Instruments financiers dérivés – A compter du 1^{er} janvier 2001, EADS a adopté la norme comptable internationale IAS 39 « Financial Instruments: Recognition and Measurement » (Instruments financiers : comptabilisation et évaluation) selon laquelle tous les instruments financiers dérivés doivent être comptabilisés dans les états financiers consolidés. Les instruments financiers dérivés sont initialement comptabilisés au bilan consolidé au coût d'acquisition et sont par la suite évalués à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont régulièrement constatées soit en produits soit, dans le cas d'une opération de couverture de flux de trésorerie, comme une rubrique spécifique des capitaux propres (« AOCI »), nettes des impôts différés applicables, et constatées ultérieurement au compte de résultat consolidé comme un élément des opérations correspondantes, au moment de leur réalisation. En ce qui concerne les instruments financiers dérivés utilisés aux fins d'opérations de couverture de juste valeur, la variation de la juste valeur de l'élément couvert et de l'instrument dérivé sont comptabilisés simultanément au compte de résultat consolidé. Les plus-values et moins-values sur les instruments financiers dérivés, qu'elles soient réalisées ou latentes, qui ne remplissent pas les critères de qualification requis pour la comptabilité de couverture sont incluses au « Résultat financier ».

EADS utilise des instruments financiers dérivés pour couvrir ses risques de change et de taux. Les instruments financiers dérivés utilisés dans les stratégies de micro-couverture pour couvrir le risque du Groupe dans des opérations identifiables engagées, sont comptabilisés symétriquement avec les transactions commerciales sous-jacentes (« comptabilité de couverture »). Les critères du Groupe pour la qualification d'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) en ce qui concerne les opérations de couverture de flux de trésorerie, l'opération prévue objet de la couverture doit être fortement probable, (3) l'efficacité de la couverture peut être déterminée de manière fiable, (4) l'opération de couverture est étayée par une documentation adaptée dès la mise en place de l'opération.

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 ainsi retraité. Les montants comparatifs de l'exercice 2000 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 sur des opérations de couverture de flux de trésorerie des ventes futures qualifiées ainsi que pour certains swaps de taux d'intérêt utilisés pour la couverture des

flux de trésorerie et juste valeur des versements d'intérêts futurs. Dans le cas où certaines opérations portant sur des instruments financiers dérivés, tout en assurant une couverture économique efficace conformément à la politique de gestion des risques du Groupe, ne rempliraient pas les critères de qualification pour la comptabilité de couverture aux termes des règles spécifiques de la norme IAS 39, les variations de la juste valeur de ces instruments financiers dérivés seraient immédiatement constatées au « Résultat financier ». Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative, sont constatés en « Provisions au titre des instruments financiers ». Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont constatés en « Autres créances et autres actifs ».

La description des stratégies de gestion des risques financiers du Groupe, la juste valeur des instruments financiers dérivés du Groupe, de même que les méthodes utilisées pour déterminer les justes valeurs sont présentées en Note 25 « Informations relatives aux instruments financiers ».

Provisions – Les provisions pour pertes à terminaison de contrats sont comptabilisées lorsqu'il devient probable que le total des coûts estimés pour un contrat excédera le total des produits probables relatifs au même contrat. Ces provisions sont comptabilisées en diminution des en-cours pour la partie des travaux qui est déjà achevée, et en provisions pour risques et charges pour la partie des travaux restant à réaliser. Les pertes sont déterminées sur la base des résultats estimés à l'achèvement des contrats et sont régulièrement actualisées.

Des provisions au titre des garanties financières accordées dans le cadre des ventes d'avions sont constituées pour refléter le risque sous-jacent pour le Groupe des garanties données lorsqu'il est probable qu'une sortie de fonds représentant des avantages économiques sera nécessaire pour régler l'obligation et que des estimations fiables peuvent être faites quant au montant de cet engagement. Les contrats de vente d'avions peuvent stipuler des garanties financières pour les montants de loyers, les valeurs résiduelles des avions, le remboursement du solde des emprunts en cours et le financement des achats de certains avions par le Groupe. Les garanties peuvent être individuelles, conjointes et solidaires (avec des fabricants de moteurs par exemple) ou limitées à un plafond défini au contrat.

L'évaluation des **retraites et avantages postérieurs à l'emploi** classés comme des régimes à prestations définies est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées conformément à la norme IAS 19 « Avantages du personnel ». Conformément à la méthode permise par la norme IAS 19.92, EADS ne comptabilise pas les écarts actuariels en produits ou en charges à moins que, pour chaque régime individuel, ils excèdent la plus grande des deux valeurs suivantes : 10% de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies ou 10% de la juste valeur des fonds de retraite gérés.

Des indemnités de fin de contrat de travail sont exigibles chaque fois que le contrat de travail d'un salarié est résilié avant l'âge normal de départ à la retraite ou chaque fois qu'un salarié accepte de partir volontairement en échange de ces indemnités. Le Groupe comptabilise ces indemnités lorsqu'il s'est manifestement engagé, soit à résilier le contrat de travail des salariés existants conformément à un plan formel détaillé sans aucune possibilité de retrait, soit à accorder des indemnités de fin de contrat de travail à titre d'incitation à un départ volontaire à la retraite.

Dettes financières – Les dettes financières sont comptabilisées initialement en fonction des sommes reçues, nettes des coûts de transaction engagés. Les dettes financières sont ensuite évaluées au coût amorti en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif, tout écart entre les sommes reçues (nettes des coûts de transaction engagés) et le montant de remboursement étant comptabilisé au « Résultat financier » sur la durée de la dette financière.

Avances remboursables – Des avances remboursables sont accordées au Groupe par certains gouvernements européens pour financer les activités de recherche et développement liées à certains projets sur la base d'un partage des risques. Elles doivent par conséquent être remboursées aux gouvernements européens en fonction de la réussite du projet considéré. En raison de ce principe de partage des risques, ces avances remboursables sont comptabilisées au poste « Autres éléments de passif ».

Plans d'avantages en instruments de capitaux propres – Il n'existe pas à l'heure actuelle de norme IFRS couvrant les exigences en matière de comptabilisation et d'évaluation des plans d'avantages en instruments de capitaux propres (soit, des actions, des options de souscription ou d'achat d'actions ou toutes autres attributions). EADS reconnaît deux catégories de plans d'avantages en instruments de capitaux propres : ceux ayant la nature d'un complément de rémunération et ceux n'ayant pas cette nature. Si un plan ne remplit pas les critères de qualification d'un complément de rémunération, aucune charge de personnel n'est comptabilisée au compte de résultat consolidé. En revanche, un plan d'avantages constituant un complément de rémunération peut donner lieu à la constatation d'une charge de personnel. Lors de l'adoption d'un nouveau plan d'avantages en instruments de capitaux propres, le Groupe détermine si le plan a la nature d'un complément de rémunération ou non. EADS considère tous les plans d'actionnariat des salariés comme ne constituant pas des compléments de rémunération si, à la date d'attribution, l'avantage accordé n'excède pas 15% du cours de marché de l'action et si le plan concerne la quasi-totalité des salariés du Groupe.

Le coût de rémunération des plans d'avantages en instruments de capitaux propres constituant un complément de rémunération est évalué à la date d'évaluation, qui est celle à laquelle tant le nombre d'actions, que le prix d'exercice, sont connus pour la première fois, en appliquant la méthode de comptabilisation selon la valeur intrinsèque. Si les modalités du plan ou de l'attribution prévoient que le nombre d'actions ou le prix d'exercice sont uniquement connus à la date d'attribution, la méthode de comptabilisation selon le régime fixe est appliquée. Si, d'autre part, le nombre d'actions, le prix d'exercice ou les deux ne sont pas « figés » à la date d'attribution, c'est la méthode de comptabilisation selon le régime variable qui est appliquée.

La méthode de comptabilisation selon le régime fixe préconise le calcul du coût de rémunération à la date d'attribution. Lorsque le cours de l'action à la date d'attribution est supérieur au prix d'exercice attribué, la rémunération doit être constatée à titre de charge de personnel sur la durée de la période d'acquisition des droits. Le coût de rémunération calculé ne peut être ajusté (en supposant qu'aucun événement futur n'entraînera la nécessité d'appliquer par la suite la méthode de comptabilisation selon le régime variable ou de réévaluer le coût de rémunération) pour tenir compte des variations futures de la valeur intrinsèque de l'attribution de rémunération en actions. D'autre part, la méthode de comptabilisation selon le régime variable exige de recalculer régulièrement le coût de rémunération jusqu'à ce que le nombre d'actions, de même que le prix d'exercice, soient connus (soit, jusqu'à une date d'évaluation).

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

Retraitement – La présentation de certaines informations de l'exercice précédent a été retraitée afin de se conformer à la présentation de l'exercice en cours.

3 Périmètre de consolidation

Périmètre de consolidation au 31 décembre 2002 – Outre EADS N.V., le périmètre de consolidation recouvre :

- 216 sociétés qui sont consolidés selon la méthode de l'intégration globale (2001 : 206),
- 34 sociétés qui sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle (2001 : 33),
- 16 sociétés, qui sont des participations dans des entreprises associées et sont comptabilisées en utilisant la méthode de la mise en équivalence (2001 : 17).

Les filiales, les coentreprises significatives et les sociétés associées sont énumérées dans l'annexe intitulée « Informations relatives au périmètre de consolidation ».

4 Acquisitions et cessions

a) Acquisitions

En 2002, aucune opération d'acquisition significative n'est à mentionner.

A la suite de la création de MBDA le 18 décembre 2001 et des acquisitions de Tesat-Spacecom le 30 novembre 2001 et de Cogent le 1^{er} décembre 2001, les comptes de l'exercice 2002 incluent pour la première fois des comptes de résultat sur un an pour chacune de ces entités.

b) Cessions

Le 6 mars 2002, Airbus a cédé à Snecma sa participation dans Aircelle, une société détenue auparavant à parts égales avec le groupe Snecma. Le prix de cession s'est élevé à € 63 millions.

Le 20 novembre 2002, EADS a cédé EADS Matradatavision (« MDTV ») à IBM. Le contrat de cession portait sur l'ensemble de MDTV à l'exclusion de deux filiales, qui seront cédées séparément. Le prix de cession s'est élevé à € 12 millions.

Hormis les deux cessions mentionnées, aucune autre opération de cession significative du Groupe n'est à indiquer.

c) Modifications de la valeur des éléments d'actif acquis et de passif pris en charge et des coûts d'acquisition

Après la création de MBDA et les acquisitions de Tesat et Cogent, toutes réalisées en 2001, il est apparu au cours de 2002 que les estimations antérieures des justes valeurs des éléments d'actif et de passif concernant ces trois opérations devaient être ajustées. De plus, après l'acquisition de Tesat et Cogent, les montants des prix d'acquisition ont été définitivement arrêtés en 2002. Ainsi, les écarts d'acquisition consolidés (goodwill) ont été augmentés de € 73 millions en 2002. Les comptes consolidés au 31 décembre 2001, tels que présentés, ne reflètent pas ces ajustements.

5 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires en 2002 a atteint € 29 901 millions par rapport à € 30 798 millions en 2001 et € 19 427 millions en 2000. Cette légère diminution en 2002 par rapport à 2001 est essentiellement due à la baisse du taux de change du dollar américain par rapport à l'euro et à la diminution des livraisons d'avions Airbus, partiellement compensée par un mix d'avions livrés et par des prix de vente plus favorables.

Le chiffre d'affaires se compose de ventes de biens et de services ainsi que du chiffre d'affaires relatif aux contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, à la recherche et au développement financés par des tiers, aux activités de financement de la clientèle (customer financing) et à d'autres éléments. Pour de plus amples détails sur la composition du chiffre d'affaires par secteur d'activité ou région géographique, se reporter à la Note 26, « Informations sectorielles ».

6 Coûts par fonctions et autres charges

Les coûts des produits vendus et autres coûts par fonctions incluent le coût des matières et fournitures pour un montant de € 19 216 millions (2001 : € 20 036 millions)

Le **coût des produits vendus** comprend la dotation aux amortissements liée à l'actif constaté au moment de la transaction signée avec le Gouvernement allemand concernant des avances remboursables pour un montant de € 99 millions. Sont également inclus dans le coût des produits vendus de 2001 et 2000 des retraitements pour, respectivement, € 205 millions et € 153 millions, correspondant à la dotation aux amortissements de l'outillage de production qui avait auparavant été comptabilisé en frais de recherche et développement, ce retraitement correspondant à une présentation plus appropriée. Le montant comparable de dotation aux amortissements de l'outillage de production pour 2002 est de € 245 millions.

Les **frais de vente, les frais administratifs et autres charges** comprennent des frais de vente (€ 829 millions en 2002, € 800 millions en 2001 et € 567 millions en 2000), des frais administratifs (€ 1 422 millions en 2002, € 1 386 millions en 2001 et € 1 001 millions en 2000) et les autres charges (€ 241 millions en 2002, € 375 millions en 2001 et € 576 millions en 2000). Les autres charges intègrent les pertes sur cession d'actifs (€ 5 millions en 2002, € 20 millions en 2001 et € 49 millions en 2000) et diverses dotations aux provisions (€ 58 millions en 2002, € 34 millions en 2001 et € 112 millions en 2000).

Les **frais de personnel** se composent de:

en millions d'euros	2002	2001
Traitements, salaires et cotisations sociales	7 147	6 606
Coût de retraite périodique net (voir Note 18 a)	319	257
Total	7 466	6 863

7 Autres produits d'exploitation

Les autres produits d'exploitation de € 248 millions (2001 : € 3 024 millions ; 2000 : € 251 millions) comprennent essentiellement la plus-value sur la cession de la participation de 50% détenue par EADS dans Aircelle (€ 63 millions) et des produits locatifs immobiliers (€ 45 millions en 2002, € 33 millions en 2001 et € 32 millions en 2000). En 2001, ils comprenaient essentiellement le gain de dilution résultant de l'opération Airbus UK ainsi qu'un gain de dilution résultant de l'opération MBDA, pour un total de € 2 817 millions.

8 Résultat financier

en millions d'euros	2002	2001
Résultats des participations et sociétés non consolidées	87	(342)
Produits financiers/ (charges financières), nets	(81)	63
Autres résultats financiers	21	(234)
Total	27	(513)

Les **résultats des participations et sociétés non consolidées** en 2002 proviennent essentiellement des résultats de la mise en équivalence de Dassault Aviation de € 111 millions (2001 : € 111 millions ; 2000 : € 116 millions) et de la dépréciation d'Arianespace Participation S.A. (€ 29 millions). Dans la mesure où pour l'exercice 2002, aucune donnée financière n'était encore disponible pour Dassault Aviation, EADS a retenu le résultat net de l'exercice antérieur de Dassault Aviation comme base de présentation des résultats nets de cette participation pour l'exercice en cours. En 2001, les pertes enregistrées sont essentiellement dus à une dotation aux provisions, consécutive à un test de valorisation, de Nortel Networks France et Nortel Networks Allemagne pour un total de € 315 millions.

Les **produits financiers/(charges financières), nets** en 2002 comprennent des produits financiers de € 526 millions et des charges financières de € (607) millions. Sont compris dans les produits financiers le rendement des disponibilités, des valeurs mobilières de placement et des actifs financiers tels que les prêts et les contrats de location financement. Les charges financières comprennent les intérêts sur les dettes financières et les avances remboursables aux Gouvernements européens.

Les **Autres résultats financiers** en 2002 comprennent l'effet des réévaluations à la juste valeur des instruments financiers de € 117 millions. Les réévaluations à la hausse ou à la baisse à la juste valeur des instruments financiers résultent de la réévaluation à la valeur de marché des instruments financiers qui ne remplissent pas les critères d'instruments de couverture (voir la Note 25, « Informations relatives aux instruments financiers »).

9 Impôts sur les bénéfices

Les bénéfices (pertes) avant impôts sur les résultats et intérêts minoritaires se sont élevés à € 187 millions pour l'exercice clos le 31 décembre 2002 (2001 : € 2 001 millions ; 2000 : € 1 144 millions).

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

en millions d'euros	2002	2001
Charges d'impôt de l'exercice	(198)	(549)
Economie (charge) d'impôts différés	(255)	(97)
Total	(453)	(646)

En ce qui concerne les filiales allemandes du Groupe, les impôts différés au 31 décembre 2002 sont calculés en appliquant un taux d'impôt fédéral sur les sociétés de 25% (2001 : 25% ; 2000 : 25%) augmenté d'une contribution de solidarité annuelle de 5,5% sur l'impôt fédéral sur les sociétés exigible, et d'un taux de taxe professionnelle après impôt fédéral sur les sociétés de 12,125% (2001 : 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'est élevé en 2002 à 38,5% (2001 : 38,5% ; 2000 : 38,5%). En septembre 2002, la « Flutopfersolidaritätsgesetz (loi de solidarité pour les victimes des inondations) » a été promulguée, entraînant une augmentation de l'impôt fédéral allemand sur les sociétés en 2003 de 1,5% pour le calcul des impôts différés de 2003.

En France, le taux d'impôt sur les sociétés en vigueur pour 2000 était de 33 1/3% auquel s'ajoutait 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. Par conséquent, les actifs et les passifs d'impôts différés pour les filiales françaises du Groupe ont été calculés avec le nouveau taux adopté de 35,43% pour les différences temporaires (2001 : 35,43% ; 2000 : 36,43%). Les incidences de la réduction du taux d'impôt sur les actifs et passifs d'impôts différés à la clôture des exercices 2002 et, 2001 et 2000 sont reflétées dans le rapprochement présenté ci-dessous.

Notes annexes aux comptes consolidés

Le tableau ci-après présente un rapprochement de la charge d'impôt théorique – en appliquant le taux d'impôt sur les sociétés néerlandais de 34,5% (2001 et 2000 : 35%) – et de la charge d'impôt comptabilisée (2000 : économie). Les éléments de rapprochement représentent les effets d'impôt des économies non imposables ou des charges non-déductibles résultant des différences entre les assiettes d'imposition locales et les comptes présentés conformément aux règles IAS.

en millions d'euros	2002	2001
Bénéfice (perte) avant impôts et intérêts minoritaires	187	2 001
(Taux théorique d'impôt sur les sociétés)	34,5%	35%
Economie (charge) théorique d'impôts sur les bénéfices	(65)	(700)
Incidences des modifications des législations fiscales	0	(1)
Différentiel des taux d'imposition étrangers	(35)	(4)
Gains de dilution non taxables	–	936
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition (goodwill) et dépréciation	(321)	(588)
Provision pour dépréciation/ reprise de la provision pour dépréciation des actifs d'impôts différés, nette	(11)	(264)
Crédit d'impôt au titre des frais de R&D	53	48
Résultats des sociétés mises en équivalence	28	15
Incidences fiscales sur les dépréciations des investissements	(39)	(73)
Divers	(63)	(15)
Economie (charge) d'impôts constatée	(453)	(646)

Les impôts différés reflètent les différences d'évaluation temporaires de certains éléments d'actif et de passif entre leurs valeurs comptables et les assiettes fiscales correspondantes. L'incidence fiscale future des déficits fiscaux ordinaires et des crédits d'impôt reportables est également prise en compte dans le calcul des impôts différés.

Les impôts différés se rapportent principalement aux éléments d'actif et de passif suivants :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Immobilisations incorporelles	15	12
Stocks	341	379
Charges constatées d'avance	–	174
Déficits fiscaux ordinaires et crédits d'impôts reportables	654	613
Régimes de retraite	585	498
Autres provisions	482	2 239
Dettes	711	585
Produits constatés d'avance	725	870
	3 513	5 370
Réduction des actifs d'impôts différés	(564)	(625)
Actifs d'impôts différés (avant compensation)	2 949	4 745
Immobilisations corporelles	932	1 046
Autres participations et actifs financiers à long terme	107	81
Créances d'exploitation et autres actifs courants	900	107
Charges constatées d'avance	32	–
Divers	–	29
Passifs d'impôts différés (avant compensation)	1 971	1 263
Actifs d'impôts différés, nets	978	3 482

La diminution des actifs d'impôts différés au titre des autres provisions est liée à l'évaluation en valeur de marché des instruments financiers selon la norme IAS 39. A fin 2002, la revalorisation en valeur de marché des instruments financiers constitue un actif classé en créances d'exploitation et autres actifs courants. A cet actif est attaché un impôt différé passif, qui justifie l'augmentation corrélative de ce poste.

Au 31 décembre 2002, le Groupe disposait de déficits fiscalement reportables néerlandais de € 23 millions, de déficits fiscaux reportables et de crédits d'impôt étrangers de € 1 723 millions (dont € 602 millions pour l'Allemagne, € 520 millions pour le Royaume Uni, € 347 millions pour la France et € 159 millions pour l'Espagne) et de déficits reportables sur les taxes professionnelles allemandes de € 524 millions. Le montant total de déficits fiscaux reportables et de crédits d'impôt représente un montant d'actifs d'impôts différés de € 654 millions, dont € 282 millions sont dépréciés au 31 décembre 2002. Le montant des provisions pour dépréciation des impôts différés du Groupe repose sur l'estimation par la direction du niveau d'actifs d'impôts différés qui sera effectivement réalisé. Pour les exercices futurs, en fonction des résultats du Groupe, l'estimation faite par la direction du montant de l'actif d'impôts différés jugé réalisable pourra évoluer et les provisions pour dépréciation pourront donc augmenter ou diminuer en conséquence.

Après compensation des actifs et passifs d'impôts différés au sein de la même entité fiscale et comportant la même échéance, les actifs et passifs d'impôts différés figurant dans les bilans consolidés sont les suivants :

en millions d'euros	31 décembre 2002		31 décembre 2001	
	Total	Dont à plus d'un an	Total	Dont à plus d'un an
Actifs d'impôts différés	2 992	1 877	4 288	2 924
Passifs d'impôts différés	(2 014)	(1 350)	(806)	(689)
Actifs d'impôts différés, nets	978	527	3 482	2 235

Les impôts différés constatés directement dans les capitaux propres se présentent comme suit :

en millions d'euros	2002	2001
Effet de l'adoption de la norme IAS 39	-	222
Réserves pour évaluation à la juste valeur dans les capitaux propres :		
Titres de placement	8	1
Couvertures de flux de trésorerie	(1 051)	606
Total	(1 043)	829

10 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	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation	Reclassifi- cations	Cessions	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros							
Autres immobilisations incorporelles	378	(10)	132	(5)	–	(25)	470
Écarts d'acquisition (Goodwill)	12 263	(9)	79	9	–	(3)	12 339
Total	12 641	(19)	211	4	–	(28)	12 809

Amortissements	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Dotations aux amortis- sements	Changements du périmètre de consolidation	Reclassifi- cations	Cessions	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros							
Autres immobilisations incorporelles	(232)	6	(68)	4	–	23	(267)
Écarts d'acquisition (Goodwill)	(1 821)	1	(936)	3	–	0	(2 753)
Total	(2 053)	7	(1 004)	7	–	23	(3 020)

Valeur nette comptable	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros		
Autres immobilisations incorporelles	146	203
Écarts d'acquisition (Goodwill)	10 442	9 586
Total	10 588	9 789

L'augmentation des écarts d'acquisition (goodwill) correspond principalement aux ajustements subséquents des prix d'acquisition et des justes valeurs des actifs acquis et passifs pris en charge liés à MBDA (€ +39 millions), Cogent (€ +29 millions) et Tesat Spacecom (€ +5 millions).

Tests de dépréciation

Essentiellement en raison du ralentissement continu du marché dans le secteur spatial, notamment dans le secteur des satellites, les écarts d'acquisition (goodwill) de la division Espace présentaient des indices de perte de valeur. Des tests de dépréciation concernant ces écarts d'acquisition ont été réalisés pour les Unités générant leurs propres flux de trésorerie (Satellites et Communication, Lanceurs et Infrastructures) et pour l'activité Espace de Casa. Afin de pouvoir valoriser les montants recouvrables qui correspondent aux valeurs d'usage, les tests de dépréciation ont été réalisés en appliquant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Sur la base des prévisions et projections existantes des flux de trésorerie avant impôts, la valeur d'usage de ces Unités générant leurs propres flux de trésorerie a été déterminée en appliquant un taux d'actualisation avant impôt de 12,5%. Dans la mesure où les montants jugés ainsi recouvrables sont inférieurs aux valeurs comptables des Unités Satellites et Communication et l'activité Espace de Casa, une dépréciation de € 350 millions a été constatée en résultat consolidé en 2002 et est incluse dans la dotation aux amortissements de € 936 millions.

En 2001, après les événements causés par les attaques terroristes du 11 septembre 2001, le Groupe a procédé à un test de valorisation relatif aux écarts d'acquisition constatés pour la division Airbus, qui a été considérée comme une Unité générant ses propres flux de trésorerie. Dans la mesure où le montant recouvrable excédait la valeur comptable, aucune dépréciation n'a dû être constatée. D'autres tests de valorisation ont par ailleurs été effectués pour les écarts d'acquisition (goodwill) des divisions Espace et Défense, qui ont entraîné des dépréciations en 2001 de € 210 millions relatives à Astrium et de € 240 millions pour Systems & Defence Electronics (S&DE), de € 170 millions pour LFK et de € 170 millions pour Matra Datavision.

11 Immobilisations corporelles

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

Valeurs brutes	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Changements du périmètre de consolidation	Reclassifi- cations	Cessions	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros							
Terrains, agencements et constructions y compris constructions sur sols d'autrui	3 876	(39)	303	3	123	(44)	4 222
Installations, matériels et outillages techniques	4 512	(258)	466	(12)	1 202	(119)	5 791
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	7 219	(308)	340	31	(990)	(428)	5 864
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	812	(31)	1,074	2	(108)	(62)	1 687
Total	16 419	(636)	2 183	24	227	(653)	17 564

Amortissements cumulés	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Changement du périmètre de consolidation	Reclassifi- cations	Cessions	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros							
Terrains, agencements et constructions y compris constructions sur sols d'autrui	(1 267)	16	(200)	–	(53)	32	(1 472)
Installations, matériels et outillages techniques	(2 259)	170	(636)	7	(735)	101	(3 352)
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	(2 833)	164	(543)	(19)	760	292	(2 179)
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	(10)	–	(46)	–	4	–	(52)
Total	(6 369)	350	(1 425)	(12)	(24)	425	(7 055)

Valeur nette comptable	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Solde au 31 décembre 2002
en millions d'euros		
Terrains, agencements et constructions y compris constructions sur sols d'autrui	2 609	2 750
Installations, matériels et outillages techniques	2 253	2 439
Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau	4 386	3 685
Acomptes versés relatifs aux installations de production et constructions en cours	802	1 635
Total	10 050	10 509

La ligne « Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau » recouvre les avions (i) qui ont été loués aux clients aux termes de contrats qualifiés de location simple représentant une valeur brute de € 1 336 millions (2001 : € 1 294 millions) et (ii) qui ont été vendus avec des contrats comprenant des engagements de garantie de valeur dont la valeur actualisée de la garantie est supérieure à 10% du prix de vente de l'avion (estimée comme étant sa juste valeur) et par conséquent comptabilisées comme des contrats de location simple représentant une valeur brute de € 1 709 millions (2001 : € 1 912 millions). Lors de la vente initiale de l'avion, son coût total comptabilisé auparavant dans les stocks est transféré au poste « Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau » et amorti sur la durée de vie économique utile estimée de l'appareil, les montants perçus du client étant constatés en produits constatés d'avance (voir la Note 21, « Produits constatés d'avance »).

Le coût historique total des avions loués aux termes de contrats de location simple représente donc une valeur brute de € 3 045 millions au 31 décembre 2002 et € 3 206 millions au 31 décembre 2001 (avant amortissements cumulés de € 1 445 millions et € 1 384 millions). La dotation aux amortissements correspondante pour 2002 s'est élevée à € 263 millions (2001 : € 419 millions). Voir la Note 24, « Engagements hors bilan » pour de plus amples détails sur les opérations de financement des ventes.

Les montants de loyers futurs sur contrats non résiliables (non actualisés) dus par des clients, à inclure dans les chiffres d'affaires futurs, sont les suivants au 31 décembre 2002 :

en millions d'euros	
En 2003	179
De 2004 à 2007	653
Après 2007	352

En 2002, le Groupe a reclassé 5 avions Beluga en les transférant du poste « Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau » au poste « Installations, matériels et outillages techniques ». Ces avions Beluga sont utilisés aux fins de production. Cette opération a été compensée partiellement par une requalification de contrats de crédit-bail en contrats de location simple pour des appareils Airbus, à la suite d'une renégociation de certaines modalités contractuelles ; ces appareils font désormais partie des « Autres matériels, matériels d'usine et mobilier de bureau ».

Les immobilisations corporelles comprennent les constructions, les outillages techniques et autres matériels comptabilisés en immobilisations aux termes de contrats de crédit-bail à hauteur d'un montant de €146 millions (2001 : € 169 millions), net d'amortissements cumulés de € 296 millions (2001 : € 273 millions), respectivement. La dotation aux amortissements correspondante pour 2002 s'est élevée à € 23 millions.

12 Autres participations et actifs financiers à long terme

Le détail des éléments d'actifs à long terme spécifiquement relatifs aux contrats de crédit-bail se présente comme suit :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Sociétés associées mises en équivalence	1 333	1 252
Titres non consolidés	810	766
Autres actifs financiers	2 732	2 708
Total	4 875	4 726

Les **participations dans les sociétés associées** sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. Elles comprennent la participation de 45,96% d'EADS (2001 : 45,96%) dans Dassault Aviation pour un montant de € 1 333 millions (2001 : € 1 252 millions). Dans la mesure où pour l'exercice 2002, aucune donnée financière relative à Dassault Aviation n'était encore disponible, la mise en équivalence de Dassault Aviation pour l'exercice 2002 a été réalisée en retenant le résultat net de l'exercice antérieur, ajusté des dividendes reçus (voir la Note 8 « Résultat financier »). Une liste des principales participations dans des sociétés associées et le pourcentage de participation correspondant figurent dans l'annexe « Informations relatives au périmètre de consolidation ».

Les **titres non consolidés** concernent les participations d'EADS dans diverses sociétés non-consolidées, dont les plus significatives sont les participations de 42% dans Nortel Networks Allemagne pour € 156 millions, de 45% dans Nortel Networks France pour € 119 millions et dans Embraer pour € 75 millions. Les participations dans les deux filiales Nortel sont considérées comme des sociétés non-consolidées en raison des modifications mises en œuvre par Nortel en 2001 dans les structures de direction de ces sociétés.

Les **autres actifs financiers** comprennent essentiellement les activités de financement des ventes du Groupe. Ils comprennent des prêts aux clients pour € 656 millions (2001 : € 949 millions), des créances au titre de contrats de crédit-bail liés aux opérations de financement d'avions de € 749 millions (2001 : € 514 millions) et des dépôts de garantie pour € 1 146 millions (2001 : € 1 044 millions). Les prêts sont accordés aux clients pour financer les ventes d'avions. Ces prêts sont à long terme et ont normalement une échéance de remboursement qui est liée à la période d'utilisation de l'avion par le client. Les créances au titre des contrats de crédit-bail et les prêts font partie du risque global lié au financement des avions, et sont indiquées ici nettes de provisions pour dépréciation d'un montant de € 444 millions et € 477 millions au 31 décembre 2002 et 2001, respectivement. Ces actifs relatifs aux opérations de financement d'avions sont généralement garantis au travers des appareils (voir la Note 24, « Engagements hors bilan » pour de plus amples détails sur les opérations de financement des ventes).

Le détail des éléments d'actifs à long terme spécifiquement relatifs aux contrats de crédit-bail se présente comme suit :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Créances sur loyers minimums	1 114	1 022
Produits financiers constatés d'avance	(217)	(222)
Provisions	(148)	(286)
Total	749	514

Les créances sur loyers minimums futurs à recevoir dans le cadre de contrats de crédit-bail sont les suivantes (montants non actualisés) :

en millions d'euros	
En 2003	76
De 2004 à 2007	340
Après 2007	698

Les dépôts de garantie découlent des contrats pour lesquels, dans le cadre du financement d'une vente, Airbus dépose un certain montant pour couvrir son risque à l'égard du crédit-bailleur. Les autres actifs financiers comprennent également d'autres prêts à hauteur de € 181 millions (2001 : € 201 millions), par exemple aux salariés.

13 Stocks

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Créances sur ventes de biens et de services	853	929
Provisions pour créances douteuses	8 478	8 108
Produits finis, pièces et marchandises détenues pour la revente	1 525	1 796
Avances versées aux fournisseurs	1 342	1 230
	12 198	12 063
Moins : Avances et acomptes reçus	(9 498)	(9 594)
Total	2 700	2 469

Tous les stocks sont considérés comme des actifs courants. Depuis le 31 décembre 2002, le Groupe a modifié l'affectation aux différentes catégories de stock en ce qui concerne les avions Airbus, en les transférant des produits finis aux en-cours de production. EADS estime que le fait d'inclure dans les produits finis uniquement les avions définitivement prêts à être livrés, y compris les avions en phase de vol d'essai, constitue une présentation plus appropriée des stocks. Les avions étaient auparavant inclus parmi les produits finis à compter de la date du premier vol théorique. Pour les besoins de comparaison, EADS a reclassé un montant de € 1 518 millions de produits finis en en-cours de production au 31 décembre 2001.

14 Créances clients

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Créances sur ventes de biens et de services	4 472	5 572
Provisions pour créances douteuses	(358)	(389)
Total	4 114	5 183

Les créances clients sont considérées comme des actifs courants. Au 31 décembre 2002, les créances clients ayant une échéance supérieure à un an s'élèvent à € 275 millions (31 décembre 2001 : € 155 millions).

15 Autres créances et autres actifs d'exploitation

Les autres créances et autres actifs d'exploitation de € 5 256 millions (2001 : € 2 633 millions) comprennent les justes valeurs positives d'instruments financiers dérivés d'un montant de € 2 819 millions (2001 : € 92 millions) ainsi qu'un montant de € 355 millions (2001 : € 454 millions) correspondant à l'actif constaté au moment de la transaction signée avec le Gouvernement allemand concernant des avances remboursables qui est amorti au compte de résultat au fur et à mesure de la livraison des avions correspondants.

Les autres créances et autres actifs d'exploitation comprennent en outre des créances sur les participations pour un montant de € 247 millions (2001 : € 189 millions) et des créances sur des sociétés non consolidées pour un montant de € 357 millions (2001 : € 352 millions), nets des provisions pour dépréciation de € (132) millions (2001 : € (112) millions) ainsi qu'une créance d'impôt courant d'un montant de € 389 millions.

Au 31 décembre 2002, les autres créances et autres actifs d'exploitation ayant une échéance inférieure à un an correspondent à un montant de € 2 243 millions (2001 : € 1 610 millions) et sont considérés comme des actifs courants.

16 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement de € 4 497 millions (2001 : € 5 341 millions) sont entièrement considérées comme disponibles à la vente. Les valeurs mobilières de placement susceptibles d'être réalisées dans un délai de douze mois à compter de la date d'arrêté des comptes considérées comme des actifs courants s'élèvent à € 4 043 millions (2001 : € 4 954 millions).

17 Capitaux propres consolidés

La variation des capitaux propres consolidés est détaillée dans le Tableaux des variations des capitaux propres consolidés.

Le capital social du Groupe consiste en 811 198 500 actions au 31 décembre 2002 (2001 : 809 175 561 actions). Les actions d'EADS sont exclusivement des actions ordinaires d'une valeur nominale de € 1 chacune. Le capital social autorisé consiste en 3 000 000 000 d'actions. Dans le cadre du plan d'actionnariat des salariés (ESOP) 2002 (voir la Note 27, « Rémunérations en actions »), EADS a émis 2 022 939 actions d'une valeur nominale de € 1 chacune, représentant une valeur nominale globale de € 2 022 939.

Avec l'autorisation de l'Assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 17 mai 2002, le Conseil d'administration a pris la décision les 9 août et 11 octobre 2002 de demander aux directeurs généraux (CEO) de mettre en oeuvre un plan de rachat par la Société portant sur un nombre maximum de 10 100 000 de ses propres actions, représentant 1,25% du capital social émis de la Société. Le Conseil d'administration du Groupe avait également pris la décision les 12 juillet et 18 septembre 2001 de lancer un plan de rachat des actions sur le marché tel qu'il a été approuvé par l'assemblée générale des actionnaires le 10 mai 2001. En conséquence, le Conseil d'administration avait demandé aux directeurs généraux (CEO) de mettre en oeuvre un plan de rachat sur le marché portant sur 10 500 000 actions. Au total, la Société est donc habilitée à racheter jusqu'à 20,6 millions d'actions EADS, représentant au maximum 2,54% du capital social de la Société.

En 2002, EADS a racheté 10 241 252 de ses propres actions, laissant par conséquent un nombre de 800 957 248 actions en circulation au 31 décembre 2002. Avant 2002, le Groupe n'avait racheté aucune action propre sur le marché.

Le 17 mai 2002, l'Assemblée générale des actionnaires a décidé de distribuer un dividende en espèces au titre du résultat 2001 d'un montant brut de € 0,50 par action, qui a été payé le 28 juin 2002.

Le capital social comprend le montant nominal d'actions en circulation. L'augmentation du capital social de l'exercice représente l'apport des salariés de € 2 022 939 dans le cadre du plan d'actionnariat des salariés ESOP 2002. Les réserves contiennent les primes d'émission et les réserves de consolidation, les bénéfices non distribués ainsi que le résultat net de l'exercice. Les autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés (AOCI) comprennent l'ensemble des montants constatés directement dans les capitaux propres résultant des variations de la juste valeur des instruments financiers considérés comme étant disponibles à la vente ou qui font partie de la relation de couverture dans le cadre de couvertures de flux de trésorerie effectives ainsi que des écarts de conversion des comptes des sociétés étrangères. Le montant des actions propres représente le montant versé par la société pour le rachat de ses propres actions auto-détenues.

18 Provisions

Les provisions comprennent les éléments suivants :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Régimes de retraite (voir la Note 18 a) et obligations assimilées	3 392	3 176
Instruments financiers (voir la Note 18 b)	161	3 673
Autres provisions (voir la Note 18 c)	4 695	5 069
Total	8 248	11 918

Des régimes de retraite et obligations assimilées pour un montant de € 3 209 millions (2001 : € 3 019 millions), des instruments financiers pour un montant de € 11 millions (2001 : € 1 627 millions) et d'autres provisions pour un montant de € 3 194 millions (2001 : € 2 833 millions) ont une échéance à plus d'un an.

a) Régimes de retraite

Lorsque les salariés du Groupe partent en retraite, ils perçoivent des indemnités qui sont stipulées dans des 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 prévoit 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 principalement payées sur la base du niveau de salaire et de l'ancienneté. Certains régimes de retraite sont calculés sur la base du salaire au cours de la dernière année d'activité ou sur une moyenne des trois dernières années d'activité alors que d'autres régimes sont fixes et déterminés en fonction de la classification dont relève le salarié (soit, le niveau de salaire et la fonction occupée).

Des évaluations actuarielles sont régulièrement réalisées pour déterminer les engagements du Groupe au titre des indemnités de retraite. Ces évaluations reposent sur des hypothèses relatives aux évolutions de salaire, aux âges de départ à la retraite et aux taux d'intérêt à long terme. Elles incluent toutes les charges que le Groupe devra payer pour remplir ces engagements.

L'obligation qui en découle est constatée au bilan à titre de provision. Les gains ou pertes actuariels sont différés et constatés sur la durée moyenne résiduelle d'activité attendue pour les salariés adhérant à chaque régime lorsqu'ils excèdent la plus élevée des deux valeurs suivantes : 10% de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies ou 10% de la juste valeur des fonds de retraite gérés.

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

Variation des provisions pour engagements de retraite en 2002

en million d'euros

Provision pour engagements de retraite à l'ouverture de l'exercice	3 151
Charge de retraite périodique nette	319
Cotisations	(16)
Consommation (prestations versées)	(109)
Acquisitions et autres	12
Provision pour engagements de retraite à la clôture de l'exercice	3 357

L'écart entre le montant total des régimes de retraite et obligations assimilées (€ 3 392 millions ; 2001 : € 3 176 millions) et le montant net constaté à titre des provisions pour engagements de retraite (€ 3 357 millions ; 2001 : € 3 151 millions) est dû à des engagements supplémentaires au titre des rémunérations différées (€ 35 millions ; 2001 : € 25 millions), qui lors de l'exercice au cours duquel elles naissent, ne font pas partie du montant net constaté à titre d'engagement de retraite.

Variation des engagements de retraite à prestations définies

en millions d'euros

	2002	2001
Obligations de retraite à prestations définies à l'ouverture de l'exercice	3 880	3 512
Accroissement de la période	124	84
Charge d'intérêt	229	220
Modifications du régime	0	(8)
Pertes actuarielles	201	191
Acquisitions et autres	8	12
Prestations versées	(155)	(131)
Obligations de retraite à prestations définies à la clôture de l'exercice	4 287	3 880

L'obligation de retraite à prestations définies à la clôture de l'exercice correspond à la valeur actualisée, hors déduction des fonds de retraite gérés, des versements futurs attendus nécessaires pour régler l'obligation née au titre de l'activité du salarié au cours de l'exercice en cours et des exercices antérieurs. Les pertes actuarielles d'un montant de € 201 millions résultent essentiellement de la diminution du taux d'actualisation au titre des engagements de retraite en Allemagne passant de 6% à 5,75%.

Modifications des fonds de retraite gérés

en millions d'euros

	2002	2001
Juste valeur des fonds gérés à l'ouverture de l'exercice	571	682
Rendement effectif des fonds gérés	(35)	(70)
Cotisations / autres	42	1
Prestations versées	(46)	(42)
Juste valeur des fonds gérés à la clôture de l'exercice	532	571

Notes annexes aux comptes consolidés

La juste valeur des fonds gérés à la clôture de l'exercice comprend les actifs détenus à long terme par les fonds de pensions pour le personnel qui existent uniquement pour payer ou financer les prestations au personnel.

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

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds ¹	3 755	3 309
Gains (pertes) nets actuariels non comptabilisés	(398)	(158)
Montant net comptabilisé	3 357	3 151

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

Le montant net comptabilisé représente le montant constaté des engagements de retraite à prestations définies et figure sous le poste « Régimes de retraite et obligations assimilées ». Il correspond au montant total des engagements de retraite excédant la juste valeur des actifs des fonds dédiés et ajusté des gains et pertes actuariels non comptabilisés, qui seront amortis sur les exercices futurs.

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

Hypothèses

en %	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Taux d'actualisation	5,0–5,75	5,0–6,0
Taux d'augmentation des salaires	3,0	3,0–3,5
Taux d'inflation	1,75	2,0

Les éléments de la charge de retraite périodique nette, inclus dans les « Bénéfices avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires », se décomposent comme suit :

en millions d'euros	2002	2001
Coût des droits acquis au cours de l'exercice	124	84
Charge d'intérêts	229	220
Rendement des actifs gérés	(42)	(47)
Perte actuarielle nette	8	0
Charge de retraite périodique nette	319	257

b) Instruments financiers

Les provisions au titre des instruments financiers (€ 161 millions ; 2001 : € 3 673 millions) représentent la juste valeur de marché négative des instruments financiers dérivés en devises étrangères. La diminution de ce poste est due au renforcement de l'euro face au dollar américain (2002 : 1 euro = 1,0487 dollar US ; 2001 : 1 euro = 0,8813 dollar américain).

c) Autres provisions

Les autres provisions comprennent les éléments suivants :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Provisions pour risques sur le financement des ventes d'avions	1 215	1 498
Provisions pour charges sur contrats en cours	802	820
Provisions pour pertes à terminaison	433	450
Provisions pour charges fiscales courantes	255	213
Provisions pour garanties	180	198
Autres provisions pour risques et charges	1 810	1 890
Total	4 695	5 069

Les provisions pour risques sur le financement des ventes d'avions couvrent, conformément à la politique du Groupe relative aux risques de financement des ventes, le risque net lié au financement des avions (€ 689 millions) et des risques liés à la valeur des actifs (€ 526 millions) correspondant à Airbus et ATR de la division Aéronautique.

Les mouvements des provisions au cours de l'exercice se présentent comme suit :

en millions d'euros	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Reclas- sements	Utilisées/ Reprises	Solde au 31 décembre 2002
Provisions pour risques financiers sur les avions	1 498	(236)	227	(126)	(148)	1 215
Provisions pour factures à recevoir	820	0	380	(54)	(344)	802
Provisions pour pertes à terminaison	450	(5)	145	(28)	(129)	433
Provisions fiscales	213	0	90	(7)	(41)	255
Provisions pour garanties	198	(10)	64	7	(79)	180
Autres provisions pour risques et charges	1 890	(107)	636	98	(707)	1 810
Total	5 069	(358)	1 542	(110)	(1 448)	4 695

19 Dettes financières

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Obligations	209	426
Dettes à l'égard d'établissements financiers	256	286
Dettes à l'égard de sociétés affiliées	166	90
Prêts	80	106
Dettes au titre des contrats de location financement	100	110
Autres	374	444
Dettes financières à court terme (exigibles à moins d'un an)	1 185	1 462
Obligations	44	195
Dettes à l'égard d'établissements financiers <i>dont part exigible à plus de cinq ans : 810 (2001 : 1 162)</i>	1 313	1 541
Dettes à l'égard de sociétés affiliées <i>dont part exigible à plus de cinq ans : 0 (2001 : 9)</i>	0	18
Prêts <i>dont part exigible à plus de cinq ans : 667 (2001 : 1 217)</i>	968	1 648
Dettes au titre des contrats de location financement <i>dont part exigible à plus de cinq ans : 688 (2001 : 1 094)</i>	1 466	1 636
Dettes financières à long terme	3 791	5 038
Total	4 976	6 500

La diminution des engagements financiers qui passent de € 6 500 millions à € 4 976 millions est due aux effets positifs des taux de change de € 782 millions, aux remboursements de certains engagements au titre des obligations de € 368 millions et au règlement des dettes bancaires. Sont incluses sous le poste « Autres » les dettes financières à l'égard des partenaires aux coentreprises (joint ventures). Les dettes au titre des contrats de location financement à l'égard de certains créditeurs sont adossées à des dépôts de garantie de € 1 146 millions (2001 : € 1 044 millions).

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

en millions d'euros	Engagements financiers
2003	1 185
2004	193
2005	325
2006	393
2007	715
Au-delà	2 165

20 Dettes fournisseurs et autres dettes

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Dettes fournisseurs	5 070	5 466
Autres dettes	10 246	10 631
Total	15 316	16 097

Au 31 décembre 2002, les autres dettes comprennent essentiellement des avances et acomptes reçus des clients pour un montant de € 3 578 millions (2001 : € 4 509 millions), ainsi que des avances remboursables des gouvernements européens pour € 4 265 millions (2001 : € 3 469 millions). Ils incluent également d'autres dettes à l'égard de participations de € 85 millions (2001 : € 68 millions) et des filiales s'élevant à € 80 millions (2001 : € 85 millions). L'augmentation des avances remboursables des gouvernements européens résulte principalement du programme de l'A380.

Echéance – Les dettes fournisseurs au 31 décembre 2002 comprennent des échéances à plus d'un an pour un montant de € 33 millions (2001 : € 173 millions). Les « autres dettes » comprennent des échéances à plus d'un an pour un montant de € 3 982 millions et à plus de cinq ans pour un montant de € 3 715 millions.

21 Produits constatés d'avance

Les produits constatés d'avance sont pour l'essentiel liés aux ventes d'avions Airbus qui comprennent des engagements de garantie de valeur comptabilisés comme des contrats de location simple (€ 2 031 millions ; 2001 : € 2 309 millions).

22 Tableau des flux de trésorerie consolidés

Sont inclus dans la situation de trésorerie d'EADS (figurant sous le poste « Trésorerie » dans le Tableau des flux de trésorerie consolidés) € 227 millions (2001 : € 386 millions) représentant la trésorerie d'Airbus gérée par BAES. Est en outre inclus un montant de € 596 millions (2001 : € 414 millions), qui représente la part d'EADS de la trésorerie de MBDA gérée par BAES et Finmeccanica. Ces montants sont à la disposition immédiate d'EADS sur demande.

En ce qui concerne la présentation des Bilans consolidés au 31 décembre 2002 et des Tableaux de flux de trésorerie consolidés pour 2002, EADS a considéré comme faisant partie de la situation de trésorerie (soit, la trésorerie et certains titres traités comme éléments de trésorerie, voir la Note 2, « Principales règles et méthodes comptables »), entre autres, un montant de € 160 millions relatif à Astrium. Conformément à la méthode de l'intégration proportionnelle appliquée pour Astrium, ce montant correspond aux avances de trésorerie réalisées au profit d'Astrium dont EADS pourrait réclamer le remboursement auprès de BAES, conformément au pacte d'actionnaires d'Astrium.

Le tableau ci-après fournit de plus amples détails relatifs aux acquisitions et cessions de filiales et unités opérationnelles :

en millions d'euros	31 décembre 2002	31 décembre 2001
Prix d'acquisition (cession) total, cumulé	(71)	415
dont partie réglée avec la trésorerie	(71)	415
Trésorerie totale au titre des acquisitions et cessions	(9)	13

Est inclus dans le prix de vente total cumulé de € 71 millions reçu en 2002, le montant en espèces reçu résultant de la cession d'Aircelle qui s'est élevé à € 63 millions. En 2001, le prix d'achat total cumulé payé de € 415 millions comprenait essentiellement l'achat de Cogent, Tesat et Dornier. Le poste « Plus ou moins values sur cession des immobilisations corporelles/activités et résultat des sociétés mises en équivalence » dans les Tableaux des flux de trésorerie consolidés inclut en 2002 le résultat brut sur les sociétés mises en équivalence de € 134 millions.

Autres informations

23 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. EADS estime avoir constitué des provisions suffisantes pour couvrir les risques de contentieux existants ou éventuels. Il est raisonnablement possible que la résolution définitive de certaines de ces affaires puisse conduire le Groupe à engager des charges supérieures aux provisions constituées, et ce à un horizon assez lointain et pour des montants qui ne peuvent être raisonnablement estimés. L'expression « raisonnablement possible » est utilisée pour signifier que l'éventualité de la survenance d'une transaction ou d'un événement futur n'est pas infime mais seulement possible. La résolution définitive de ces affaires 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 éventuels ne devraient pas affecter de manière significative sa situation financière consolidée.

EADS n'a connaissance d'aucun autre élément exceptionnel ou procédure judiciaire ou arbitrale en instance ou susceptible d'être intentée qui aurait, ou aurait pu, au cours d'un exercice récent, avoir un impact défavorable significatif sur sa situation financière, ses activités, ses résultats ou son Groupe, mis à part les éléments indiqués ci-après.

EADS (plus précisément, DADC et Dornier GmbH) est actuellement et a été partie prenante à plusieurs litiges et procédures d'arbitrage avec les membres de la famille Dornier, actionnaires minoritaires de Dornier GmbH. Ces litiges portaient sur la validité de plusieurs décisions des assemblées générales des actionnaires de Dornier GmbH concernant principalement les apports des activités et actifs de Dornier. Ces apports ont fait l'objet de deux procédures d'arbitrage, qui ont été récemment tranchées en faveur d'EADS/Dornier GmbH. De même, la validité de certains de ces apports a été confirmée par la cour d'appel régionale de Stuttgart. Toutefois, d'autres procédures, relatives notamment à l'apport des actions de Dornier Luftfahrt GmbH par Dornier à Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, sont encore en instance. EADS et Dornier GmbH espèrent que les procédures en cours seront tranchées en leur faveur, comme cela a été le cas en vertu des décisions récentes.

Fin 2002, une demande d'arbitrage a été déposée à l'encontre d'une filiale d'EADS fournissant des équipements aux termes d'un contrat commercial qui a pris fin il y a plusieurs années. EADS estime avoir des arguments de défense solides, tant sur le fond que sur la forme, pour contester cette réclamation. A un stade aussi précoce de la procédure, le risque financier ne peut être évalué avec précision.

24 Engagements hors bilan

Actif hors bilan

Une procédure d'arbitrage engagée par Thales a récemment été tranchée en faveur d'EADS (plus précisément le GIE Euromissile) qui a obtenu sur la base de sa demande reconventionnelle, des dommages-intérêts dont le montant principal s'élève à € 107,6 millions, somme qui n'a pas été recouvrée, ni comptabilisée, au 31 décembre 2002. Cette sentence arbitrale est d'exécution immédiate et les sommes ont été versées au GIE Euromissile, le 17 février 2003. Toutefois, Thales a déposé une demande d'annulation de la sentence arbitrale.

Financement des ventes – Au regard de ses activités Airbus et ATR, EADS s'engage à réaliser des opérations de financement des ventes auprès de certains clients sélectionnés. Les opérations de financement des ventes sont généralement garanties par une sécurité prise sur l'avion objet des financements. En outre, Airbus et ATR bénéficient de clauses de sauvegarde et de la constitution de sûretés adaptées en fonction du risque et du contexte juridique. EADS estime que la valeur de marché estimée de l'avion pris en garantie de ses engagements couvre largement les éventuelles pertes correspondantes. Tout écart résiduel entre le montant des engagements de financement donnés et la valeur de garantie de l'avion financé donne lieu à une dépréciation de l'actif correspondant, s'il peut être imputé à un élément spécifique, ou à une provision constituée au titre du risque financier sur les avions. Le calcul de cette dépréciation repose sur un modèle de détermination du coût des risques, qui est appliqué lors de chaque clôture pour suivre la valeur résiduelle de l'avion.

Les actifs liés au financement des ventes sont comptabilisés au bilan en fonction du contractant qui assume les risques et les bénéfices de la propriété de l'avion financé aux termes d'une opération de financement, soit comme un contrat de location simple (voir la Note 11, « Immobilisations corporelles »), soit comme un prêt au profit des clients, soit enfin comme une créance au titre d'un contrat de location financement (voir la Note 12, « Autres participations et actifs financiers à long terme »). La provision correspondante s'élève à € 459 millions pour les contrats de location simple et € 444 millions pour les prêts et contrats de location financement. Un montant de € 72 millions est comptabilisé parmi les provisions au titre du risque de financement des ventes d'avions (voir la Note 18c, « Autres provisions »).

Certaines opérations de financement des ventes comportent une opération de cession-bail de l'avion auprès d'un bailleur tiers aux termes d'un contrat de location simple. Tant que le Groupe n'a pas revendu les engagements au titre des contrats de location simple correspondants aux tiers, qui prennent en charge les paiements, il est exposé à des versements de loyers futurs. Les loyers nominaux futurs au titre des contrats de location simple résultant des opérations de financement des ventes d'avions sont enregistrés hors bilan et se présentent comme suit au 31 décembre 2002 :

en millions d'euros	
Au plus tard en 2003	244
Après 2003 et au plus tard en 2007	1 022
Après 2007	1 738

Le montant total d'engagements au titre des contrats de location de € 3 004 millions résulte de baux principaux portant sur les avions et est généralement couvert par les produits correspondants de la sous-location auprès des clients. Une grande partie de ces engagements à recevoir au titre des contrats de location (€ 1 552 millions) résulte des opérations ayant donné lieu à une revente aux tiers, qui prennent en charge le recouvrement des loyers correspondants. La valeur nominale des engagements futurs au titre des contrats de location portant sur les avions Airbus dans lesquels EADS assume le risque est donc passée de € 1 853 millions en 2001 à € 1 452 millions, essentiellement en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro pour un montant de € 296 millions. EADS détermine son risque brut pour ces contrats de location simple comme la valeur actualisée des flux de paiements correspondants. L'écart entre le risque brut et la valeur nette estimée des appareils sur lesquels EADS a pris une sécurité, c'est à dire le risque net, est entièrement provisionné dans le cadre de la provision pour risques de financement des ventes d'avions à hauteur de € 617 millions (voir la Note 18c, « Autres provisions »).

Garanties de valeur des actifs – De plus, EADS est engagé au titre des garanties de valeurs d'actif quand de telles garanties sont prévues au sein des contrats de vente d'avions. La direction d'Airbus estime que les risques financiers associés à ces garanties peuvent être raisonnablement appréhendés et estimés. Trois facteurs contribuent à cette appréciation : (i) la garantie couvre uniquement une tranche de la valeur future estimée de l'avion et son niveau est jugé prudent par rapport à la valeur future estimée de chaque avion ; (ii) le risque lié à la garantie de valeur de l'actif est réparti sur un grand nombre d'avions et de clients ; et (iii) les dates de mise en oeuvre des garanties de valeur des actifs en cours s'étalent jusqu'à 2017, ce qui permet de réduire les risques se matérialisant au cours d'un seul exercice. A titre d'exemple, pour chacun des exercices 2003 à 2006, le risque moyen annuel brut lié à la valeur de l'actif résultant des garanties de valeur des actifs est de € 280 millions environ. La variation dans l'estimation du risque moyen reflète le fait que l'effet maximum des garanties de valeur d'actifs devrait se produire en 2007. En variation annuelle, l'évaluation du risque global de telles garanties accordées n'a pas changé. Au 31 décembre 2002, EADS a constitué une provision de € 526 millions correspond au risque estimé.

Comme les dates de mise en jeu des garanties de valeur des actifs ont lieu en moyenne au cours de la 10^{ème} année suivant la livraison de l'avion, les garanties de valeur des actifs émises en 2003 ne pourront pas, d'une manière générale, être exercées avant 2013, et, par conséquent, aucune augmentation du risque à court terme n'est prévue.

Engagements de crédits relais – Bien que des engagements destinés à fournir un financement au titre des carnets de commandes d'Airbus et d'ATR soient également donnés, ils ne sont pas jugés comme faisant partie du risque brut tant que le financement n'est pas en place, ce qui ne se produit qu'au moment de la livraison de l'avion. Cela résulte du fait que (i) au regard de l'expérience passée, il est vraisemblable que ces crédits envisagés ne seront pas tous réellement mis en place, (ii) jusqu'à la livraison de l'avion, Airbus ou ATR conservent la propriété de l'actif et n'encourent aucun risque inhabituel sur cet actif et (iii) certains tiers peuvent participer au financement. Afin d'atténuer les risques pour Airbus et ATR au titre de ces engagements de crédits, les contrats prévoient généralement des conditions financières que les parties garanties doivent remplir pour en bénéficier.

Malgré la garantie sous-jacente, si Airbus se trouvait dans l'impossibilité d'honorer ses engagements au titre des opérations de financement des ventes et des garanties de valeur des actifs, certaines sociétés du groupe EADS et BAES seraient conjointement et solidairement responsables des risques liés au financement des ventes encourus par Airbus avant le 1^{er} janvier 2001. Les risques pour EADS au regard des engagements encourus par Airbus après le 1^{er} janvier 2001 sont limités en raison de sa qualité d'actionnaire d'Airbus S.A.S. En ce qui concerne ATR, chaque associé est conjointement, solidairement et indéfiniment responsable à l'égard des tiers. Entre les associés, la responsabilité est proportionnelle à la part détenue par chaque associé.

Engagements de financement des retraites – EADS participe à plusieurs coentreprises avec BAES, dont les plus importantes en termes de personnel sont Airbus et MBDA. En ce qui concerne chaque coentreprise, tant que BAES demeure actionnaire, les salariés britanniques peuvent rester affiliés aux régimes de retraite de BAES, qui remplissent actuellement les critères de régimes de retraite à prestations définies. BAES a récemment annoncé un déficit concernant les fonds de retraite gérés par rapport aux obligations de retraite correspondantes qui s'élèvent à GBP 2 164 millions (après prise en compte des impôts différés) qui auraient été comptabilisées dans les comptes de BAES si la nouvelle norme comptable FRS 17 qui sera applicable au Royaume-Uni avait été mise en oeuvre. En tant qu'affiliées aux régimes de BAES, les coentreprises d'EADS pourraient potentiellement être affectées par ce déficit. Toutefois, les accords d'actionnaires entre EADS et BAES ont pour effet de plafonner les cotisations que la coentreprise doit verser au régime de retraite pendant une certaine durée (soit, jusqu'en 2011 pour Airbus). Toute cotisation supplémentaire serait versée par BAES. EADS n'est, par conséquent, pas exposée à une augmentation des cotisations résultant du sous-financement du régime de retraite au cours de la période de plafonnement des cotisations. A l'heure actuelle, EADS ne dispose que d'informations très limitées sur l'impact que ce sous-financement pourrait avoir sur les coentreprises à l'expiration de la période de plafonnement des cotisations.

Dans le cas d'Astrium, à la suite de l'accord signé le 30 janvier 2003, cette société ne constituera plus une coentreprise avec BAES. EADS mettra en place un régime de retraite pour les salariés britanniques à partir d'un transfert des versements constitués au titre du régime existant. Selon le type de régime de retraite mis en place par EADS pour les salariés britanniques, l'estimation du risque maximum au 31 décembre 2002 serait de l'ordre de GBP 30 millions et serait traité en coût d'acquisition, n'affectant pas de ce fait le résultat net.

Autres engagements – Les autres engagements comprennent des garanties de bonne fin vis à vis de certains de ses clients.

Les **loyers nominaux futurs** (exigibles auprès d'EADS en qualité de locataire) au titre des contrats de location et des contrats de crédit-bail (qui ne se rapportent pas au financement des ventes d'avions) s'élèvent à € 740 millions et se rapportent pour l'essentiel aux frais généraux (à titre d'exemple, baux portant sur les installations, locations de véhicules). Les échéances sont les suivantes :

en millions d'euros

En 2003	71
De 2004 à 2007	229
Après 2007	440

25 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 de multiples risques financiers, notamment des risques de taux de change et des risques de taux d'intérêt, tels qu'ils seront développés ci-après. La gestion et la limitation de ces risques financiers chez EADS sont prises en charge par le service central de trésorerie au siège d'EADS conformément à des politiques arrêtées par le conseil d'administration. La responsabilité du recensement, de l'évaluation et de la couverture des risques financiers appartient aux comités de trésorerie mis en place et aux Divisions et unités opérationnelles du Groupe.

Risque de marché

Risque de change – EADS gère un portefeuille de couverture à long terme avec une échéance de plusieurs années couvrant son risque net sur les ventes en dollars américains, provenant principalement des activités d'Airbus. Ce portefeuille de couverture recouvre la grande majorité des opérations de couverture du Groupe.

Les produits d'EADS sont exprimés principalement en dollars américains bien que la majeure partie de ses dépenses soient engagées en euros et dans une moindre mesure en GBP. Par conséquent, dès lors qu'EADS n'utilise pas d'instruments financiers pour se couvrir d'un risque de change actuel ou futur, ses bénéfices seront affectés par les fluctuations du taux de change euro-dollar américain. L'intention du Groupe étant de générer des résultats uniquement au travers de ses activités d'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 variations des taux de change sur ses résultats.

Pour les besoins de la présentation des informations financières, EADS désigne une partie des éléments sous-jacents comme la position couverte pour couvrir son risque en dollars américains, en utilisant essentiellement des contrats de devises à terme et des contrats d'option, comme instruments de couverture.

EADS s'efforce de couvrir la majeure partie de son risque de change encouru au titre des engagements fermes de commandes et opérations prévues. Pour les produits tels que les avions, EADS couvre de manière générale les ventes prévues en dollars américains de l'exercice suivant jusqu'à 2010. Les éléments couverts se définissent comme étant les premières rentrées de trésorerie futures hautement probables prévues au titre d'un mois considéré sur la base des règlements totaux à la livraison des appareils. Le montant des premières rentrées est arrêté par un comité de trésorerie et couvre en général jusqu'à 100% de l'équivalent du risque en dollars américains. Pour EADS, une opération prévue est jugée hautement probable si la livraison future est comprise dans le carnet de commande ferme ou s'il est tout à fait probable qu'elle se réalise au regard de documents contractuels (à titre d'exemple, Lettre d'intention). 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.

En ce qui concerne les activités liées à un projet, EADS couvre en général 100% sur la base de rentrées spécifiques résultant de contrats fermes et individuels. La couverture est mise en place en fonction des projets individuels, c'est à dire à la signature de chaque nouveau contrat.

Risque de taux d'intérêt – Le Groupe utilise une approche bilantielle avec l'objectif de limiter son risque de taux d'intérêt. Le Groupe s'efforce de faire concorder le profil de risque de ses actifs avec la structure de passif correspondante. Le risque de taux d'intérêt net est géré à travers plusieurs types d'instruments afin de minimiser les risques et impacts financiers. Par conséquent, le Groupe peut utiliser des dérivés de taux d'intérêt aux fins de couverture.

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 ce qui concerne la trésorerie, 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 prix – La trésorerie et le portefeuille de valeurs mobilières du Groupe sont investis dans des instruments financiers non spéculatifs, pour l'essentiel fortement liquides, tels que des certificats de dépôt, des dépôts à un jour, des effets de commerce et d'autres instruments du marché monétaire avec une échéance généralement inférieure à 3 mois, ainsi que dans des titres à revenus fixes cotés avec une échéance généralement inférieure à un an. Par conséquent, le Groupe évalue son exposition au risque de prix comme étant minime.

Risque de liquidité

Le Groupe a pour politique de maintenir à sa disposition suffisamment de trésorerie à tout moment pour faire face à ses engagements existants et futurs. Cela est rendu possible grâce au montant total disponible de trésorerie du Groupe, supporté en outre par un montant non-négligeable de lignes de crédit non consommées (€ 2,85 milliards au 31 décembre 2002). Toute trésorerie excédentaire est quotidiennement investie par EADS dans des instruments financiers fortement liquides et non spéculatifs, tels que des certificats de dépôt, des dépôts à un jour, des billets de trésorerie et d'autres instruments du marché avec une échéance généralement inférieure à trois mois.

Risque de crédit

EADS est exposé à des risques de crédit liés au risque de défaillance de ses contreparties (par exemple les compagnies aériennes) concernant notamment les instruments financiers. Le Groupe a mis en place des procédures destinées à éviter la concentration du risque et à limiter le risque de crédit. Les ventes de produits et de services sont faites aux clients solvables. Les opérations de trésorerie et les participations en tant que contreparties aux instruments dérivés sont limitées aux établissements financiers bénéficiant d'une très bonne notation de crédit. EADS a mis en place un système de limites de crédit pour gérer activement et limiter son risque de crédit. Ce système de limites affecte des lignes de risque maximum aux contreparties dans des opérations financières, basées au minimum sur leurs notations telles que publiées par Standard & Poors, Moody's et Fitch IBCA. Les limites correspondantes sont régulièrement suivies et mises à jour.

Afin de soutenir les ventes, essentiellement chez Airbus et ATR, EADS peut accepter de participer au financement des clients, au cas par cas, soit directement, soit à travers des garanties fournies aux tiers. Pour déterminer le montant et les modalités de l'opération de financement, Airbus et ATR prennent en compte la notation de crédit de la compagnie aérienne ainsi que les facteurs de risques propres à l'environnement d'exploitation prévu de l'avion et sa valeur future attendue. Les rendements du marché et les pratiques bancaires actuellement en vigueur servent également à évaluer les modalités de financement offertes aux clients, y compris le prix.

b) Montants notionnels

Les montants contractuels ou notionnels des instruments financiers dérivés indiqués ci-dessous ne représentent pas forcément les montants échangés entre les parties et donc, ne sont pas nécessairement une mesure adaptée de l'exposition du Groupe liée à l'utilisation de produits dérivés.

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

Exercice clos le 31 décembre 2002

en millions d'euros	Durée restante			Total
	Jusqu'à 1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Contrats de change :				
Contrats de vente à terme nets	10 852	23 408	6 122	40 382
Achats d'options de vente « put », nets	1 094	343	0	1 437
Ventes d'options d'achat « call », nettes	1 094	343	0	1 437

Exercice clos le 31 décembre 2001

en millions d'euros	Durée restante			Total
	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
Achats d'options de vente « put », nets	3 290	1 507	0	4 797
Ventes d'options d'achat « call », nettes	4 184	1 507	0	5 691

c) Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur d'un instrument financier est le prix auquel un tiers accepterait de prendre en charge les droits et/ou obligations d'un autre tiers. Les justes valeurs des instruments financiers ont été déterminées en se référant aux informations du marché disponibles à la date de clôture du bilan et aux méthodologies d'évaluation détaillées 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 aurait pu réaliser aux 31 décembre 2002 et 2001 sur le marché des changes.

Les valeurs nettes comptables et les justes valeurs des divers instruments financiers utilisés par le Groupe sont les suivantes :

en millions d'euros	31 décembre 2002		31 décembre 2001	
	Valeur nette comptable	Juste valeur	Valeur nette comptable	Juste valeur
Instruments financiers au bilan				
Actif :				
Immobilisations financières	4 875	4 875	4 726	4 726
Valeurs mobilières de placement	4 497	4 497	5 341	5 341
Trésorerie	1 703	1 703	2 692	2 692
Passif :				
Dettes financières	4 976	4 976	6 500	6 500
Instruments financiers dérivés				
Contrats de devises avec des justes valeurs positives	2 804	2 804	54	54
Contrats de devises avec des justes valeurs négatives	(161)	(161)	(3 673)	(3 673)
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs positives	15	15	38	38
Contrats de taux d'intérêt avec des justes valeurs négatives	0	0	(29)	(29)

Les justes valeurs positives et négatives au 31 décembre 2002 sur les contrats de change ouverts qui couvrent des transactions 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 dénoueront, à différentes dates entre la date de clôture du bilan et 7 ans à compter de la date de clôture du bilan. Au 31 décembre 2002, une plus-value latente, nette d'impôts différés de € 1 498 millions, a été constatée au sein des capitaux propres consolidés au titre de ces contrats.

Instruments financiers au bilan – Les justes valeurs reposent sur des estimations élaborées 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 décrites dans ces notes sont fondamentalement discrétionnaires et comportent diverses limitations et estimations aux 31 décembre 2002 et 2001, qui ne sont pas obligatoirement une bonne indication des montants que la Société comptabiliserait à la cession/résiliation ultérieure des instruments financiers.

Les méthodologies utilisées pour déterminer la juste valeur de ces instruments sont les suivantes :

Placements à court terme, trésorerie, prêts à court terme, dettes 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 considérées comme des dettes détenues à des fins de spéculation. Par conséquent, aucun calcul spécifique de juste valeur n'a été réalisé.

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 de clôture du bilan. Si aucun cours de marché n'est disponible, la juste valeur est déterminée en fonction de méthodes d'évaluation généralement admises sur la base des informations du marché disponibles à la date de l'arrêt des comptes.

Contrats de devises et de taux d'intérêt – La juste valeur de ces instruments dérivés est le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour liquider les contrats existants aux 31 décembre 2002 et 2001.

26 Informations sectorielles

Le Groupe découpe son activité en 5 divisions reflétant la structure de gestion et d'organisation interne selon la nature des produits et services fournis :

- **Airbus** – Développement, production, commercialisation et vente d'avions commerciaux de ligne de plus de 100 sièges.
- **Transport militaire** – Développement, production, commercialisation et vente d'avions de transport militaires légers et moyens et d'avions de mission spéciale.
- **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 informations relatives aux secteurs d'activités du Groupe sont présentées dans les tableaux suivants. Les impacts de la consolidation, la fonction de holding du siège d'EADS et les autres activités qui ne peuvent pas être affectées aux divisions sont présentées dans la colonne « Siège/Conso. ».

Informations sectorielles Exercice clos le 31 décembre 2002

en millions d'euros	Airbus	Transport militaire	Aéro-nautique	Systèmes Civils et de Défense	Espace	Siège/Conso.	Consolidés
Chiffre d'affaires externe	19 512	524	5 304	3 306	2 216	(961)	29 901
Chiffre d'affaires inter-segments	177	184	599	91	7	43	1 101
Chiffre d'affaires global	19 689	708	5 903	3 397	2 223	(918)	31 002
Résultat avant résultat financier et impôts	818	(87)	182	(107)	(626)	(20)	160
EBIT hors amortissements des écarts d'acquisition et hors éléments exceptionnels	1 361	(80)	261	40	(268)	112	1 426
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	0	0	0	0	(3)	111	108
Résultat financier (hors résultat des participations)							(81)
Impôts sur les bénéfices							(453)
Intérêts minoritaires							(33)
Résultat net consolidé							(299)
Autres informations							
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris, écarts d'acquisition (goodwill))	26 776	696	6 969	6 440	3 068	3 451	47 400
Écarts d'acquisition	6 715	0	948	1 455	436	32	9 586
Participations mises en équivalence	0	0	0	0	0	1 333	1 333
Dettes des unités opérationnelles	20 797	521	5 394	4 290	2 698	(426)	33 274
Montants des investissements	1 674	68	198	128	89	157	2 314
Dotations aux amortissements	1 614	64	225	214	141	160	2 418
Pertes de valeur constatées en résultat	0	0	0	0	350	0	350
Frais de recherche et développement	1 682	40	150	167	59	(2)	2 096

Les informations relatives aux secteurs d'activités pour l'exercice clos le 31 décembre 2001 sont les suivantes :

Informations sectorielles Exercice clos le 31 décembre 2001

en millions d'euros	Airbus	Transport militaire	Aéro-nautique	Systèmes Civils et de Défense	Espace	Siège/Conso.	Consolidés
Chiffre d'affaires externe	20 549	547	5 065	3 345	2 439	(1 147)	30 798
Chiffre d'affaires inter-segments	179	185	721	131	15	57	1 288
Chiffre d'affaires global	20 728	732	5 786	3 476	2 454	(1 090)	32 086
Résultat avant résultat financier et impôts	905	(53)	286	132	(131)	1 375	2 514
EBIT hors amortissements des écarts d'acquisition et hors éléments exceptionnels	1 655	1	308	(79)	(222)	31	1 694
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
Résultat financier (hors résultat des participations)							(535)
Impôts sur les bénéfices							(646)
Intérêts minoritaires							17
Résultat net consolidé							1372
Autres informations							
Actifs des unités opérationnelles identifiables (y compris, écarts d'acquisition (goodwill))	27 264	568	7 187	5 583	3 462	4 651	48 715
Écarts d'acquisition	7 089	0	1 005	1 464	736	148	10 442
Participations mises en équivalence	0	0	0	0	0	1 252	1 252
Dettes des unités opérationnelles	25 532	365	5 869	3 545	2 601	367	38 279
Montants des investissements	1 433	63	281	159	99	161	2 196
Dotations aux amortissements	1 625	21	278	567	121	158	2 770
Pertes de valeur constatées en résultat	0	0	0	580	210	0	790
Frais de recherche et développement	1 425	53	132	173	60	(2)	1 841

Notes annexes aux comptes consolidés

Les cessions internes entre les unités opérationnelles se réalisent en règle générale à des conditions de marché et concernent principalement les divisions Aéronautique et Airbus, dans la mesure où la division Aéronautique intervient comme un des principaux fournisseurs des avions Airbus. Les montants d'investissement représentent essentiellement l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles (à l'exclusion des écarts d'acquisition).

EADS utilise l'EBIT hors amortissement des écarts d'acquisition et hors 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, à la création de la société Airbus intégrée et à la création de MBDA, ainsi que les pertes de valeur constatées en résultat sur les écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces transactions. L'EBIT hors amortissement des écarts d'acquisition et hors éléments exceptionnels est pris en compte par la direction comme un indicateur clé pour mesurer les performances économiques des unités opérationnelles.

en millions d'euros	2002	2001
Bénéfices avant résultat financier, impôts et intérêts minoritaires	160	2 514
Gains de dilution Airbus UK, MBDA	0	(2 794)
Amortissements des écarts d'acquisition et pertes de valeur	936	1 466
Amortissements exceptionnels (immobilisations)	227	260
Amortissements exceptionnels (actifs financiers)	0	315
Amortissements exceptionnels (stocks)	16	275
Résultat des participations	87	(342)
EBIT hors amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels	1 426	1 694

Chiffres d'affaires par destination:

en millions d'euros	2002	2001
France	3 872	3 521
Allemagne	2 476	3 588
Autres pays européens	8 009	6 946
Amérique du Nord	10 562	10 394
Amérique Latine	1 259	1 749
Asie	2 767	2 920
Autres pays	956	1 680
Consolidés	29 901	30 798

Les chiffres d'affaires sont répartis par zones géographiques en fonction du lieu d'implantation du client. Est reclassé au sein des « Autres pays européens » pour 2001 le chiffre d'affaires extérieur pour les clients en Turquie (€ 218 millions), qui était auparavant classé en Asie. En 2002, le chiffre d'affaires extérieur en Turquie s'élevait à € 201 millions.

La plupart des actifs du Groupe sont situés dans l'Union Européenne.

27 Rémunérations en actions

a) Plans d'options de souscription d'actions

Le Conseil d'administration d'EADS a approuvé la mise en place d'un plan d'options de souscription d'actions en 2002 pour les membres du Comité Exécutif et les cadres dirigeants du Groupe. Des options pour la souscription de 7 276 700 actions d'EADS ont été attribuées le 9 août 2002, dont 864 000 ont été attribuées aux seuls membres du Comité Exécutif. 1 562 salariés du Groupe ont bénéficié d'options, qui ne peuvent être exercées qu'après une période d'acquisition des droits. 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 d'exercice est égal à € 16,96 représentant 110% de la juste valeur du cours de l'action EADS à la date d'attribution. Les options ne peuvent être exercées pendant les trois semaines précédant soit l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, soit l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.

Avant 2002, EADS avait également mis en place des plans d'options de souscription d'actions en 2001 et 2000. Ces plans prévoyaient, de manière analogue au plan d'options de souscription d'actions pour 2002, l'attribution d'options pour l'achat d'actions EADS au profit des membres du Comité Exécutif et des cadres dirigeants du Groupe. Le tableau ci-après résume l'évolution du plan d'options de souscription d'actions :

	Nombre d'options				Solde au 31 décembre 2002
	Initialement émises	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Exercées	Annulées	
2000	5 564 884	5 375 400	–	–	5 375 400
2001	8 524 250	7 926 425	–	–	7 926 425
2002	7 276 700	–	–	(600)	7 276 100
Total	21 365 834	13 301 825	–	(600)	20 577 925

Pour le plan de souscription d'actions pour 2002, de manière analogue à tous les plans d'options de souscription d'actions déjà en vigueur d'EADS, le prix d'exercice attribué était supérieur au cours de l'action à la date d'attribution. Par conséquent, aucune charge de rémunération n'a été reconnue au titre de ces plans d'option.

b) Plan d'actionnariat des salariés (ESOP)

En 2002, le Conseil d'administration a approuvé un plan d'actionnariat supplémentaire à la suite des deux autres plans qui ont été mis en place en 2001 et 2000. Les salariés éligibles ont pu acquérir chacun un nombre maximum de 500 actions non encore émises dans le cadre du plan ESOP 2002. L'offre a été fractionnée en deux tranches entre lesquelles chacun des salariés a pu choisir. Le prix de souscription pour la tranche A était de € 7,93, calculé avec une décote de 14,5% par rapport au cours du marché le plus bas à la bourse de Paris le 11 octobre 2002 (fixé à € 9,28), le jour où le Conseil d'administration a accordé le droit d'acheter des actions dans le cadre du plan ESOP 2002. Le prix de souscription pour la tranche B était le plus élevé entre le prix de souscription de la tranche A ou 80% du cours moyen du marché à l'ouverture pour les actions EADS à la bourse de Paris au cours des vingt jours de bourse qui ont précédé le 12 octobre 2001, donnant ainsi un prix de souscription de € 8,86.

Pendant une période d'acquisition des droits d'au moins un an dans le cadre de la tranche A ou de cinq 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. Au titre du plan ESOP 2002, EADS a émis 2 022 939 actions ordinaires d'une valeur nominale de € 1 dans le cadre des deux tranches. Aucune charge de rémunération n'a été reconnue dans le cadre du plan ESOP 2002.

28 Opérations entre parties liées

Parties liées – Le Groupe a conclu diverses opérations avec des sociétés liées en 2002 et 2001 qui ont toutes été réalisées dans le cours normal des activités. Conformément à la politique du Groupe, toutes les opérations entre parties liées doivent être réalisées aux 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, au plan individuel comme au plan global. Les opérations avec l'Etat français incluent essentiellement les ventes réalisées par les divisions Aéronautique, Défense et Espace.

Rémunération – La rémunération des administrateurs en exercice et les pensions de retraite et autres montants versés aux administrateurs à la retraite se sont élevées à € 7,29 millions en 2002 (2001 : € 5,60 millions). La rémunération précitée n'inclut pas la valeur des options de souscription d'actions ordinaires d'EADS accordées ou détenues par les administrateurs, dans la mesure où les prix d'exercice de ces options sont supérieurs au cours de l'action au 31 décembre 2002. EADS n'a accordé aucun prêt, ni avances, ni garanties aux administrateurs en exercice ou à la retraite. Pour plus d'informations à ce sujet, veuillez vous reporter à la Note 27 « Rémunérations en actions » ci-dessus et à la Note 9 « Rémunération » des notes annexes aux comptes sociaux d'EADS N.V.

29 Placements immobiliers

Le Groupe détient des placements immobiliers, essentiellement apportés par Dasa à EADS, qui sont loués à des tiers. Les placements immobiliers apportés par Dasa ont été comptabilisés à leur juste valeur au 1^{er} juillet 2000. Pour les besoins de la communication des informations financières conformément à la norme IAS 40, EADS a établi les justes valeurs des placements immobiliers sur la base des valeurs au bilan d'ouverture d'EADS.

Les justes valeurs ont été déterminées au moyen des montants officiels indiqués pour les terrains et des valeurs assurées ainsi que des valeurs issues des loyers tirés des bâtiments. La détermination des justes valeurs est essentiellement étayée par des documents probants du marché et a été effectuée en tenant compte des justes valeurs au 1^{er} juillet 2000 par un expert indépendant reconnu. Comme il n'y a eu que des changements mineurs depuis cette date, le Groupe n'a pas eu recours aux services d'un expert indépendant depuis lors.

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

en millions d'euros	Net au	Gains ou			Dotations	Changements	Net au
	31 décembre	pertes de	Acquisitions	Cessions	aux	du périmètre	31 décembre
	2001	differences			amortis-	de conso-	2002
					sements	lidation	
Valeur comptable des placements immobiliers	97	0	0	0	(1)	0	96

La juste valeur des placements immobiliers du Groupe s'élève à € 98 millions au 31 décembre 2002 (2001 : € 98 millions). Les loyers perçus en 2002 se sont élevés à € 13 millions (2001 : € 12 millions), les charges d'exploitation directes relatives à ces biens immobiliers se sont élevées à € 10 millions en 2002 (2001 : € 7 millions).

30 Participations à des coentreprises

Les principales participations du Groupe à des coentreprises et les pourcentages de participation figurent à l'Annexe « Informations relatives au périmètre de consolidation ». Les coentreprises sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Les montants ci-après représentent la quote-part globale du Groupe au titre des éléments d'actif et de passif et des produits et charges relatifs aux coentreprises :

en millions d'euros	2002	2001
Actifs immobilisés	1 073	1 302
Actifs courants	2 909	2 342
Provisions	661	774
Dettes	2 937	2 256
Chiffre d'affaires	2 556	1 811
Résultat avant impôts	(205)	(91)
Impôts	(6)	(7)
Résultat net	(212)	(95)

31 Bénéfice par actions

Bénéfice par action de base – Cette information se calcule en divisant le résultat net distribuable aux actionnaires par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, à l'exclusion des actions ordinaires achetées par le Groupe et détenues comme actions propres.

	2002	2001
Bénéfice net (perte) attribuable aux actionnaires (en millions d'euros)	(299)	1 372
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation	804 116 877	807 295 879
Bénéfice / (Perte) par action de base (en euros)	(0,37)	1,70

Bénéfice par action dilué – Pour leur calcul, le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires est ajusté pour prendre en compte l'effet 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 les prix d'exercice des options de souscription d'actions en vertu des plans de souscription d'actions initiés par le Groupe excèdent tous le prix de l'action d'EADS au 31 décembre 2002, 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 en circulation sont les mêmes pour le calcul du bénéfice par action, tant de base, que dilué.

	2002	2001
Bénéfice net (perte) attribuable aux actionnaires (en millions d'euros)	(299)	1 372
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation	804 116 877	807 295 879
Bénéfice / (Perte) par action dilué(e) (en euros)	(0,37)	1,70

Bénéfice par action dilué – Pour leur calcul, le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires est ajusté pour prendre en compte l'effet 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 les prix d'exercice des options de souscription d'actions en vertu des plans de souscription d'actions initiés par le Groupe excèdent tous le prix de l'action d'EADS au 31 décembre 2002, 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 en circulation sont les mêmes pour le calcul du bénéfice par action, tant de base, que dilué.

32 Effectif

L'effectif au 31 décembre 2002 était de 103 967 salariés par rapport à 102 967 au 31 décembre 2001.

33 Evénements postérieurs à la clôture

Astrium

EADS a acquis la participation de 25% (part économique de 27,5%) détenue par BAES dans Astrium N.V. L'opération, qui sera comptabilisée selon la méthode de l'acquisition d'entreprise, a été officialisée le 30 janvier 2003 et sera effective lorsque toutes les autorisations communautaires auront été obtenues. Le contrôle de la totalité d'Astrium N.V. ainsi que de Paradigm Secure Communications Ltd., anciennement détenues conjointement par BAES et EADS, sera donc transféré à EADS à cette date.

Pour réaliser cette opération, EADS a acquis la part de BAES dans Astrium N.V. pour un montant de € 84 millions. Préalablement à l'opération, EADS et BAES ont chacun réalisé un apport en capital au profit d'Astrium N.V. s'élevant à € 84 millions (total de € 168 millions). En prenant en compte l'apport en espèces au capital, la participation de BAES a été effectivement transférée à EADS sans contrepartie en espèces.

En juillet 2002, EADS et BAES ont annoncé leur intention selon laquelle EADS s'engageait à acquérir la participation de BAES dans Astrium N.V. et ont créé Paradigm Secure Communications Ltd. pour prendre en charge la prestation de services au titre du projet de programme Skynet 5 de satellites de communications militaires pour le Ministère britannique de la défense. Conformément aux modalités initiales, la réalisation de la cession de la participation de BAES dans Astrium était subordonnée à la conclusion des contrats avec le Ministère britannique de la défense pour le programme Skynet 5. Dans l'hypothèse où EADS ne parviendrait pas à finaliser le contrat Skynet 5, BAES verserait une indemnité de € 55 millions à EADS.

Programme d'euro-obligations à moyen terme (Euro Medium Term Note (« EMTN ») programme)

Le 6 février 2003, EADS a mis en place un programme EMTN de 3 milliards d'euros, qui permet à EADS d'effectuer des émissions successives d'euro-obligations, dans la limite du montant maximum autorisé. Chaque émission peut cependant, comporter une échéance différente (dans le cas présent, entre un mois et 30 ans) et un taux d'intérêt différent.

Dans le cadre de ce programme, EADS a lancé le 27 février 2003 l'émission d'un emprunt obligataire d'un montant d'un milliard d'euros (émission inaugurale). Cet emprunt obligataire est destiné à refinancer les dettes venant à échéance et à allonger la durée de vie moyenne de l'endettement du Groupe. Cet emprunt d'une durée de 7 ans porte intérêt au taux annuel de 4,625%.

Informations sur le périmètre de consolidation

	2002	%	2001	%	Société	Siège social
Airbus	F	80,00	F	80,00	Airbus S.A.S	Toulouse (France)
	F	80,00	F	80,00	Airbus France S.A.S	Toulouse (France)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Holding SA	France
	F	80,00	F	80,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Espagne)
	Liquidée		F	80,00	SATIC G.I.E.	Colomiers (France)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Pays Bas)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irlande)
	F	80,00	F	80,00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Allemagne)
	F	80,00	F	80,00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Allemagne)
	F	80,00	F	80,00	Aircabin GmbH	Laupheim (Allemagne)
Fusion Airbus Germany (1. 1. 2002)	F	80,00	F	80,00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
Fusion Airbus Germany (1. 1. 2002)	F	80,00	F	80,00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Allemagne)
Fusion Airbus Germany (1. 1. 2002)	F	80,00	F	80,00	Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (France)	
F	79,99	F	79,99	AVSA SARL	Blagnac (France)	
F	80,00	F	80,00	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (France)	
Liquidée		F	79,90	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (France)	
F	80,00	F	80,00	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (France)	
F	80,00	F	80,00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (France)	
F	40,00	F	40,00	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (France)	
P	16,00	P	16,00	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	France	
F	80,00	F	80,00	Airbus Mauritius limited	Ile Maurice	
E	16,00	E	16,00	Alexandra Bail G.I.E	France	
F	80,00	F	80,00	Airbus China limited	Hong-Kong	
Cédée		F	40,00	Aircelle S.A.S	France	
F	80,00	F	80,00	Airbus Ré S.A.	Luxembourg	
F	80,00	F	80,00	AVSA Canada Inc	Canada	
F	80,00	F	80,00	Airbus North American Holdings Inc. (ANA)	USA	
F	80,00	F	80,00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA	
F	80,00	F	80,00	AI leasing Inc.	USA	
F	80,00	F	80,00	Norbus	USA	
F	80,00	F	80,00	AINA Inc.	USA	
F	80,00	F	80,00	128829 Canada Inc.	Canada	
Entrée		F	80,00	Wichita	USA	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Pays Bas	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd. (AIFS)	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irlande	
F	80,00	F	80,00	AIFS (Cayman) Ltd.	Iles Caïmans	
F	80,00	F	80,00	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Iles Caïmans	
F	80,00	F	80,00	A320 Financing limited	Irlande	
F	72,00	F	72,00	AIFI LLC	Ile de Man	
F	80,00	F	80,00	Airbus UK Limited	Royaume Uni	
F	80,00	F	80,00	Airbus Invest	Toulouse (France)	
F	80,00	F	80,00	EADS Aéro	Toulouse (France)	
F	80,00	F	80,00	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (France)	
E	24,00	E	24,00	Tenzing communication inc	USA	
F	80,00	F	80,00	AFS (Cayman) Ltd	Iles Caïmans	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Aviateur International Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Finance Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Aviateur Leasing Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Avalo LLC	Ile de Man	
F	80,00	F	80,00	Avalo Leasing Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Avalo Aerospace limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Avalo International limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	Total Airline Service Company	Irlande	
F	80,00	F	80,00	AIFS Leasing Company Limited	Irlande	
F	80,00	F	80,00	AA Credit Aviation LLC	Irlande	
F	80,00	F	80,00	AFC (USA) 1 inc	USA	

34 structures adhoc sont également consolidées

Systèmes Civils et de Défense

F	100,00	F	100,00	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Allemagne)
F	75,89	F	57,55	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	Ewation GmbH	Ulm (Allemagne)
F	100,00	F	100,00	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
Cédée		F	100,00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
F	100,00	F	100,00	EADS Systems & Defence Electronics	Velizy (France)
F	50,97	F	50,97	APIC	Arcueil (France)
Cédée		F	100,00	G 2 I	Velizy (France)
F	100,00	F	100,00	EADS Services	Boulogne (France)
F	80,00	F	80,00	Pentastar Holding	Paris (France)
F	55,00	F	55,00	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (France)
Entrée		F	100,00	Operations Services Germany	Unterschleißheim (Allemagne)

Systèmes Civils et de Défense

	2002	%	2001	%	Société	Siège social
Entrée	F	100,00			Gesellschaft für Flugzielerstellung mbH	Allemagne
	F	100,00	F	100,00	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (France)
	F	100,00	F	100,00	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (France)
	F	100,00	F	100,00	International Test & Services	Velizy (France)
	F	100,00	F	100,00	TYX Corp.	Reston, VA, USA
	F	99,99	F	99,99	ARC	CA, USA
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, TX, USA
	F	100,00			Proj2	Paris (France)
Entrée	F	100,00	F	100,00	M.P. 13	Paris (France)
	F	100,00	F	100,00	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (France)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (France)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (Royaume Uni)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suisse)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Belgique)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong-Kong)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Pays bas)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Allemagne)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Spain)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
Cédée			F	100,00	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japon)
Cédée	F	100,00	F	100,00	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italie)
	F	100,00	F	100,00	Open CasCade	Paris (France)
	F	100,00	F	100,00	Matra Defense	Velizy (France)
	F	100,00	F	100,00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Allemagne)
	P	37,50	P	37,50	MBDA SAS	Velizy (France)
	P	37,50	P	37,50	MBD Management S.A	Velizy (France)
	P	37,50	P	37,50	ALKAN	Valenton (France)
	P	37,50	P	37,50	MBDA France	Velizy (France)
	P	37,50	P	37,50	MBDA UK Ltd.	Stevenage (Royaume Uni)
	P	37,50	P	37,50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (France)
	P	37,50	P	37,50	MBDA M.S.A.	Chatillon sur Bagneux (France)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Italy SpA	Roma (Italie)
	P	37,50	P	37,50	MBDA Treasury	Jersey (Royaume Uni)
	P	37,50	P	37,50	Marconi Oversight Ltd.	Chelmsford (Royaume Uni)
	P	37,50	P	37,50	AMS Dynamics Ltd.	Guernsey (Royaume Uni)
	P	50,00	P	50,00	Celerg	Saint-Médard (France)
	P	50,00	P	50,00	Celerg international	Saint-Médard (France)
	P	50,00	P	50,00	International de systemes propulsifs	Paris (France)
	F	81,25	F	76,95	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	98,00	F	98,00	TDW – Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	67,00	F	67,00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Allemagne)
	P	50,00	P	50,00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn (Allemagne)
	F	100,00	F	100,00	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (France)
	P	50,00	P	50,00	TDA – Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (France)
	P	50,00	P	50,00	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgique)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (France)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Espana	Madrid (Espagne)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Allemagne)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Allemagne)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexico DF (Mexique)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Benelux	Bruxelles (Belgique)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom Danmark	Copenhague (Danemark)
	F	59,00	F	59,00	EADS Telecom SpA	Milan (Italie)
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom (ex-MNH)	Paris (France)
	F	100,00	F	100,00	MATRAnet	Velizy (France)
Cédée			F	100,00	MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
	F	100,00	F	100,00	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	93,00	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	100,00	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	F	98,95	F	100,00	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	F	100,00	F	100,00	Cogent DSN	Newport (Royaume Uni)
	F	100,00			Sycamore S.A.	Boulogne (France)
Entrée	F	100,00				

Informations sur le périmètre de consolidation

	2002	%	2001	%	Société	Siège social	
Espace	F	100,00	F	100,00	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Pays Bas)	
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM GmbH	Munich (Allemagne)	
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (Royaume Uni)	
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM N.V.	The Hague (Pays Bas)	
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM SAS	Toulouse (France)	
	P	75,00	P	75,00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Espagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (Espagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Space Services	Munich (Allemagne)	
	F	68,40	F	68,40	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Launch Vehicles	Velizy (France)	
	F	100,00	F	100,00	Global DASA LLC	New York (USA)	
	E	33,30	E	33,30	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)	
	P	75,00	P	75,00	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (Royaume Uni)	
	P	50,00	P	50,00	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Pays Bas)	
	P	75,00	P	75,00	MMS Systems Ltd	Stevenage (Royaume Uni)	
	E	48,00	E	43,00	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentine)	
	P	75,00	P	75,00	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (Royaume Uni)	
P	75,00	P	75,00	TESAT-Spacecom Geschäftsführung GmbH	Backnang (Allemagne)		
P	75,00	P	75,00	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Allemagne)		
Transport Militaire	F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Espagne)	
Aéronautique	F	100,00	F	100,00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (France)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Seca S.A.	Le Bourget (France)	
	F	100,00	F	100,00	Sogerma America Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Revima S.A.	Tremblay en France (France)	
	F	50,10	F	50,10	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (France)	
	F	100,00	F	100,00	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Maroc)	
	F	100,00	F	100,00	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)	
	F	80,00	F	80,00	Aerobail GIE	Paris (France)	
	F	88,00	F	81,00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)	
	F	50,10	F	50,10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunisie)	
	Entrée	F	100,00	F	100,00	EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (France)
	Entrée	F	50,00	F	50,00	Composites Atlantic Ltd.	Halifax (Canada)
	F	100,00	F	100,00	Eurocopter Holding S.A.	Paris (France)	
	F	100,00	F	100,00	Eurocopter S.A.	Marignane (France)	
	F	100,00	F	100,00	Eurocopter Deutschland GmbH	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)	
	F	100,00	F	100,00	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Canada)	
	F	75,00	F	75,00	Eurocopter South East Asia	Singapour	
	F	76,52	F	76,52	Helibras – Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brésil)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Socata S.A.	Le Bourget (France)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Espagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS ATR S.A.	Toulouse (France)	
	P	50,00	P	50,00	ATR GIE	Toulouse (France)	
45 structures adhoc sont également consolidées							
Sièges sociaux	F	100,00	F	100,00	EADS France	Paris (France)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH – Zentrale	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH, LO – Liegenschaften OTN	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Deutschland GmbH, FO – Forschung	Munich (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)	
	F	75,00	F	75,00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	Munich (Allemagne)	
	F	75,88	F	58,42	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Allemagne)	
	F	100,00	F	100,00	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (Espagne)	
	E	45,96	E	45,96	Dassault Aviation	Paris (France)	
	E	45,96	E	45,96	Dassault International France	Vaucresson (France)	
	E	45,96	E	45,96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)	
	E	45,96	E	45,96	Sogitec Industries	Suresnes (France)	
	E	45,96	E	45,96	Dassault Falcon Service		
	E	45,96	E	45,96	IPS		
	E	45,96	E	45,96	Dassault Aero Service		
	E	45,96	E	45,96	Dassault Assurances Courtage		
	E	45,96	E	45,96	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)	
	E	45,96	E	45,96	Société Toulouse Colomiers		
	F	100,00	F	100,00	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irlande)	
	F	100,00	F	100,00	EADS CASA France	Paris (France)	

F: Intégration Globale P: Intégration Proportionnelle E: Mise en Equivalence



Introduction

Nous avons audité les états financiers ci-joints d'EADS N.V., Amsterdam (« EADS » ou « la Société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2002. Ces états financiers relèvent de la responsabilité de la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers sur la base de notre audit.

Champ d'intervention

Nous avons effectué notre audit selon les normes internationales d'audit. Ces normes requièrent que l'audit soit planifié et réalisé en vue d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments justifiant les données contenues dans les états financiers. Un audit consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues par la direction, ainsi que la présentation des états financiers pris dans leur ensemble. Nous estimons que notre audit constitue une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

Éléments particuliers affectant l'opinion d'audit

Pour des raisons commerciales propres à la direction de Dassault Aviation, EADS n'a pas obtenu communication de Dassault Aviation des informations financières concernant l'exercice 2002, et en conséquence, nous n'avons pas été en mesure d'effectuer les procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation. La quote-part du résultat net et des capitaux propres de Dassault Aviation résultant de la mise en équivalence comptabilisée par EADS au titre de l'exercice 2002 et au 31 décembre 2002 s'élèvent respectivement à 111 millions d'euros et 1 333 millions d'euros.

Comme indiqué dans la note 2 (« Principales règles et méthodes comptables ») de l'annexe aux états financiers consolidés, les états financiers d'EADS ont été préparés conformément aux normes comptables internationales (« IFRS »), à l'exception de la comptabilisation en charges des frais de développement au cours de l'exercice durant lequel ils sont engagés. Lorsque certains critères de capitalisation sont remplis, les normes IFRS requièrent que les frais de développement soient inscrits en immobilisations incorporelles au cours de l'exercice durant lequel ils sont engagés.

De plus, KPMG Accountants N.V. estime que la méthode de comptabilisation de l'intérêt de 37,5% d'EADS dans MBDA constitue également une exception aux normes comptables internationales (« IFRS »). EADS comptabilise cette participation selon la méthode de l'intégration proportionnelle à un taux de 50% avec constatation d'intérêts minoritaires de 12,5%. Les normes comptables internationales (« IFRS ») requièrent d'un partenaire à une joint venture qu'il consolide sa participation dans cette dernière au taux effectif de détention. Au 31 décembre 2002, les principaux effets d'une intégration proportionnelle à un taux supérieur à celui effectif de la détention dans MBDA sont de surévaluer le solde des disponibilités au bilan consolidé d'EADS de 10%, de surévaluer la trésorerie d'EADS (y compris les valeurs mobilières de placement) dans le tableau des flux de trésorerie consolidés de 3% et de surévaluer le chiffre d'affaires du segment d'activité Défense et Systèmes Civils de 7%.

Opinion d'audit

Selon KPMG Accountants N.V. et Ernst & Young Accountants, à l'exception de l'incidence des redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires si EADS avait été en mesure d'obtenir les informations financières relatives à l'exercice 2002 et si nous avions été en mesure d'effectuer les procédures d'audit que nous aurions normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation, et à l'exception de l'incidence de la divergence par rapport aux normes IFRS indiquée ci-avant relatives à la comptabilisation des charges de développement, et selon KPMG Accountants N.V., à l'exception de l'incidence de la divergence par rapport aux normes comptables internationales (« IFRS ») relative à l'intégration proportionnelle de MBDA, les états financiers donnent une image sincère et fidèle de la situation financière d'EADS au 31 décembre 2002, ainsi que du résultat de ses opérations et de ses flux financiers pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables internationales (« IFRS ») et conformément aux principes financiers et comptables généralement admis aux Pays Bas, et respectent dans tous les autres domaines les dispositions statutaires applicables reprises au Chapitre 9 du 2^{ème} Tome du Code Civil Néerlandais.

La Haye, le 7 mars 2003
KPMG Accountants N.V.

Amsterdam, le 7 mars 2003
Ernst & Young Accountants

Siège social

**European Aeronautic
Defence and 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 89 607 0

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

EADS Amérique du Nord
EADS of North America, Inc.
Suite 700
815 Connecticut Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20006
Etats-Unis
Tél. +1 202 776 09 88

Unités opérationnelles

• Airbus

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

• Avions de Transport Militaire

**EADS Military Transport
Aircraft**
Avenida de Aragon 404
28022 Madrid, Espagne
Tél. +34 91 585 70 00

• Aéronautique

EADS Military Aircraft
81663 Munich
Allemagne
Tél. +49 89 6070

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

**ATR Avions de Transport
Régional**
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
Rue Marcel Issartier
33701 Mérignac
France
Tél. +33 5 56 55 40 00

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 (siège social)
11 Strand
WC2 5HR London
Royaume-Uni
Tél. +44 207 451 6000

**EADS LFK –
Lenkflugkörpersysteme**
Landshuter Strasse 26
über Hauptwache, Tor 1
85716 Unterschleissheim
Allemagne
Tél. +49 89 3179 0

EADS Telecom
Rue Jean-Pierre Timbaud
Montigny le Bretonneux
78063 Saint Quentin Yvelines
cedex
France
Tél. +33 1 34 60 80 20

• Espace

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

EADS Launch Vehicles
66, Route de Verneuil, BP 3002
78133 Les Mureaux
France
Tél. +33 1 39 06 12 34

EADS CASA Espacio
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Espagne
Tél. +34 91 586 37 00

EADS Space Services
81663 Munich
Allemagne
Tél. +49 89 607 0

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

CILAS
Route de Nozay, BP 27
91460 Marcoussis
France
Tél. +33 2 38 64 15 55

EADS International

Tél. +33 1 40 69 20 14

Tél. +33 1 40 69 18 37

Fax +33 1 40 69 21 31

Bureaux de représentation

• Amérique du Nord

Canada

Tél. +1 613 230 39 02

Fax +1 613 230 14 42

• Europe Centrale et de l'Est

Pologne

Tél. +48 22 697 73 21

Fax +48 22 697 73 19

République tchèque

Tél. +420 22 445 42 20

Fax +420 22 445 42 22

Russie

Tél. +7 095 797 53 67

Fax +7 095 797 53 66

• Europe de l'Ouest

Allemagne

Tél. +49 30 259 26 911

Fax +49 30 259 26 919

Belgique

Tél. +32 2 502 60 05

Fax +32 2 502 30 81

Espagne

Tél. +34 915 857 00

Fax +34 915 470 019

Finlande

Tél. +35 8 968 723 690

Fax +35 8 968 723 691

Grèce

Tél. +302 10 69 83 871

Fax +302 10 69 83 870

Italie

Tél. +39 06 853 53 51 5

Fax +39 06 841 62 26

Royaume-Uni

Tél. +44 207 766 32 05

Fax +44 207 839 92 79

Tél. +44 207 499 50 94

Fax +44 207 495 00 64

Turquie

Tél. +90 312 448 09 40

Fax +90 312 448 09 46

• Moyen-Orient/Maghreb

Abu Dhabi

Tél. +97 12 681 28 78

Fax +97 12 681 10 27

Arabie Saoudite

Tél. +96 61 46 53 456

Fax +96 61 46 30 844

Égypte

Tél. +20 2 794 86 71

Fax +20 2 795 73 17

Oman

Tél. +97 12 681 28 78

Fax +97 12 681 10 27

• 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

Corée

Tél. +8 227 98 49 25

Fax +8 227 98 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 2460 45 68

Fax +91 11 2465 75 86

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. +656 737 50 77

Fax +656 733 58 15

Thaïlande

Tél. +66 2 67 01 734

Fax +66 2 67 01 738

• Amérique Latine

Brésil

Tél. +55 61 321 42 51

Fax +55 61 321 47 04

Tél. +55 9 11 55 04 15 00

Fax +55 9 11 55 04 15 01

Chili

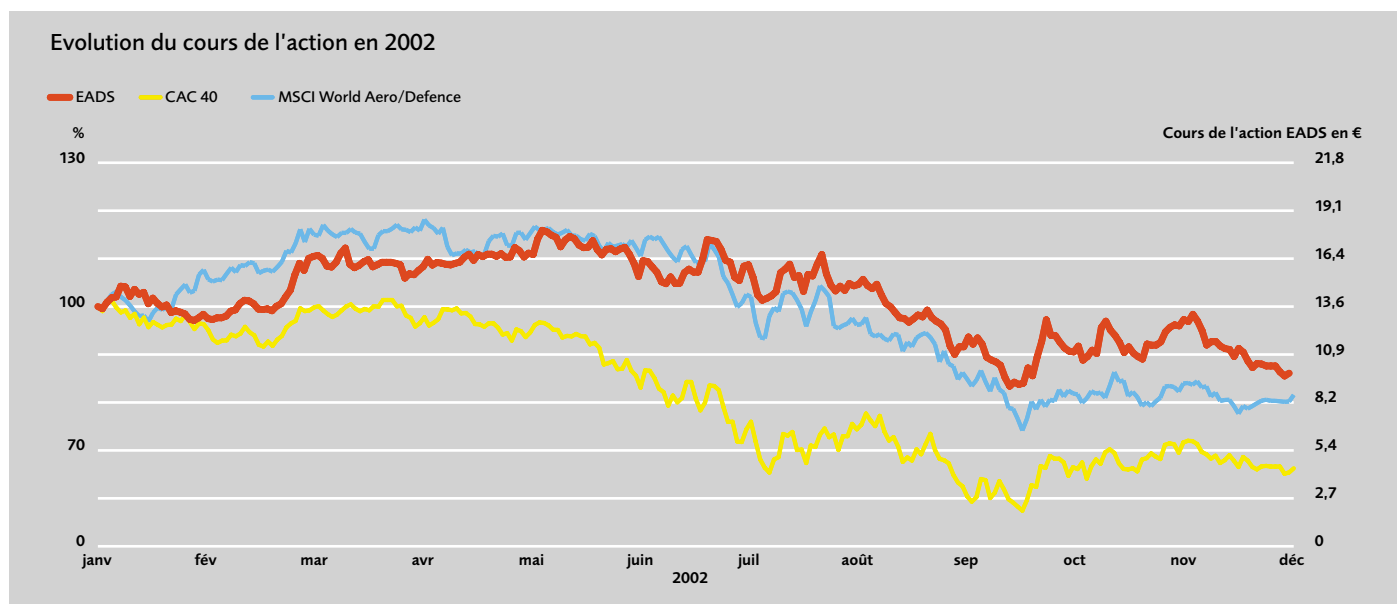
Tél. +56 2 244 41 00

Fax +56 2 244 33 34

Mexique

Tél. +52 55 54 88 20 41

Fax +52 55 54 88 20 45

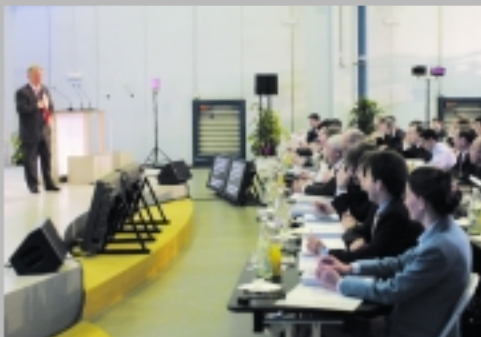


L'activité boursière du titre EADS a connu deux phases distinctes en 2002 :

- Au cours du premier semestre 2002, l'action EADS a réalisé une performance nettement supérieure à celle des indices CAC 40, DAX 30 et IBEX 35. Cette excellente tenue du titre était le reflet des succès commerciaux remportés par EADS, de la confiance retrouvée des marchés grâce à l'amélioration des statistiques sur le trafic aérien passagers et des succès enregistrés dans le secteur de la défense : sélection de l'entité d'EADS « Paradigm » pour Skynet 5, évolution positive des négociations sur le contrat A400M, réussite du vol d'essai du premier Eurofighter de série en Allemagne et pre-sélection d'EADS pour le programme « Deepwater » des garde-côtes américains – autant d'éléments qui ont contribué à une meilleure perception pour les investisseurs de l'importance de l'activité Défense d'EADS.
- Au second semestre de l'année, un sentiment négatif a pesé sur tous les marchés financiers ; cette pression s'est accélérée avec l'annonce de la mise en redressement judiciaire de la compagnie US Airways, la menace de mise en redressement de United Airlines et les mauvaises nouvelles annoncées par American Airlines. Cette tendance a été amplifiée par le contexte généralisé d'incertitudes économiques et politiques et par de nouveaux retards pris dans la signature des contrats A400M et Meteor, qui ont suscité des doutes sur la solidité des budgets de défense en Europe.

Compte tenu de l'incertitude croissante qui a pesé sur les marchés à mesure que l'année avançait, les investisseurs ont adopté un comportement différent, abandonnant l'analyse fondamentale pour adopter des styles d'investissement plus techniques comme l'arbitrage, tandis que s'intensifiait la volatilité due aux positions à court terme prises au gré des flux d'informations. Dans ce contexte d'incertitudes, la priorité donnée par les investisseurs aux critères de disponibilité et d'utilisation de trésorerie à court terme, a empêché les perspectives très favorables de certains programmes (par exemple le « Superjumbo » A380, l'avion militaire de transport A400M, l'Eurofighter ou les programmes d'hélicoptères, Tigre et NH90) d'être intégrés dans le cours de l'action EADS. La Direction estime que lorsque le marché se concentrera à nouveau sur la croissance comme principal critère de décision, la contribution de ces programmes à long terme devrait être de mieux en mieux intégrée dans la performance boursière du titre EADS.

Dividende et rémunération en numéraire en 2002 : Le Conseil d'administration d'EADS a décidé de soumettre au vote de l'Assemblée Générale Annuelle le versement d'un dividende de € 0,30 (montant brut) par action, au titre de l'exercice 2002, et une mise en paiement le 12 juin 2003. Cette proposition est conforme à la politique de distribution d'EADS qui consiste à distribuer environ 2% de la capitalisation boursière d'EADS, sur la base d'un cours moyen en 2002 de € 14. Cette proposition reflète le souci de discipline financière qui animé la Direction d'EADS.



Global Investor Forum, Marseille 2002

Calendrier financier 2003

Annonce des résultats annuels 2002 :

10 mars 2003

Réunion d'analystes et d'investisseurs institutionnels (Global Investor Forum) :

28 – 29 avril 2003, Munich, Allemagne

Annonce des résultats du premier trimestre 2003 :

6 mai 2003

Assemblée générale annuelle :

6 mai 2003, Amsterdam, Pays-Bas

Annonce des résultats du premier semestre 2003 :

28 juillet 2003

Annonce des résultats des neufs premiers mois de 2003 :

6 novembre 2003

Information aux Actionnaires

EADS offre à ses actionnaires, par des sources variées, des informations régulières, notamment la lettre trimestrielle «aeronotes» et un résumé mensuel pour ses investisseurs, disponible sur le site internet.

Le site internet d'EADS, www.eads.net, propose également de nombreuses informations y compris des questions financières. Les actionnaires peuvent nous contacter quotidiennement et gratuitement par téléphone, grâce au numéro vert dédié. En 2002, EADS a reçu de la Vie Financière le «Fil d'Or» du meilleur site internet du CAC 40.

Contacts :

Numéro de téléphone (appel gratuit) :

France 0 800 01 2001

Allemagne 00 800 00 02 2002

Espagne 00 800 00 02 2002

A partir des autres pays, nos actionnaires peuvent nous contacter au :

+33 1 41 33 90 94

Une boîte e-mail permet aux actionnaires d'obtenir des réponses à leurs questions :

ir@eads.net

Conception et production : Addison Corporate Marketing Limited

Impression : Kriechbaumer

© Copyrights: Airbus; Airbus Military; Ariespace; Astrium; EADS CASA; EADS Launch Vehicles; EADS LFK; EADS Military Aircraft; EADS Telecom; ESA; Eurocopter; Gamma agency; MBDA; Polizeihubschrauberstaffel Dresden; The International Herald Tribune 2002; H. Bèrenger; H. Gousse; K. Henseler; T. Jullien; D. Modes; H. Moulonquet; E. Nojaroff; P. Penna; C. Serna.

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